

Gestrand schip legt afhankelijkheid van Azië bloot voor producenten van voederadditieven

Europese producenten van veevoederadditieven keken met spanning uit naar de bevrijding van het containerschip in het Suezkanaal. Orffa, producent van diervoedersupplementen, heeft containers aan boord van het schip staan en teert momenteel op haar strategische voorraad. De blokkade van het Suezkanaal brengt een structureel probleem naar voren: de afhankelijkheid van Azië voor aminozuren en vitaminen.

🕒 29 MAART 2021 – LAATST BIJGEWERKT OM 30 MAART 2021 9:05



De 400 meter lange en 224.000 ton wegende Ever Given die vorige week vastliep in het Suezkanaal, domineert al bijna een week lang de voorpagina's van de Europese kranten. Het schip dat van koers raakte en vastliep op oevers van de belangrijke waterweg, heeft een file van vrachtschepen tot gevolg die vanuit Azië naar Europa en andere bestemmingen onderweg zijn. De logistieke schade loopt in de miljarden en bevoorrading van winkels en industrie ligt onder druk.

Onder de gestrande containers bevinden zich ook “ettelijke” containers van Orffa, producent van toevoegingsmiddelen voor diervoeders. “Wij hebben een lading op het gestrande schip, maar ook containers op de schepen die hierachter liggen te wachten”, vertelt Dirk Van der Jeugt van Orffa. Hij benadrukt dat de continuïteit van het bedrijf nog niet in gevaar is gekomen, gelet op de strategische voorraden die er aangelegd zijn. “Maar wanneer de scheepvaart in het kanaal niet snel terug vlot verloopt, kan het bedrijf wel nog in de problemen komen. Op een gegeven moment zouden de voorraden uiteraard uitgeput kunnen raken.”

“**Als dit langer duurt dan tien dagen dan raken onze voorraden uitgeput**”

Dirk Van der Jeugt - Senior Commercial Manager bij Orffa, producent van diervoederadditieven

Tachtig procent vitaminen en mineralen uit China

Orffa en andere Europese producenten van diervoedersupplementen importeren onder andere vitaminen en aminozuren uit Azië, voornamelijk China. Van der Jeugt vertelt hoe China de afgelopen jaren een steeds belangrijkere rol is gaan spelen als leverancier van de grondstoffen. “Twintig jaar geleden werden deze stoffen nog in Europa en de Verenigde Staten geproduceerd, maar de productie is verlegd naar China. Inmiddels komt zo’n tachtig procent van deze materialen daar vandaan.”

Het Suezkanaal speelt een belangrijke rol in het goederenverkeer van en naar Azië. Ongeveer 12 procent van de wereldwijde goederenhandel loopt via het Suezkanaal. Normaal gesproken wordt dagelijks voor bijna 10 miljard dollar aan goederen door de 193 kilometer lange waterweg tussen de Rode Zee en de Middellandse Zee vervoerd.



Maandagnamiddag raakte bekend dat Ever Given vlot getrokken kon worden. Omdat de file achter het gestrande schip opliep, hadden sommige rederijen er al voor gekozen om hun schepen om te laten varen rond de punt van Zuid-Afrika, een omweg van minstens tien dagen en extra kosten die in de honderdduizenden euro's lopen.

Blokkade Suezkanaal legt structureel probleem bloot

Naast de bevoorradingsproblemen op korte termijn legt de blokkade in het Suez kanaal een andere probleem van de sector bloot, aldus Van der Jeugt. “We zijn de afgelopen twintig jaar erg afhankelijk geworden van Azië wat betreft de aanvoer van vitaminen en aminozuren en dat brengt veel risico's met zich mee.”

De afhankelijkheid van Azië en China, de fabriek van de wereld, uit zich ook in andere sectoren en kwam ook tijdens de eerste coronagolf aan het licht toen de aanvoer van containers uit China stakte. Veel Belgische bedrijven, die voor toeleveranties afhankelijk zijn van Azië, kwamen hierdoor in productieproblemen. Deze afhankelijkheid van het Verre Oosten heeft het bedrijfsleven en ook de overheid aan het denken gezet en zetten sommige bedrijven stappen om meer in Europa te 'sourcen'. Zo heeft bijvoorbeeld de Vlaamse overheid besloten om de productie van mondklappers terug te halen naar Vlaanderen.

“**We zijn te afhankelijk geworden van Azië voor de bevoorrading van aminozuren en vitaminen. We zouden moeten kijken naar meer Europese productie**

Dirk Van der Jeugt - Senior Commercial Manager bij Orffa, producent van diervoederadditieven

Van der Jeugt pleit ervoor dat de Europese industrie deze mogelijkheid ook bekijkt als het gaat om de productie van vitaminen en aminozuren. Behalve de logistieke problemen die zich kunnen voordoen, is men ook sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de Aziatische veestapel. “Bij de uitbraak van de varkenspest, waardoor de varkensstapel erg terugliep in China, zag je dat vitaminen en mineralen op de markt gedumpt worden.”

Nu de Chinezen de varkenspest onder controle beginnen te krijgen, neemt het aanbod van vitaminen en aminozuren op de wereldmarkt af. Dit en de sterk verhoogde transportprijzen door corona hebben een enorme prijsstijging tot gevolg gehad het afgelopen jaar.

Het verminderen van de afhankelijkheid zou volgens Van der Jeugt deze enorme prijschommelingen dempen en tevens zou het een verduurzaming van de productie teweeg kunnen brengen als de productie naar Europa wordt teruggehaald. “Door vitaminen, mineralen en aminozuren hier te produceren,

verklein je de ecologische voetafdruk behoorlijk”, besluit hij.

130.000 schapen gevangen op het Suezkanaal

Onder de honderden schepen in het Suezkanaal die gestremd zijn door het gestrande schip, bevinden zich ook schepen met levende dieren aan boord. Het gaat naar schatting om een twintigtal schepen waarvan het gros afkomstig is uit Roemenië. Deze schepen hebben 130.000 schapen aan boord en zijn onderweg naar de Perzische golf. Volgens een persbericht van de Roemeense voedsel- en warenautoriteit hebben de dieren nog voldoende water en voedsel. Maar de blokkade moest niet langer duren, anders moest er naar alternatieven worden gekeken, zoals het lossen van de dieren in een andere haven.

Dierenwelzijnsorganisaties trokken aan de alarmbel. Gerit Weidinger, de EU-coördinator van de ngo Animals International, noemt de schepen in Britse krant The Guardian "een tikkende biogevaarlijke tijdbom". "Mijn grootste angst was dat de dieren geen voedsel en water meer hebben en vast komen te zitten op de schepen omdat ze om administratieve redenen niet elders kunnen worden gelost", zegt Weidinger. Als de dieren beginnen te sterven, kan het stoffelijk overschot nergens naartoe. Stapels dode schapen vormen een gevaar voor de gezondheid.

Er gaat behoorlijk wat vee op transport en door het Suezkanaal. Roemenië geldt bijvoorbeeld als belangrijke leverancier voor vee aan de Golfstaten in het Midden-Oosten waar weinig veeteelt is. De meeste import vindt plaats in de hete zomer, voorafgaand aan het islamitische Offerfeest. Om te garanderen dat het vlees halal geslacht wordt, heeft levend vee de voorkeur.

Bron: Eigen verslaggeving / De Morgen

VILT vzw

Koning Albert II Laan 35
1000 Brussel
Belgium

Contact

T • 0473 59 41 39
M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: <https://www.facebook.com/vilt.nieuws/>
screenreader.visit us on our twitter page: https://twitter.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our linkedin page: <https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/>
screenreader.visit us on our instagram page: <https://www.instagram.com/vilt.nieuws>

© 2024 VILT vzw, all rights reserved |

[Privacy policy](#)

[Copyright](#)

[Cookie Policy](#)

Webdesign by [Who Owns The Zebra](#)