

Korte situatieschets na de lockdown in Shanghai.

De huidige geopolitieke situatie bezorgt ons allen behoorlijk wat kopzorgen. En alsof de pandemie nog niet voor voldoende chaos heeft gezorgd, kwam daar het conflict in Ukraine bovenop, gevolgd door de uitbraak en de daaropvolgende lockdown in Shanghai.

De grootste problemen als gevolg van de Oekraïne-oorlog blijven zich voordoen bij de blokkeringen van containers. In Zeebrugge zijn de problemen acuter: daar staan enkele duizenden auto's vast. De grootste impact zal vermoedelijk voor de haven van Gent zijn (In de haven van Gent komt elk jaar 2 miljoen ton Russische steenkool toe. De bestemming is de Gentse staalfabriek van Arcelor Mittal. Die moet door een Europese boycot op zoek naar andere leveranciers.

Op de Euraziatische spoorroute werden vorig jaar 1 miljoen teu vervoerd, met een grote oost-west onbalans. Russische wateren worden nu beschouwd als hoge risicozones maar dat is nog niet het geval voor het spoor en ander landtransport. Spoortransit door Rusland en Wit-Rusland blijven in principe mogelijk. Echter, door 'self sanctioning', waarbij verladers verkiezen om hun goederen niet meer via Rusland te vervoeren omdat ze bezorgd zijn om de sancties, lopen de volumes op de Euraziatische spoorroute ondertussen wel sterk terug. Een spooroperator in Tilburg kampt inmiddels met een terugval van 50%. Vermoedelijk zal ook Luik een zeer sterke terugval van lading zien. Als macro-economisch effect van de Europese sancties verwacht ik dat Chinese ondernemingen het gat in de Russische markt zullen invullen.

De enorme golf van Covid-19-gevallen in de stad Shanghai heeft ook de Chinese scheepsbouwindustrie getroffen, inclusief de lancering van het derde vliegdekschip dat gepland staat voor 23 april. Dit laatste heeft een niet te onderschatten psychologisch effect, immers de lancering zou positief bijdragen tot het imago van Xi.

Veel rederijen bereiden zich voor om gekoelde containers met bestemming Shanghai om te leiden naar andere havens, omdat de reefer-slots waar de containers worden aangesloten vol zitten met lading die nu niet kan opgehaald worden door de lockdown. De verblijftijden voor containers op maritieme terminals in Shanghai zijn sinds het begin van de lockdowns met bijna 75% gestegen tot acht dagen. De exportopslagtijd is gedaald, maar dat is mogelijk omdat er weinig nieuwe containers vanuit magazijnen worden afgeleverd.

Restricted truck access is slowing container turnover in Shanghai port



(Source: project44)

Ondertussen zijn alle fabrieksactiviteiten en de hele logistieke keten in Shanghai bijna volledig tot stilstand gekomen nadat de gehele bevolking van 25 miljoen door de autoriteiten voor onbepaalde tijd in quarantaine werden gezet.

Op korte termijn kan natuurlijk de langdurige lockdown in Shanghai, 's werelds drukste containerhaven, helpen om de congestie in de EU en de VS te verlichten, maar dat is slechts een tijdelijk gegeven. Het is immers vrij zeker dat een ongeziene verstoring van de hele keten op komst is.

De langdurige, zich verspreidende opsluitingsmaatregelen zullen waarschijnlijk verstoringen van de toeleveringsketen veroorzaken die veel groter zijn dan de gedeeltelijke sluitingen van de havens van Yantian en Ningbo vorig jaar. Die sluitingen waren een gevolg van beperkte uitbraken en meer vergelijkbaar met de productie-black-out die begon in Wuhan aan het begin van de pandemie twee jaar geleden. Het is nu meer dan waarschijnlijk veel erger dan Wuhan. Het volume van uitgestelde leveringen is immers enorm. Eens de blokkage wordt opgeheven gaan we een tsunami van goederen mogen verwachten die rederijen en havens zal overspoelen, met de inmiddels gekende bijwerkingen: plaatsgebrek op de schepen, tekort aan lege containers en sterk stijgende tarieven. Vandaag is het vrachtniveau vanuit Shanghai naar EU gedaald tot op 5.000 usd per 40Ft container (komende van 15.000 usd), het is echter te verwachten dat we straks opnieuw 15.000 usd zullen moeten neertellen voor een container.

Vrachtwagenchauffeurs die producten van fabriek naar fabriek of van fabriek naar haven over de stadsgrenzen vervoeren, hebben de opdracht gekregen om dagelijks COVID-19-tests af te nemen. Bestuurders die risico lopen besmet te raken, moeten in quarantaine. Vertragingen bij de inklaring in Shanghai en nabijgelegen havens veroorzaken ook verstoringen, net als transportbeperkingen in Kunshan. Kunshan, gelegen op ongeveer 20 km ten westen van Shanghai, heeft een grote aanwezigheid van Taiwanese bedrijven die printplaten en andere componenten produceren voor consumentenelektronica, auto's en andere industrieën. Net als in Shanghai is de kans groot dat covid-19-gevallen niet binnen vijf dagen significant zullen dalen en dat de Kunshan-lockdown zal worden verlengd. Hierdoor wordt de levering van elektronische componenten ernstig verstoord en zal waarschijnlijk langdurige productiestilstand veroorzaakt worden bij belangrijke klanten zoals Apple en Tesla. Ik verwacht dat de meeste autofabrikanten (VW, Tesla, SAIC en GM) in Shanghai de productieramingen zullen blijven verlagen omdat de aanvoer van onderdelen en fabrieksarbeiders in de stad beperkt blijft. Ook Suzhou waar we verschillende zeer grote industriezones vinden gaat langzaam maar zeker dicht. Het grootste en belangrijkste deel van het hinterland van de haven van Shanghai is daarmee effectief lam gelegd. Ook al slaagt men erin om de havens in bubbles te houden en zodoende behoorlijke operationeel, de impact zal ongetwijfeld bijzonder groot zijn.

Havencontainerterminals accepteren leveringen van chauffeurs voor lading die ze ophaalden bij fabrieken buiten Shanghai als ze een negatieve COVID-test kunnen voorleggen die maximaal 24 tot 48 uur oud is, afhankelijk van het type test en speciale overheidsvergunningen. Chauffeurs worden in hun (verzegelde) cabine opgesloten. Het gebrek aan vervoersdiensten en havenarbeid heeft de productiviteit van de haven de afgelopen week met 30% doen dalen. Veel vervoer wordt nu omgeleid naar de haven van Ningbo, terwijl anderen zijn overstapt op binnenvaartschip of spoor om importlading uit de haven naar hun bestemming te krijgen. SIPG promoot actief een rail en barge connectie waarbij containers bv naar Suzhou of Taicang worden doorgevoerd. Ningbo kampt nu ook met vertragingen, congestie en tekorten aan materiaal als gevolg van de toegenomen vraag. Lokale autoriteiten eisen dat alle chauffeurs die de Ningbo Meishan Terminal binnenkomen COVID-tests ondergaan vanwege de toegenomen positiviteitsratio's onder chauffeurs in de afgelopen dagen.



De strenge lockdown in Shanghai heeft ook de woede aangewakkerd bij sommige inwoners van de stad, dus de vraag blijft hoelang men dit gaat kunnen volhouden. Ook ik merk dat de toestand binnen mijn compound, waar overigens het merendeel van de mensen hoogopgeleide academici zijn, steeds grimmiger wordt.

De regio Guangzhou dreigde ook in lockdown te gaan, onderwijs werd omgeschakeld naar online. Op dit ogenblik dalen de cijfers weer en worden de maatregelen weer wat versoepeld.

Shanghai is traditioneel een springplank richting centrale CCP in Beijing. Met uitzondering van 1 burgemeester die 2006 uit de gratie viel, kwamen alle andere in het politbureau terecht, zeg maar het machtscentrum van de CCP. In oktober zal er opnieuw een bijeenkomst (20^{STE} National Congress) in Beijing zijn. Het huidige bestuur van Shanghai heeft nauwe banden met de president, het lam leggen van het economische centrum van het land en de povere resultaten bij de bestrijding van de uitbraak in Shanghai zou dus ook wel eens politieke gevolgen kunnen hebben en aangewend worden door de politieke tegenstanders van Xi.

Shanghai, 19/04/2022

Jan Van der Borght