

de Houtkrant

3e jaargang nr. 16 • 26 september 2005

vakkraant voor de hout- en toeleveringsindustrie

Rondhoutsector voelt pijn hoge brandstofprijzen

ZEIST - De prijzen van gewone en rode diesel zijn in anderhalf jaar flink gestegen. De brandstof is in die periode 1,5 maal duurder geworden. De Algemene Vereniging Inlands Hout (AVIH) roept ondernemers in de hele keten van bouseigenaar tot verwerkende industrie op om, omwille van de continuïteit van hun bedrijf en van het bosbeheer, zich goed rekenschap te geven van deze kosten bij het maken van contractafspraken.

AVIH-voorzitter Kees Boon kan niet met naam en toenaam zeggen dat er bedrijven in de problemen zijn gekomen, maar hij hoort wel alarmende geluiden uit de markt. "Dit is

de tijd van het jaar dat veel bedrijven hout inkopen en ik hoor wel eens bedragen, waarvan ik zeg: 'Dat kan helemaal niet'. Jullie hebben te veel betaald en houden geen rekening



Een vrachtwagen met kraan, die 120.000 kilometer maakt op jaarbasis, is 15.500 euro per jaar meer kwijt aan diesel dan op 1 januari 2004.

met die prijsstijging. De bouseigenaar mag verwachten dat hij dus minder geld krijgt voor zijn hout, maar die wil, logisch natuurlijk, ook de hoogste prijs. De partijen die hout kopen worden dus gemangeld."

Ondernemers in de keten van bos tot houtverwerkende industrie werken al onder flinke concurrentiedruk waardoor marges laag zijn. De kosten van brandstof vormen bij de huidige hoogmechaniseerde bedrijven een flinke kostenpost. De niet voorziene stijging zet de continuïteit van verschillende ondernemingen dan ook echt onder spanning omdat daarmee bij het aangaan van contracten voor inkoop, verkoop of aanneming, geen rekening is gehouden. De effecten kunnen fors zijn voor een onderneming, zo laat de AVIH weten.

Voor bedrijven in de keten van oogst naar verwerker betekent dat bijvoorbeeld dat een vrachtwagen met kraan voor vervoer rondhout, die 120.000 km op jaarbasis maakt en 60.000 liter diesel verbruikt, vandaag alléén al aan brandstofverbruik 15.500 euro (per jaar) méér kost dan op 1 januari 2004. Een gemiddelde harvester die 115 liter op een dag

verbruikt kost 160 euro méér in de week. En een forwarder die dagelijks 80 liter verbruikt kost nu 110 euro meer in de week.

Het zijn volgens Boon vooral de kleine bedrijven waar de extra kosten het minst zijn op te vangen: "Elke situatie is steeds weer anders, machinetype, onderhoudstoestand, (uit)rijafstanden, een dergelijke, maar de gemeenschappelijke noemer is dat kleine bedrijven duizenden euro's extra kosten hebben om hout uit het bos bij de verwerkende industrie te kunnen leveren. En in deze branche is het toch al een centenkwestie, dus dit hakt er flink in."

Voor het wegvervoer komt daar bovendien nog bovenop het effect van strenge controles op gewicht en voor transporten naar Duitse afnemers de kosten van de maut. Kosten van onderhoud (smeermiddelen, voorrijkosten servicemonteur, e.d.) worden eveneens beïnvloed door de stijging van de brandstofkosten.

Voor precieze informatie over de ontwikkeling van de (rode) dieselprijs: zie de website van Transport en Logistiek Nederland: www.tln.nl/Advies_Rit_Diesel.html