

Een vastgelopen schip in het Suezkanaal: een waarschuwing voor buitensporige globalisering

De sluiting van de vitale waterweg en de impact ervan op de handel onderstrepen de afhankelijkheid van wereldwijde toeleveringsketens.



The Ever Given, een containerschip van een bedrijf genaamd Evergreen, blokkeerde al het verkeer in het Suezkanaal toen het daar vast kwam te zitten.

LONDEN - De wereld kreeg deze week opnieuw een waarschuwing over de gevaren van haar sterke afhankelijkheid van wereldwijde toeleveringsketens. Toen één enkel schip in het Suezkanaal aan de grond liep en het verkeer in beide richtingen vast kwam te zitten, werd de internationale handel geconfronteerd met een kolossale verkeersopstopping met mogelijk ernstige gevolgen.

Het vaartuig in last is niet zomaar een schip. The *Ever Given* is een van 's werelds grootste containerschepen, met ruimte voor 20.000 containers die goederen over zee vervoeren. En het Suezkanaal is niet zomaar een waterweg. Het is een essentieel kanaal dat de fabrieken van Azië verbindt met de welvarende klanten van Europa, en het is ook een belangrijke doorvoerroute van olie.

Het feit dat één tegenslag bijkomende chaos zou kunnen veroorzaken van Los Angeles tot Rotterdam en Shanghai, onderstreept de mate waarin de huidige handel is gaan draaien om werkelijk mondiale toeleveringsketens.

In de afgelopen decennia zijn managementexperts en adviesbureaus voorstander van zogenaamde Just-In-Time-productie (productiesysteem waarbij onderdelen vlak voor de verwerking afgeleverd worden) om de kosten te beperken en de winst te vergroten. In plaats van geld te verkwisten met het opslaan van extra goederen in magazijnen, kunnen bedrijven vertrouwen op de magie van internet en de wereldwijde scheepvaartsector om wat ze nodig hebben te laten aanleveren op het ogenblik dat ze het nodig hebben.

De implementatie van dat idee heeft een ware revolutie teweeggebracht in de belangrijkste industrieën - de automobielindustrie, de productie van medische apparatuur, de detailhandel, de farmaceutische industrie en meer. Het heeft ook een fortuin opgeleverd voor bedrijfsleiders en aandeelhouders: geld dat niet wordt besteed aan het vullen van magazijnen met onnodige auto-onderdelen, is, althans gedeeltelijk, geld dat aan aandeelhouders kan worden uitgekeerd in de vorm van dividenden.

Maar zoals bij alles in het leven, kan te ver gaan in iets positiefs gevaar opleveren.

Een buitensporige afhankelijkheid van Just-In-Time-productie verklaart mee hoe medisch personeel van Indiana tot Italië tijdens de eerste golf van de pandemie zorgden voor Covid-19-patiënten zonder adequaat beschermend materiaal zoals maskers en schorten.



The Ever Given, die dinsdag aan de grond liep, heeft ruimte voor 20.000 containers met goederen

Gezondheidssystemen - veelal onder controle van winstgevendende bedrijven die verantwoording verschuldigd zijn aan aandeelhouders - gingen ervan uit dat ze konden

vertrouwen op het internet en de wereldwijde scheepvaartsector om in *real-time* te leveren wat ze nodig hadden. Dat bleek een dodelijke misrekening.

Dezelfde afhankelijkheid verklaart waarom Amazon er in de eerste maanden van de pandemie niet in slaagde om voldoende voorraden maskers en handschoenen te leveren aan zijn magazijnmedewerkers in de Verenigde Staten.

"We hebben bestellingen geplaatst voor miljoenen gezichtsmaskers die we willen geven aan onze werknemers en contractanten die niet thuis kunnen werken, maar er zijn maar heel weinig van die bestellingen uitgevoerd", verklaarde de oprichter van Amazon, Jeff Bezos, in een brief aan alle werknemers afgelopen maart. "Maskers zijn wereldwijd schaars."

Sommige experts waarschuwen al jaren dat aandeelhoudersbelangen op de korte termijn zorgvuldig management naar de achtergrond hebben gedrukt door bedrijven ertoe aan te zetten te bezuinigen op het aanleggen van voorraden.

"Naarmate we meer onderling afhankelijk worden, zijn we nog meer blootgesteld aan de kwetsbaarheden die zich voordoen, en die zijn altijd onvoorspelbaar", zegt Ian Goldin, hoogleraar globalisering aan de Universiteit van Oxford. "Niemand kon voorspellen dat een schip midden in het kanaal zou stranden, net zoals niemand had voorspeld waar de pandemie vandaan zou komen. Precies zoals we de volgende cyberaanval of de volgende financiële crisis niet kunnen voorspellen, maar we weten wel dat het gaat gebeuren. "

De actuele ramp, waarbij ingenieurs werken om een enorm schip uit het Suezkanaal lost te trekken, heeft ervoor gezorgd dat meer dan 100 schepen aan beide ingangen vastzitten in afwachting van een vrije doorgang. Sommige vervoeren olie - een reden waarom de energieprijzen woensdag de hoogte ingingen, al stabiliseerden ze zich donderdag weer. Andere schepen hebben elektronische apparatuur, kleding en fitnessstoestellen bij zich.

Geen daarvan geraakt waar ze moeten zijn totdat het belaagde schip is losgetrokken. Volgens een analyse van Bloomberg houdt elke dag dat de impasse duurt goederen tegen ter waarde van 9,6 miljard dollar.

Sinds de inzet in de jaren vijftig heeft de zeecontainer zelf een radicale verandering teweeggebracht in de wereldhandel. Als recipiënt met standaardafmetingen, dat snel op wagons en vrachtwagens kan worden geplaatst, heeft het de tijd die nodig is om goederen van de ene plaats naar de andere te verplaatsen, fors verkort.



Schepen gingen donderdag halverwege het Suezkanaal voor anker.

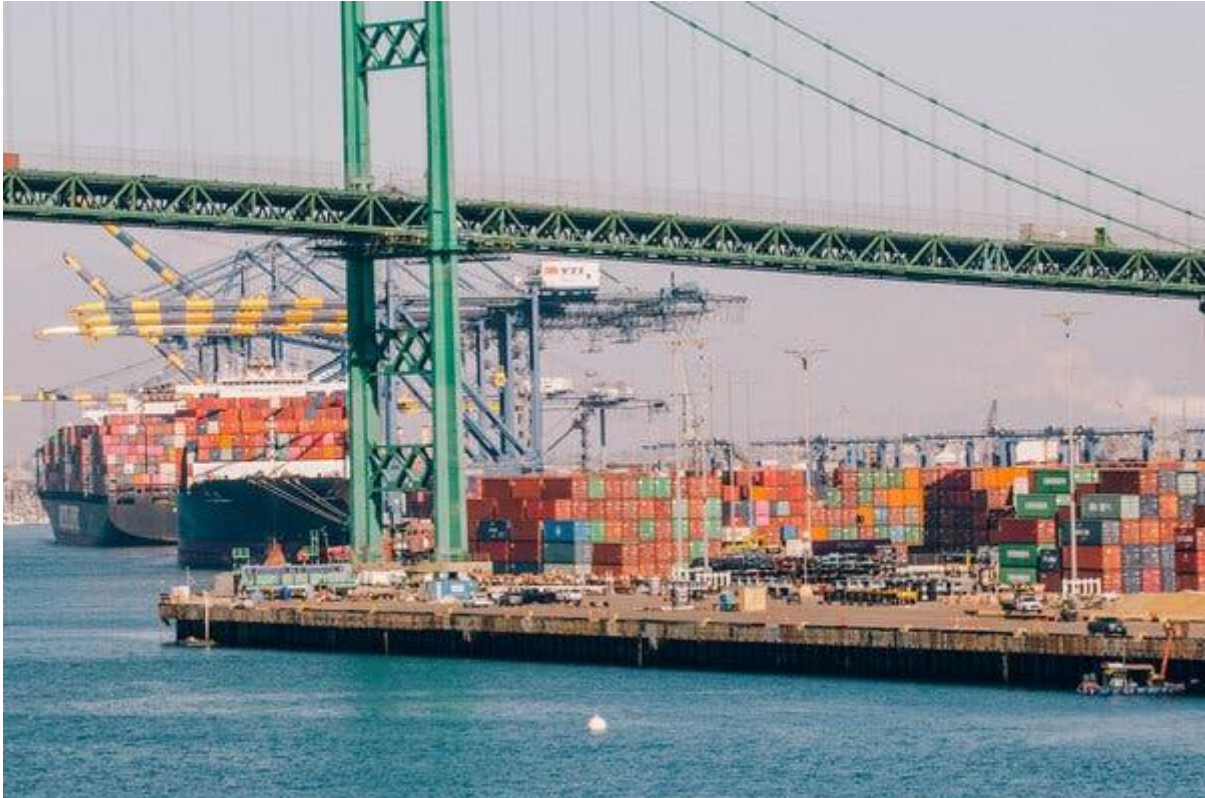
Exponentiële toename van het aantal containers dat op een enkel schip gestapeld kan worden, heeft de wereld nog kleiner gemaakt. De capaciteit is de afgelopen halve eeuw met 1.500 procent gestegen en is alleen al in het afgelopen decennium bijna verdubbeld, volgens *Allianz Global Corporate and Specialty*, een scheepsverzekeringsmaatschappij.

Die vooruitgang in de handel heeft geavanceerde en zeer efficiënte vormen van specialisatie opgeleverd, waarbij autofabrieken in het noorden van Engeland zich verlaten op onderdelen uit heel Europa en Azië. De opkomst van het containerschip heeft de beschikbaarheid van consumptiegoederen vergroot en de prijzen verlaagd.

Maar dezelfde vooruitgang heeft geleid tot kwetsbaarheden, en de ontwrichting van het Suezkanaal - de doorgang voor ongeveer een tiende van de wereldhandel - heeft de druk op de scheepvaartsector vergroot, die al overrompeld werd door de pandemie en de herschikking van de wereldhandel.

De Amerikanen, die te kampen hadden met lockdowns, hebben enorme hoeveelheden goederen uit Azië besteld: hometrainers om de sluiting van fitnesscentra te compenseren; printers en computermonitors om van slaapkamers in kantoren te maken; bakspullen en speelgoed om kinderen bezig te houden die thuis zaten opgesloten.

Door de toename van bestellingen is het aanbod van containers in Chinese havens sterk teruggelopen. De kosten voor het verschepen van een container van Azië naar Noord-Amerika zijn sinds november meer dan verdubbeld. En in havens van Los Angeles tot in Seattle is het lossen van die containers vertraagd doordat havenarbeiders en vrachtwagenchauffeurs zijn getroffen door Covid-19 of gedwongen zijn thuis te blijven om te zorgen voor kinderen die niet naar school kunnen gaan.



Door de pandemie veroorzaakte handelsstoringen hebben belangrijke Amerikaanse havens zoals Los Angeles belemmerd

Vertragingen bij het lossen leiden tot vertragingen bij het laden van de volgende zending. Landbouwexporteurs in het Amerikaanse MID westen hebben moeite om containers te bemachtigen om sojabonen en granen naar voedselverwerkers en diervoederleveranciers in Zuidoost-Azië te sturen.

Deze situatie houdt al vier maanden aan, maar vertoont weinig tekenen van versoepeling. Detailhandelaren in Noord-Amerika hebben de uitgeputte voorraden verwoed weer aangevuld, wat de rederijen onder druk zet in wat normaal gesproken het slappe seizoen is op routes over de Stille Oceaan.

De blokkering van het Suezkanaal zorgt ervoor dat meer containers aan de kade worden gezet. De vraag is hoelang dit duurt.

Twee weken zouden wel eens een kwart van de voorraad containers die zich normaal in Europese havens zouden bevinden, aan de kant kunnen houden, schatte Christian Roeloffs, CEO van xChange, een scheepvaartadviseur in Hamburg, Duitsland.

"Gezien het huidige containertekort, verlengt dat alleen maar de keertijd van de schepen", aldus Roeloffs.

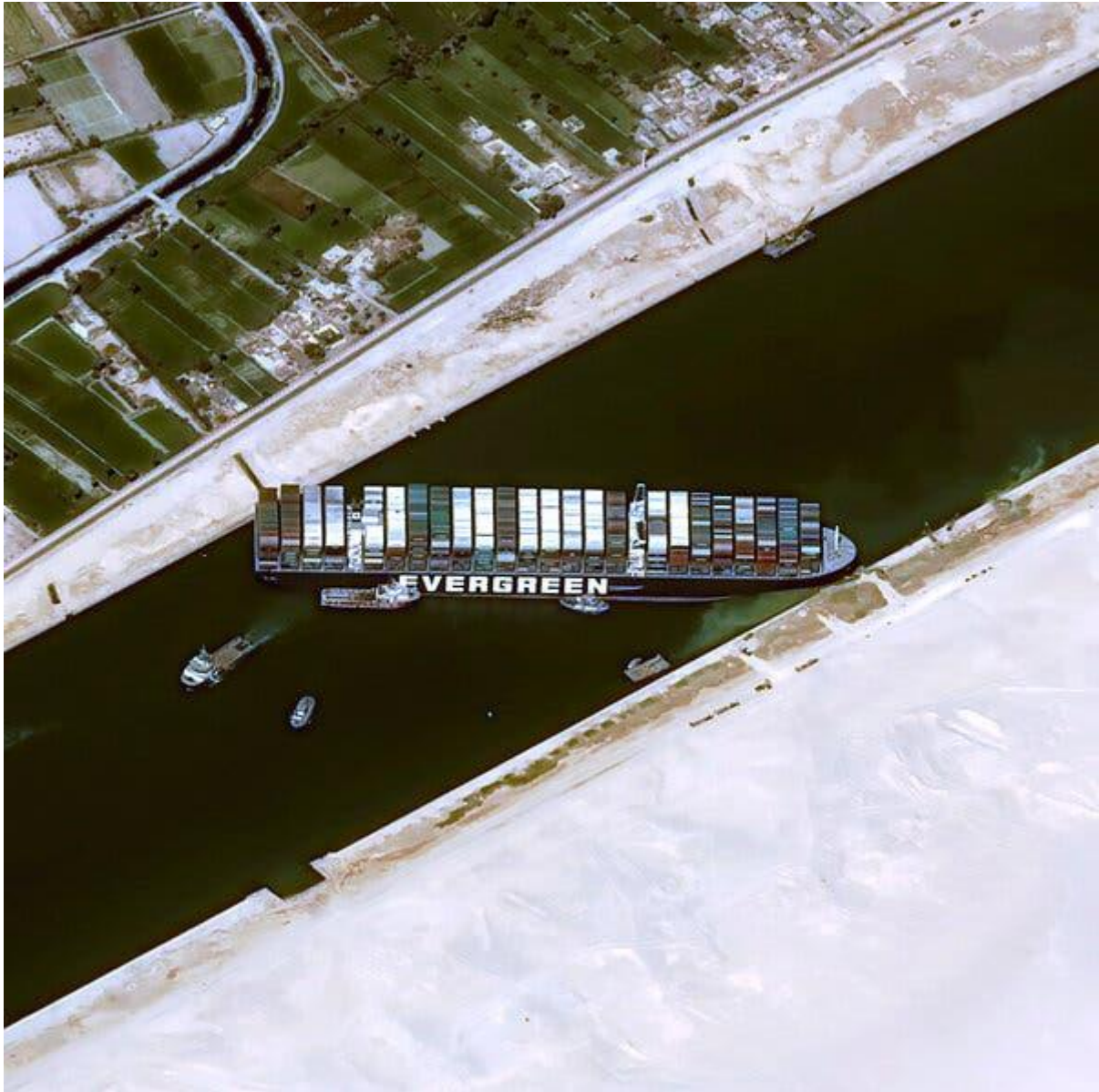
Volgens Sea-Intelligence, een onderzoeksbureau in Kopenhagen, arriveerde driekwart van alle containerschepen die van Azië naar Europa reisden te laat in februari. Zelfs een paar dagen verstoring in Suez zou die situatie kunnen verergeren.

Als Suez langer dan een paar dagen afgesloten blijft, zou dat een drastische verzwarende zijn. Schepen die nu vastzitten in het kanaal, zullen het moeilijk hebben om te keren en andere routes te volgen, gezien de smalheid van het kanaal.

Die nu nog op weg zijn naar de Suez, kunnen ervoor kiezen om naar het zuiden te gaan en rond Afrika te varen. Daardoor zouden ze weken langer onder weg zijn en extra brandstof verstoken - een kostenpost die uiteindelijk door de consument zal worden gedragen.

Wanneer schepen uiteindelijk weer door het kanaal varen, zullen ze waarschijnlijk allemaal tegelijk in drukke havens aankomen, waardoor vele moeten wachten voordat ze kunnen worden gelost – weer een extra vertraging.

"Dat zou een al echt ernstige crisis nog erger kunnen maken", zegt Alan Murphy, de oprichter van Sea-Intelligence.



Peter S. Goodman is een in Londen gevestigde Europese economiecorrespondent. Eerder was hij nationaal economisch correspondent in New York. Hij werkte ook bij The Washington Post als correspondent voor China en was wereldwijd hoofdredacteur van de International Business Times.