



VOORSPELBAARHEID WORDT STEEDS BELANGRIJKER VOOR DE SUPPLY CHAIN

De coronacrisis zorgt wereldwijd voor een ernstige verstoring van de supply chain. Over hoe verladers het best inspelen op deze en andere uitdagingen hadden we een gesprek met Jens Roemer, voorzitter van de commissie Zeevervoer binnen expediteursvereniging FORWARD Belgium.

De gezondheidscrisis zorgt wereldwijd voor een boom in de aanvoer van consumptiegoederen. Jens Roemer: “Die consumptieboom had niemand verwacht. Wat gaat er de komende maanden gebeuren? Blijven we stocks aanvullen om klaar te zijn voor een volgende hausse? Zullen bepaalde businessmodellen door de hoge tarieven niet meer functioneren?”

Dichter bij huis zijn er nog factoren die de maritieme supply chain lokaal verzwakken.

“De schepen die ingezet worden voor de Oost-West handel, zijn vandaag gigantisch. Ze vervoeren tot 23.000 TEU. De scheepslijnen opereren samen in mega-allianties waarin ze samenwerkingsakkoorden aangaan, o.a. op gebied van capaciteit, waardoor een oligopolie ontstaan is. Verladers hebben hierdoor nog maar een beperkte keuze en weten vaak niet op voorhand op welk schip van welke rederij hun container zal vervoerd worden.”

De commissievoorzitter heeft wel begrip voor de schaalvergroting: “Hoe groter de schepen, hoe

lager je overheadkosten in verhouding worden en hoe lager je eenheidsprijs ligt.”

“Niettegenstaande genieten rederijen nog steeds bescherming onder de Consortia Block Exemption Regulation in de EU, waardoor ze onderling afspraken kunnen maken op het vlak van scheepscapaciteit. Is dit nog aanvaardbaar? Waar deze vrijstelling oorspronkelijk bedoeld was om de consumenten te beschermen, keert dit nu duidelijk tegen hen. Wij pleiten om de bestaande mededingingsregels ook toe te passen op de scheepvaartsector.”

Bottlenecks

“De infrastructuur in de havens is bovendien niet afgestemd op de behandeling van deze grote schepen. Er moeten veel grotere hoeveelheden containers gelost worden en dat zorgt voor bottlenecks, zowel aan de terminal, als in het verkeer. De vensters waarin gelost kan worden, zijn beperkt, de terminals zitten overvol en vrachtwagenchauffeurs zijn nog weinig bereid om urenlang aan te schuiven om een container af te halen...”

Demurrage en detention kosten

Jens Roemer stipt verder aan dat je je container slechts een beperkt aantal dagen voor de afvaart van het schip mag aanleveren op de terminal én dat je rekening moet houden met striktere

termijnen, opgelegd door de rederij, voor het doorgeven van het gewicht (VGM), B/L instructies, enz. Daardoor blijft er weinig tijd over om een container te laden bij de klant en binnen te leveren voor verscheping. De termijn waarin je een container gratis kan aanleveren, wordt zo beperkter, waardoor je kosten voor demurrage en detention verhogen. Het is een echte ‘ratrace’ om je container tijdig in de haventerminal te krijgen.”

Samenwerken belangrijk

De commissievoorzitter stelt dat het belangrijk is om met alle stakeholders samen te werken: “Vandaag worden verladers, expediteurs, transporteurs,... opgezaagd met extra kosten als gevolg van de huidige situatie. Dit zorgt voor wrevel, maar we zitten allemaal in dezelfde boot. Het is onze gezamenlijke verantwoordelijkheid om een betrouwbare, veerkrachtige én voorspelbare supply chain uit te bouwen. Dat doen we o.a. door de manier waarop we onze data uitwisselen te verbeteren. NxtPort is daarvoor een perfecte tool.” (NV)



FORWARD Belgium, Brouwersvliet 33, bus 1

2000 Antwerpen, T 03 233 67 86

info@forwardbelgium.be

www.forwardbelgium.be