

Dolend melkpoeder door crisis Hanjin

De financiële problemen waarin de Zuid-Koreaanse rederij Hanjin Shipping verzeild is geraakt, hebben vooralsnog weinig gevolgen voor Friese ondernemingen.

RENÉ VAN BAAL

Hanjin, in grootte de zesde ter wereld, heeft uitstel van betaling aangevraagd. Door de onzekerheid die dat meebrengt, worden schepen toegang tot havens geweigerd of aan de ketting gelegd. De 95 schepen van Hanjin zouden 540.000 containers aan boord hebben met goederen ter waarde van circa 14 miljard dollar.

Daaronder in elk geval een aantal containers van zuivelcoöperatie FrieslandCampina met kindervoeding voor onder andere China. „We maken ons daarover geen zorgen”, zegt woordvoerder Jan-Willem ter Avest. „Het zijn bewaarproducten, en we hebben heel veel containers op andere manieren bij onze afnemers weten te krijgen. Er zijn geen gaten in de leveranties ontstaan.”

Ook Kaasmaker Aware in Heerenveen ontspringt de dans. „We hebben er geen last van”, meldt een woordvoerder. Datzelfde geldt voor aardappelhuis HZPC in Joure. „Deze storm gaan aan ons voorbij”, weet directeur Gerard Backx. De verscheping van de poters vindt plaats tussen oktober en juni, en HZPC schakelt daarvoor andere reders zoals Maersk in. Volgens verladingsorganisatie EVO en exportvereniging Fenedex leiden de problemen bij Hanjin tot een logistieke chaos en kunnen ze een enorme financiële strop opleveren voor bedrijven. Beide organisaties wijzen daarbij op de kerstcollectie die juist op dit moment onderweg is van Azië naar Europa.

Ook kunnen productieprocessen worden verstoord en fabrieken stil-

vallen. Topman Gerry Wang van containerleasebedrijf Seaspansprak al van een „grote nucleaire bom” voor de sector. „Het schudt aan de bevoorradingsketen, de hoeksteen van de globalisering.”

De Rotterdamse haven houdt nog weken last van de financiële problemen bij Hanjin Shipping. Veel containers van het Zuid-Koreaanse bedrijf, een van de grootste containerredrijen ter wereld, liggen nog vast op opslagplaatsen of op schepen die voor anker liggen buiten de havens.

Afmeren in de havens is niet aan de orde vanwege de angst voor beslaglegging. Dan kan er even niets met de lading en het schip gebeuren. Bovendien weigeren loodsen en sleepbedrijven in actie te komen, omdat ze vrezen dat hun rekeningen voor hun diensten niet betaald zullen worden. Havenbedrijven gaan ervan uit dat er geen liggeld binnenkomt. Hanjin zou nu al voor honderden miljoenen euro's aan onbetaalde rekeningen voor brandstof, haven- en terminalgelden hebben uitstaan.

Een flink pijnpunt is dat bedrijven moeten wachten op de goederen die ze hebben laten verschepen. Lodewijk Wisse van verladingsorganisatie EVO. „Als er in de containers grondstoffen of onderdelen voor assemblage zitten, zorgt dat voor een enorme gevolgschade.”

Zo kan het bijvoorbeeld zijn dat fabrieken hun producten niet kunnen maken en dus ook niet kunnen verkopen. Hoe groot de schade voor de Nederlandse en de wereldeconomie uiteindelijk uitvalt, is nu nog

niet te zeggen.

De containermarkt staat al jaren onder druk door wereldwijd vertragende groei en overcapaciteit waardoor de tarieven enorm zijn gedaald. De ellende van Hanjin heeft voor andere rederijen een gunstig effect: de prijzen vliegen omhoog. De klanten van Hanjin zoeken op dit moment andere reders en betalen fors hogere prijzen. Tot wel 50 procent meer.

Ter Avest van FrieslandCampina kan niet inschatten hoe groot het effect is van de stijgende vrachtprijzen, omdat de zuivelreus werkt met langlopende contracten. Voor hetzelfde geld is er een blijvend positief effect op de tarieven als de Hanjin-schepen gesloopt zouden worden. Anderzijds, als die schepen weer goedkoop op de markt komen, moeten de rederijen er weer vol tegenaan met concurrerende tarieven.

‘Veel containers op andere manieren bij onze afnemers’



Vorig jaar nog de beste rederij

Het kan verkeren. Hanjin Shipping heeft tijdens het Havendebat Rotterdam eind vorig jaar nog de 'EVO Container Liner Shipping Award' ontvangen. Rob van den Eijnden, Sales Manager bij Hanjin Shipping, ontving deze prijs voor best presenterende rederij van 2015. De prijs wordt ieder jaar uitgereikt aan de rederij die volgens de Nederlandse verladers het beste scoort op punten als stiptheid, service, prijs en vaarroutes. Dit onderzoek wordt in opdracht van EVO uitgevoerd door de Rotter-

dam School of Management van de Erasmus Universiteit Rotterdam. De Zuid-Koreaanse rederij scoorde in het onderzoek van de Erasmus Universiteit het best op het belangrijkste criterium volgens handels- en productiebedrijven: de betrouwbaarheid van boekingen. Op de onderdelen beschikbare laadruimte, de prijs en de kwaliteit van de materialen scoorde Hanjin Shipping ook het hoogst. Eerder werd de prijs gewonnen door het Japanse 'K' Line en het Zwitserse MSC.



Het containerschip Hankun Boston wordt gelost op Long Beach bij Los Angeles. Het is de enige plek ter wereld waar door een rechterlijke uitspraak de Hanjin-schepen niet aan de ketting kunnen worden gelegd. FOTO AP

