

WERELDWIJDE CONTAINERTEKORTEN: HOE UW SUPPLY CHAIN TE BEVEILIGEN

Al tientallen jaren zijn containers een stil radertje in de wereldwijde toeleveringsketen. Maar nu niet meer. De zeecontainer – voorheen een minder vaak besproken onderdeel van de wereldhandel – staat nu centraal in de internationale supply chain-crisis. Het acute tekort aan zeecontainers heeft geleid tot een stijging van de verzendtarieven voor zowel fabrikanten als retailers. Het probleem is niet beperkt tot slechts één bedrijfstak; het betreft eerder alle industrieën over de hele wereld. Lees verder terwijl we de redenen achter het huidige containertekort analyseren.



Containerstroom: een wereldwijd proces

Om de huidige situatie volledig te begrijpen, is het noodzakelijk om de complexiteit van containerstromen te begrijpen. Toeleveringsketens zijn niet beperkt tot een enkel land of continent en moeten in plaats daarvan worden gezien als mondiale uitdagingen. Een gebeurtenis aan de ene kant van het transportproces heeft een effect aan de andere kant. Een essentieel onderdeel van dit transportproces is de laadapparatuur, oftewel de containers.

In tegenstelling tot de lading zelf, volgt de containerstroom geen lineair proces en heeft dus geen gedefinieerd begin- en eindpunt. Eenmaal gelost op de bestemming van een zending, wordt de lege container afgezet op het containerpark van de rederij of op een inlanddepot, waar hij uiteindelijk wordt opgehaald om opnieuw te worden geladen en naar een ander deel van de wereld te worden verscheept. Door de onevenwichtige ladingstromen wereldwijd kunnen niet alle containers op zo'n economische manier worden verplaatst en moeten veel containers leeg worden verscheept naar de plaats waar ze nodig zijn.

Containerstroom is dus het best te omschrijven als een kringloop in plaats van een ketting, omdat containers steeds weer dienen als laadapparatuur voor talloze zeevrachtzendingen. Bijgevolg heeft een verstoring van welke aard ook in de toeleveringsketen een overloopeffect op de hele containerstroomcyclus. In vergelijking met andere delen van de supply chain duurt het langer om een containerstroom op gang te brengen als deze uit balans is geraakt. Door lege containers te herpositioneren probeert de industrie zowel mondiale onbalans als voorspelbare fluctuaties in de vraag op te vangen. Dit systeem is echter zeer kwetsbaar voor onvoorziene incidenten, zoals we in het recente verleden hebben gezien.



Coronavirus: een wereldwijd probleem voor een wereldwijde industrie

Toen het coronavirus zich begon te verspreiden, kondigden veel landen landelijke lockdowns aan, waardoor fabrikanten de productie moesten stopzetten. Vervolgens nam de vraag naar het vervoer van goederen af. Rederijen reageerden door het aantal varende schepen te verminderen om verliezen zoveel mogelijk te beperken. Deze beslissing verminderde niet alleen de beschikbare ruimte, maar leidde ook tot lege containers die niet meer werden opgepakt en verplaatst.

Aangezien de pandemie per definitie een wereldwijde verspreiding van ziekten is, was het deel van de wereld dat het eerst werd getroffen ook het eerste dat herstelde en de productie weer hervatte, terwijl andere landen zich nog midden in de eerste golf bevonden en in volledige lockdown bleven. Dit resulteerde in een nog grotere onbalans in de goederenstroom en in een opeenhoping van lege containers aan de ontvangende kant van de transportketen zonder mogelijkheid om teruggestuurd te worden.

Tegelijkertijd veranderde het consumentengedrag drastisch. In plaats van geld uit te geven aan diensten, begonnen mensen te investeren in producten die hun tijd in lockdown zouden vergemakkelijken, zoals meubels, doe-het-zelfartikelen, elektrische apparaten en fietsen. De vraag nam weer toe, maar de ruimte in zeecontainers bleef schaars.

Bovendien leidden tekorten aan arbeidskrachten en vrachtwagenchauffeurs tot grote vertragingen bij de afhandeling in de havens en het vervoer over land, wat leidde tot ernstige congestie in de havens.

Alle bovengenoemde effecten hangen met elkaar samen en hebben een directe impact op de wereldwijde containerstroom. Het oplossen van het probleem van onevenwichtige containerbeschikbaarheid op wereldschaal is dus een van de meest uitdagende taken waarmee de scheepvaartindustrie wordt geconfronteerd.