

Een 164 km lange slagader voor de wereldeconomie

De Ever Given, het containerschip dat zes dagen lang het Suezkanaal blokkeerde, heeft niet alleen het scheepvaartverkeer gehinderd. Ook de wereldeconomie zal de impact voelen.

Zelfs de legendarische krachtpatser John Massis zou een stevige kluit hebben gehad aan het 400 meter lange en ruim 200.000 ton zware containerschip Ever Given. Het kostte het Nederlandse Boskalis veel tijd om het los te trekken uit de klei langs de oevers van het Suezkanaal. Intussen doen de gevolgen zich steeds meer voelen op de al oververhitte markt van het zeetransport.

1 Hoe zwaar is de economische schade?

Elke week stilstand in het Suezkanaal kost de wereldhandel 6 tot 10 miljard dollar, of zowat 5 tot 8,5 miljard euro. Dat berekende de Franse kredietverzekeraar Euler Hermes.

Sinds het nieuwe Suezkanaal in 1869 werd geopend, is het de belangrijkste handelsroute tussen Europa en Azië. Maar liefst 1,17 miljard ton vracht, vervoerd door 18.829 schepen, passeerde er in het coronajaar 2020, slechts iets minder dan het jaar voordien. De Suez Canal Authority, het Egyptische overheidsbedrijf dat de waterweg uitbaat, incasseerde vorig jaar 5,72 miljard dollar inkomsten, grotendeels afkomstig van de tol die de passerende schepen betalen. Egypte verliest 12 à 14 miljoen dollar per dag dat het kanaal afgesloten is. Het kanaal is goed voor een kleine 13 procent van de wereldhandel. Elke dag stilstand verstoort het transport van nog eens 9 miljard dollar aan goederenwaarde, weet de maritieme expert Lloyd's List. Wekelijks brengt dat 0,2 tot 0,4 procentpunt schade toe aan de jaarlijkse handelsgroei.

2 Wie betaalt de rekening?

“Wie uiteindelijk wat betaalt, wordt een kluit voor de maritieme verzekeraars”, voorspelt Thierry Vanelslander, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. “Veel hangt af van wie uiteindelijk aansprakelijk wordt gesteld. Dat wordt een werk van heel lange adem.” De UK P&I Club, een gezamenlijke verzekeringsmaatschappij van een aantal rederijen, heeft al laten weten dat ze tussenbeide zal komen om de schade aan het kanaal en voor wachtende schepen te vergoeden.

De komende weken wordt het incident onderzocht door de nautische experts van de verzekeraars. Veel media wezen naar een zandstorm of harde windstoten als oorzaak, maar een menselijke fout van de bemanning, een technisch gebrek aan het schip of een fout van de loods zijn ook mogelijke verklaringen.

Intussen vangen de rederijen de eerste klappen op. Hun klanten betalen voor het vervoer van hun lading van A naar B. Komen die goederen beschadigd of te laat aan, waardoor bijvoorbeeld autofabrieken stilvallen, dan zullen die klanten de extra kosten proberen te verhalen op de rederijen. Die compenseren dat door allerlei toeslagen, bijvoorbeeld voor equipment imbalance: het ontbreken van het juiste materiaal, vooral containers, op de juiste plaats.

Wie in principe níét betaalt, is de Suez Canal Authority. Die organiseert de loodsdiensten, maar heeft zich goed ingedekt tegen vorderingen. De kapitein, en niet de loods, blijft altijd verantwoordelijk voor het schip. Ook moet elk passerend schip de plaatselijke veiligheids- en vaarregels aanvaarden, een bundel van 360 bladzijden die de SCA vrijpleit van aansprakelijkheid. Bovendien worden claims van wachtende schepen automatisch doorgestuurd naar het schip dat de schade veroorzaakt, in dit geval de Ever Given. Dat schip wordt uitgebaat door de Taiwanese rederij Evergreen, maar is eigendom van het Japanse conglomeraat Shoen Kisen Kaisha (SKK).

3 Zijn alle zorgen nu voorbij?

De economische schade stopt niet met het lostrekken van het schip. De coronacrisis had al geleid tot wat de Amerikaanse e-commerce specialist Jason Goldberg shipageddon had gedoopt. Dat maritieme equivalent van het Armageddon verwijst naar het door corona compleet verstoorte scheepvaartverkeer. Eerst ging China op slot, waardoor veel schepen naar Azië werden geannuleerd. Door de e-commerceboom in de door corona getroffen Amerikaanse en Europese economie raakte het verkeer dan hopeloos ontregeld.

Het gevolg: wachttijden voor het verkeer tussen Azië en de Europese havens. In de Amerikaanse havens was de toestand nog schrijnender, met vertragingen tot twee weken. Die druk werd de afgelopen week even verlicht, maar doordat de wachtende schepen daar nu en masse bij komen, zullen de wachttijden onvermijdelijk toenemen. De vertragingen drijven ook de prijzen omhoog. Voor containers van Azië naar Europa gingen de tarieven maal vier of vijf in vergelijking met vóór corona. Voor de trafieken tussen Azië en de Verenigde Staten was dat maal twee tot drie.

De verstoringen in de logistieke keten kunnen de wereldhandel nogmaals 1,4 procentpunt groei kosten, becijferde Euler Hermes. Dat komt neer op 230 miljard dollar, of 195 miljard euro. De verzekeraar waarschuwt ook dat de tweederonde-effecten nog zwaarder zullen wegen, en nog meer in Europa dan in de Verenigde Staten. Dat komt doordat de doorlooptijden in de Europese fabrieken, met de fameuze just-in-timeleveringen, nog een stuk hoger liggen dan bij hun Amerikaanse evenknieën.

4 Zijn er alternatieven voor het Suezkanaal?

De wereldeconomie had de pech dat de Ever Given zich vastramde in het zuidelijke deel van het 164 kilometer lange kanaal. Daar is slechts één vaargeul. Het noordelijke deel werd in 2015 uitgediept en over een afstand van 35 kilometer ontduubeld, een werk waar de Belgische baggeraars Jan De Nul en DEME een flink aandeel in hadden. Door die investering van 7 miljard euro zouden er tegen 2023

geen 49 maar 97 schepen per dag door het kanaal varen, en zouden de wachttijden voor de meeste schepen dalen van elf tot drie uur. Al moest Egypte vorig jaar toegeven dat de groei voorlopig beperkt blijft tot net geen 5 procent.

Volgens de Suez Canal Authority waren afgelopen weekend 369 schepen aan het wachten op hun beurt om door het kanaal te varen. Sommige rederijen besloten de tot twee weken langer durende omweg via Kaap de Goede Hoop in Zuid-Afrika te nemen. Dat is het enige echte alternatief voor de verbinding tussen de Middellandse Zee en de Rode Zee. Maar via Zuid-Afrika varen kost niet alleen tijd, maar ook veel geld. Thierry Vanellander: "De brandstofkosten maken ongeveer de helft van de operationele kostprijs van een schip uit. Per container komt dat al snel neer op 100 tot 150 euro. Voor een containerschip van 16.000 containers zit je dus gauw aan 1,5 tot 2,5 miljoen euro."

De Verenigde Staten en Israël koesterden in 1963 wel plannen om, gebruikmakend van 520 kernbommen, een 257 kilometer lang kanaal te graven door de Negev-woestijn van de Middellandse Zee naar de Golf van Aqaba, een uitloper van de Rode Zee. Daar kwam nooit iets van, onder meer uit vrees voor de reactie van de Arabische buurlanden. "Er is ook al veel gesproken over een tweede Panama-kanaal, maar hoewel de afstand daar veel kleiner is, is dat er ook nog niet van gekomen", merkt Thierry Vanellander op.

Luc Huysmans

Copyright © 2021 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden