



Was de blokkering van het Suezkanaal een wake-up call voor de globalisering?

1. Het 'Ever Given'-incident illustreert de kwetsbaarheid van de zeescheepvaart

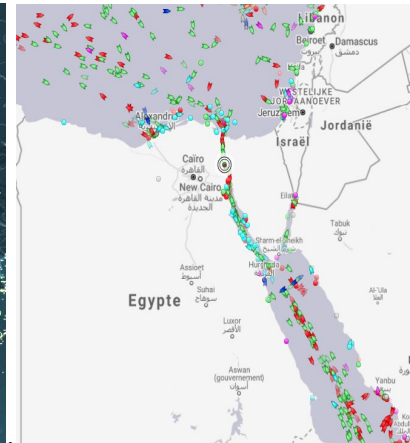
Het recente 'Ever Given'-incident in het Suezkanaal biedt veel mogelijkheden om de nieuwe eindterm 9.3 van de tweede graad te realiseren: "De leerlingen beschrijven kenmerken en ruimtelijke gevolgen van mondialisering" met verwijzing naar de context "De eindterm wordt gerealiseerd aan de hand van casussen in functie van de actualiteit ...". Ook de huidige eindterm van de derde graad over wereldhandel en globalisering kan erbij aanknopen.

De mondiale zeescheepvaart hield in maart de adem in toen het gestrande containerschip 'Ever Given' het Suezkanaal blokkeerde. In deze nieuwsbrief focussen we, met behulp van meerdere atlaskaarten, op de geografie van een aantal 'key maritime choke points' die de wereldhandel en de geopolitiek kunnen beroeren.



Bron: DS infografiek -RTR 30 maart 2021 Kaart 96 'Midden-Oosten' (Plantyn Algemene Wereldatlas)

Dat het Suezkanaal een fragiel knooppunt in de internationale zeescheepvaart vormt, bleek in maart. Honderden zeeschepen lagen aan weerszijden te wachten op doorvaart en een aantal kozen zelfs voor de omweg via Kaap de Goede Hoop. Op de interactieve wereldkaart van de posities van de zeeschepen in normale tijden blijkt de cruciale spilfunctie van het Suezkanaal. Toen de 'Ever Given' het Suezkanaal blokkeerde en dagenlang de actualiteit beheerste, werd de wereld plotseling geconfronteerd met het belang van deze strategische doorvaart op de handelsroute tussen Azië en Europa. De blokkering door de Ever Given zorgde voor bevoorradingsproblemen van de West-Europese industrie: Zo vielen sommige autofabrieken stil bij gebrek aan onderdelen uit China. Maar ook de bevoorrading met consumptiegoederen kwam in het gedrang: Bijvoorbeeld in tuincentra bleek er zowaar een tekort aan tuinkabouters. Maritieme knelpunten, zoals het Suezkanaal, tonen dus de kwetsbaarheid van het zeetransport aan.



Bron: [Mapped: Global Shipping Routes, Using 250 Million Data Points](#)

Bron: www.vesselfinder.com/nl

2. Belang van het Suezkanaal

Het Suezkanaal met een unieke geografische ligging tussen de Middellandse Zee bij Port Said en de Rode Zee bij Suez, is van groot strategisch belang voor de wereldhandel. Dit belang wordt alleen maar groter met de evolutie van het zeevervoer. Het zeetransport is het goedkoopste vervoermiddel en meer dan 80% van het wereldhandelsvolume gebeurt dan ook via zeeschepen.

Met [enkele voorbeelden van YouTube-fimpjes](#) kun je leerlingen als het ware laten meevaren op het in 2015 vernieuwde Suezkanaal. Het 'nieuwe' kanaal ligt deels parallel aan het 'oude' kanaal zodat schepen elkaar vrij kunnen passeren en een aantal bestaande secties zijn verbreed en verdiept.

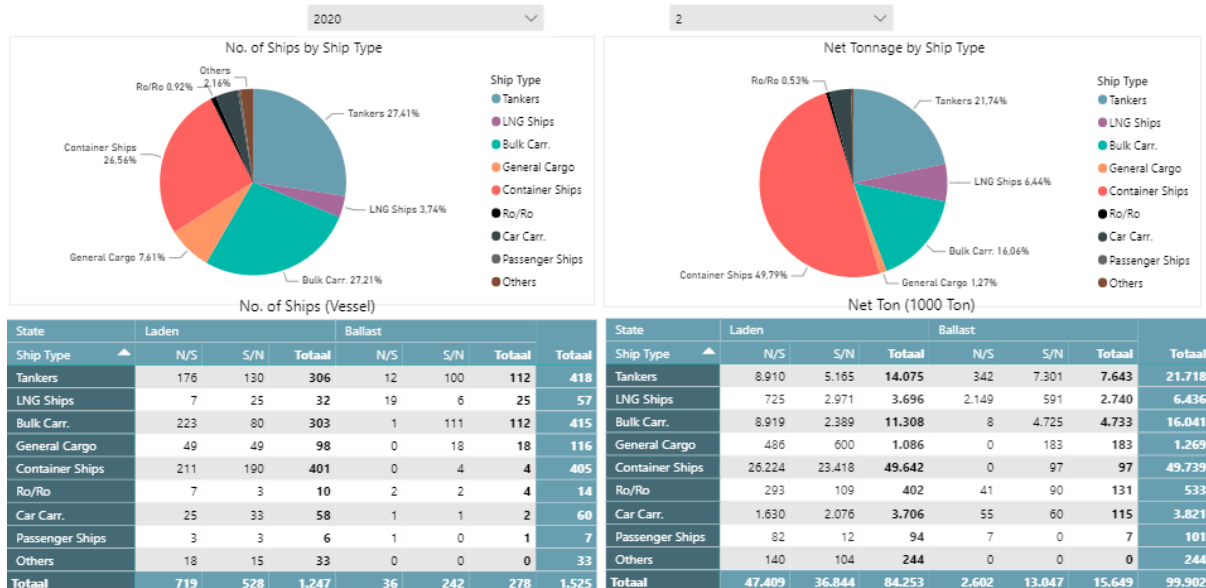
Het Suezkanaal vormt de kortste vaarroute tussen Azië en Europa in vergelijking met het traject langs Kaap de Goede Hoop. De grote afstandsbesparing, zoals weergegeven in onderstaande tabel, of via [deze simulaties](#), vertaalt zich in minder transporttijd, lager brandstofverbruik en vervoerskosten:

Afstanden in km van	naar	Afstand in km via Suezkanaal	Afstand in km via Kaap de Goede Hoop	Bespaarde afstanden in km
Ras Tanura (Perzische Golf atlaskaart 97)	Rotterdam	11 919	20 684	8 765
Jedda (Rode Zee atlaskaart 97)	Rotterdam	7 402	19 960	12 593
Singapore (Singapore atlaskaart 105)	Rotterdam	15 349	21 770	6 439

Afstanden in km van enkele vaarroutes

Bron: <https://www.suezcanal.gov.eg>

De hoeveelheid en aard van goederen dat het Suezkanaal passeert is indrukwekkend:

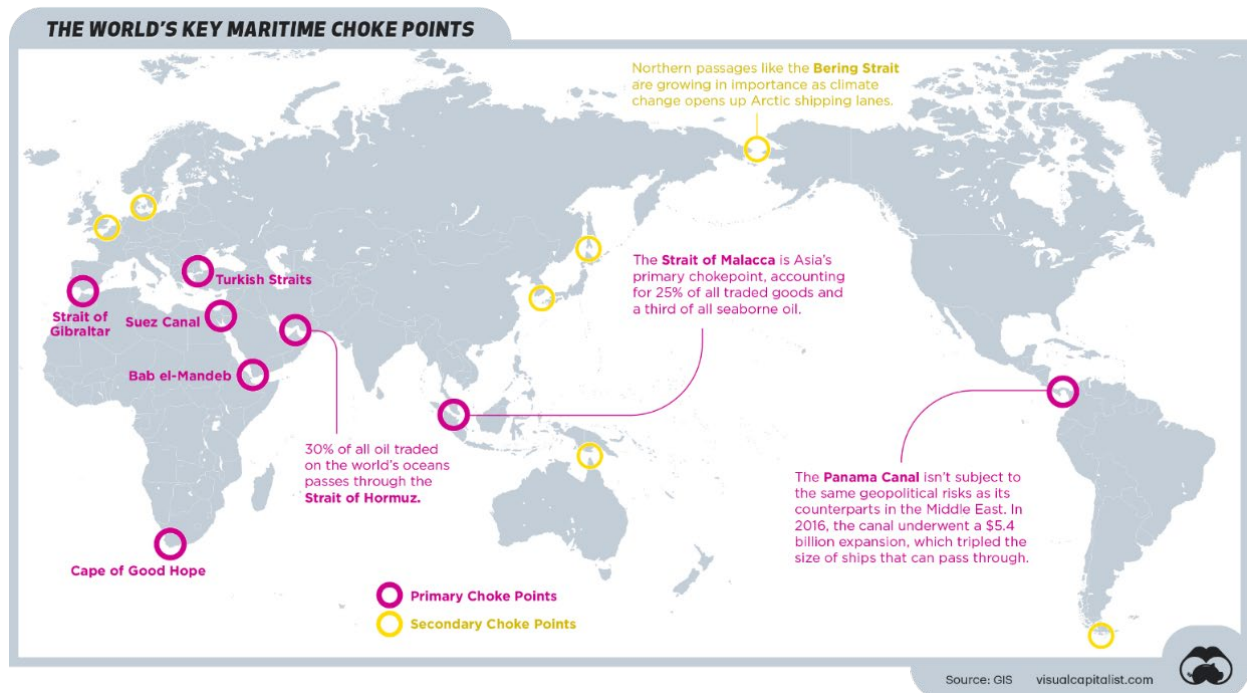


Bron van bovenstaande tabel en nog meer boeiende statistieken:

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

3. 'Key maritime choke points'

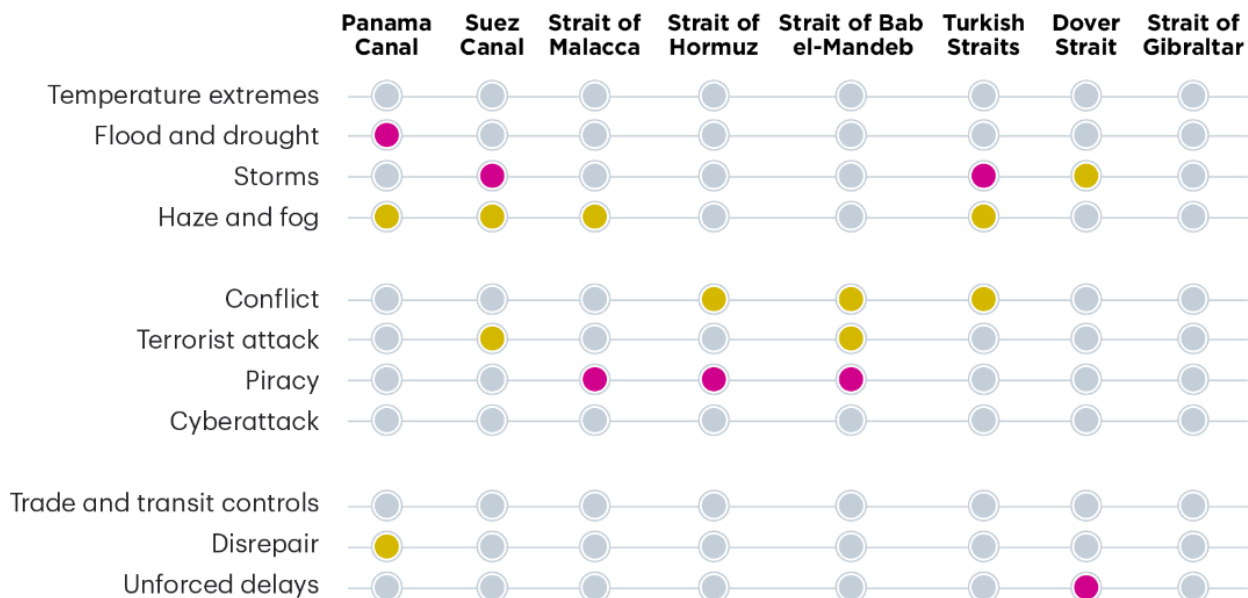
Op onderstaande kaart worden overige 'key maritime choke points' wereldwijd voorgesteld. Maritieme knelpunten zijn strategische, smalle doorgangen die twee grotere gebieden met elkaar verbinden. Bij zeescheepvaart betreft dit meestal zeestraten of kanalen die vanwege hun optimale ligging of vorm veel scheepsverkeer ontvangen, maar ook diverse risico's vertonen. Enerzijds gaat het om structurele risico's, zoals blijkt uit de recente blokkering van het Suezkanaal, te wijten aan de smalle doorgang, waarbij schepen bij de oever van een kanaal kunnen crashen of in een sluis schade veroorzaken, waardoor files ontstaan die dagenlang kunnen aanhouden. Anderzijds zijn er geopolitieke risico's, die vanwege de grote verkeersfrequentie bijzonder kwetsbaar zijn voor opzettelijke terroristische blokkades of verstoringen in tijden van politiek-militaire onrust.



Bron: Visualcapitalist

RISKS TO GLOBAL TRADE CHOKES POINTS

● High Risk ● Medium Risk ● Low Risk



Source: Chatham House

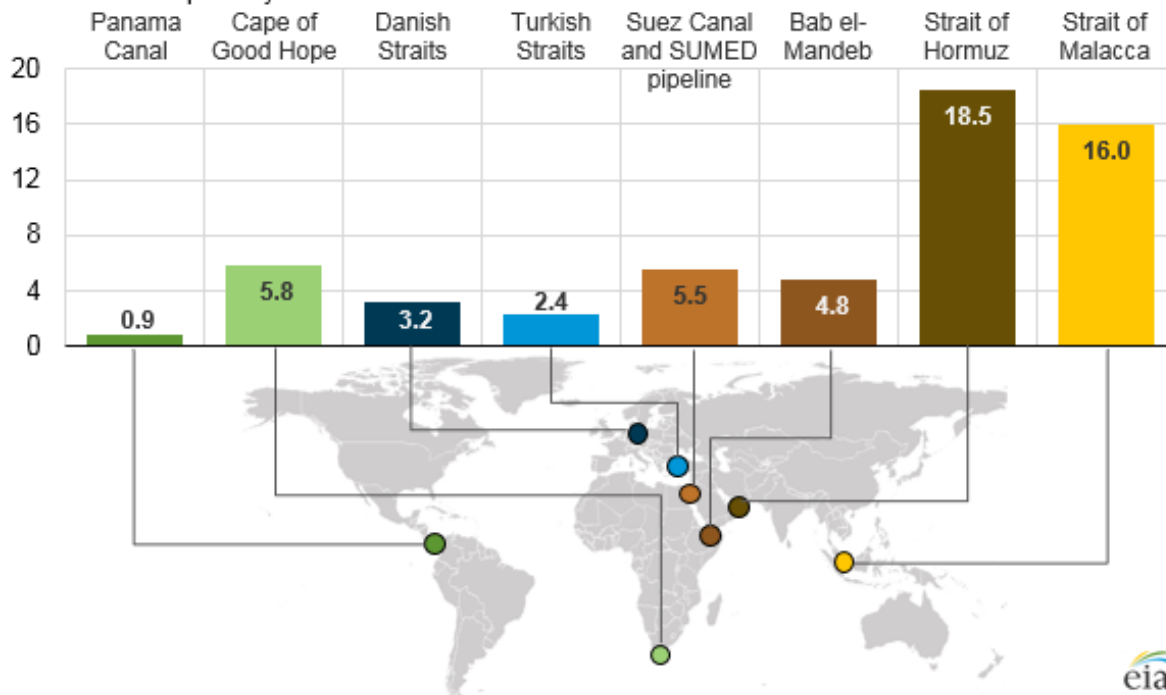


Meerdere 'choke points' staan in verband met de vaarroutes van olie- en gastankers. De hoeveelheden petroleum die voorbij de maritieme knelpunten in tankers passeren, illustreren hun groot strategisch belang. Vanuit geopolitiek oogpunt verdienen ze bijzondere aandacht, zoals bleek in 1956 bij de nationalisatie van het Suezkanaal door Egypte en in 1967 toen bij de oorlog met Israël Egypte het Suezkanaal tot 1975 afsloot. Dit probleem werd nog versterkt

door de olieboycot door de Arabische landen in 1973, waardoor de Westerse landen in een grote economische crisis belandden.

Petroleum transit volumes through select maritime routes (2016)

million barrels per day



Bron: Visualcapitalist

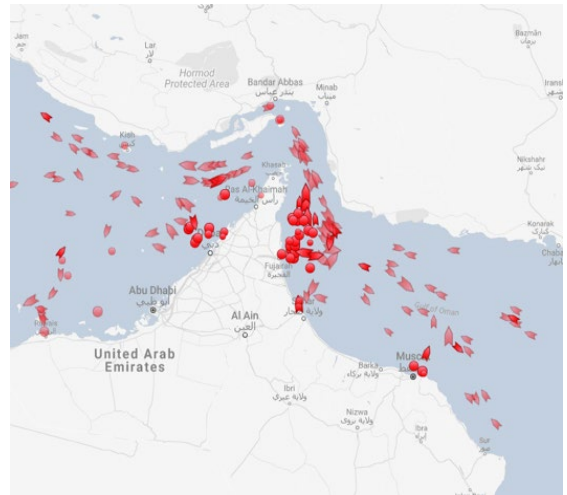
4. Andere maritieme knelpunten in het Midden-Oosten

Naast het Suezkanaal zorgen de geografische vormen tussen land en zee rond het Arabisch Schiereiland voor andere kwetsbare maritieme knelpunten in het Midden-Oosten: de Straat van Ormoes en Bab al Mandab.

De **Straat van Ormoes**, gecontroleerd door Iran aan de noordelijke oevers en Oman en de Verenigde Arabische Emiraten aan de zuidelijke oevers, verbindt de Perzische Golf (Arabische Golf genoemd door de Arabieren) met de Golf van Oman en de Indische Oceaan. Hier passeren in tankers gemiddeld 21 miljoen vaten per dag (2019), zodat deze zeestraat cruciaal is voor de oliebevoorrading van de wereld.



Atlaskaart 97 ' Midden-Oosten Landbouw en energie'

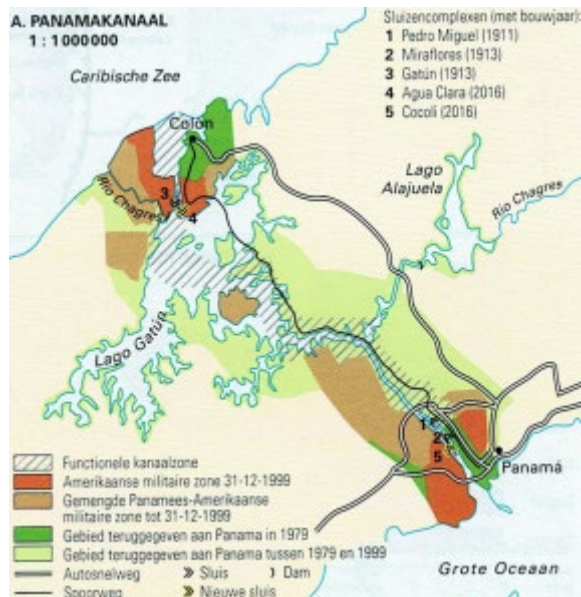


Bron:visualcapitalist.com

Deze enge doorvaart is een plaats van regionale conflicten. Zo werden in dat gebied tankers en commerciële schepen aangevallen tijdens de oorlog tussen Iran en Irak in de jaren 1980. In 2019 en 2020 werden er tankers aangevallen door snelle anonieme militaire vaartuigen, vermoedelijk uit Iran.

Uit atlaskaart 96 'Midden-Oosten' blijkt dat de zeestraat **Bab-el-Mandab**, tussen de Rode Zee en de Golf van Aden, een ander kwetsbaar knelpunt voor de scheepvaart vormt. Deze kritieke route tussen Afrika en het Arabische schiereiland verbindt de Middellandse Zee (via het Suezkanaal) met de Indische Oceaan. Vanwege het strategisch karakter van de regio is er een sterke militaire aanwezigheid in het nabijgelegen Djibouti. Zes landen hebben marinebases in Djibouti: Frankrijk, Verenigde Staten, Japan, Spanje, Saudi-Arabië en China. De Golf van Aden ten zuiden van Bab-el-Mandab staat al jaren bekend als een gebied met een hoog risico voor aanvallen van piraten vanuit Somalië. Toen een Britse tanker in mei 2020 aangevallen werd voor de kust van Jemen, was dat al de negende piratenaanval in het gebied dat jaar. De NAVO-landen sturen volgens beurtrol militaire vaartuigen, waaronder ook Belgische fregatten, naar de Golf van Aden, om schepen tegen piraterij te beschermen. De burgeroorlog in Jemen sleept al jaren aan, omdat de vijandige fracties gesteund worden door aartsvijanden Saudi-Arabië en Iran. Het Iraans spionageschip Saviz in de Rode Zee, dat sinds 2016 voor de Jemenitische kust lag, ter ondersteuning van de Houthi milities in Jemen, viel in maart 2020 een Israëlisch schip aan en werd als vergelding in begin april 2021 door Israël vernietigd. Maar medio april 2021 waren er hoopgevende aftastende vredesgesprekken tussen Iraanse en Saudi-Arabische diplomaten om het Jemenitisch conflict bij te leggen.

5. Het Panamakanaal, een Amerikaans maritiem knelpunt



Kaart 137 A 'Panamakanaal' (Plantyn Algemene Wereldatlas)

Een ander voorbeeld van 'key maritime choke point', gelijkaardig aan het Suezkanaal, is het Panamakanaal, dat de Atlantische Oceaan met de Grote Oceaan verbindt. Dit kanaal is belangrijk in het zeetransport omdat de schepen anders om Kaap Hoorn heen moeten varen. De afstand tussen bijvoorbeeld New York en San Francisco bedraagt via het Panamakanaal 9 500 km, in plaats van 22.500 kilometer via Kaap Hoorn. Het kanaal werd aangelegd door de Verenigde Staten in de periode 1904-1914, die de kanaalzone daarna militair bezetten. Pas in 1999 werd het kanaal door de Verenigde Staten officieel aan de staat Panama overgedragen. Tussen 2006 en 2017 werden door de Panamese overheid verbredingen, nieuwe sluisen en verdiepingen van de vaarweg gerealiseerd. Door het 'nieuwe' Panamakanaal kunnen nu schepen passeren van het New-Panamax-type of Neopanamax-klasse. Deze schepen hebben een draagvermogen van 120 000 dwt en een capaciteit van 14 000 TEU-containers; terwijl bij de oude sluisen slechts schepen met 50 000 dwt -de Panamax-schepen- door konden varen. Nog grotere schepen met een capaciteit tot 18 000 of 19 000 containers worden New-Postpanamax schepen genoemd. Dat deze benamingen van scheepstypes wereldwijd voor alle schepen gebruikt worden, duidt op het grote belang van het Panamakanaal. Plannen om, in samenwerking met China, een alternatief kanaal of spoorweg door Colombia en Nicaragua te realiseren, blijven voorlopig verre toekomstmuziek.

Er kunnen ook YouTube-filmpjes over het Panamakanaal bekeken worden:

- <https://www.youtube.com/watch?v=9FnG-inQUPs>
- <https://www.youtube.com/watch?v=50yeYmbpAtE>

Het belang van het Panamakanaal blijkt uit bijgaande statistische gegevens:

Panama Canal Traffic Along Principal Trade Routes ⁽¹⁾
(thousands)

Vessel Trade Route	Fiscal Year 2020		Fiscal Year 2019		Percent Increase or (Decrease)	
	PC/UMS Net Tons ⁽²⁾	Long Tons Cargo	PC/UMS Net Tons ⁽²⁾	Long Tons Cargo	PC/UMS Net Tons ⁽²⁾	Long Tons of Cargo
East Coast U.S. - Asia	212,367	99,045	180,564	80,736	▲ 17.6%	▲ 22.7%
East Coast U.S. - W.C. South America	37,019	32,503	38,640	35,650	▼ (4.2%)	▼ (8.8%)
Europe - West Coast South America	26,459	16,373	25,641	17,612	▲ 3.2%	▼ (7.0%)
East Coast U.S. - W.C. Central America	22,311	18,995	21,412	17,255	▲ 4.2%	▲ 10.1%
South America Intercoastal	20,424	10,950	15,827	7,474	▲ 29.0%	▲ 46.5%
U.S. Intercoastal including Alaska and Hawaii	15,609	6,254	19,727	8,080	▼ (20.9%)	▼ (22.6%)
E.C. South America - Asia	14,855	5,435	5,898	4,020	▲ 151.9%	▲ 35.2%
E.C. South America - W.C. Central America	13,377	5,315	13,786	5,841	▼ (3.0%)	▼ (9.0%)
Europe - West Coast U.S.	10,777	6,916	13,937	9,469	▼ (22.7%)	▼ (27.0%)
Central America Intercoastal	8,389	4,516	8,598	3,246	▼ (2.4%)	▲ 39.1%
E.C. South America - West Coast U.S.	7,640	2,663	13,630	6,976	▼ (43.9%)	▼ (61.8%)
E.C. Central America - W.C. South America	7,634	2,917	8,702	3,378	▼ (12.3%)	▼ (13.6%)
Asia - E.C. Central America	6,399	3,521	18,837	8,424	▼ (66.0%)	▼ (58.2%)
W.C. Central America - Europe	5,276	4,897	3,067	3,368	▲ 72.0%	▲ 45.4%

Bron van bovenstaande tabel en nog meer boeiende statistieken: [Maritime Services - PanCanal.com](https://maritimeservices.pancanal.com/)

6. Andere kwetsbare knelpunten voor de scheepvaart

Dat de Turkse zee-engten de **Bosporus** en de **Dardanellen**, op de grens tussen Europa en Azië, heel strategische zijn voor de verbinding tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt door kaart 86 'Centraal- en Oost-Europa' duidelijk gemaakt. Het internationaal akkoord van Montreux (1936) garandeert vrije doorgang voor civiele schepen, maar militaire schepen moeten hun doorvaart twee weken vooraf bekend maken. Voor Rusland is de Zwarte Zee en de Bosporus de enige zuidelijke toegang tot de wereldzeeën. De Russische bezetting van de Krim in 2014, met de havenstad Sevastopol met marinebasis, en de door Rusland ondersteunde afscheidingsbeweging in het oosten van Oekraïne, kan ook in deze geopolitieke context gekaderd worden. Sinds enkele weken zijn er oplopende spanningen rond het oosten van Oekraïne ten gevolge van Russische troepenopbouw en militaire oefeningen door de Russische marine in de Golf van Odessa. Rusland protesteert tegen de Amerikaanse en Britse aankondiging om militaire schepen via de Bosporus richting Zwarte Zee te sturen, om Oekraïne te ondersteunen.

Om de drukke scheepvaartroute, met soms gevaarlijke ladingen aan boord van tankers, dwars door Istanbul te ontlasten, maakt Turkije sinds 2011 plannen om een nieuw Istanbulkanaal te graven. Ondanks protesten tegen de aanleg ervan, wegens de hoge kostprijs en de aantasting van het milieu, wil de Turkse president Erdogan het plan doordrukken. Begin april 2021 liet Erdogan zelfs tien ex-admiraals, die zich kritisch uitlieten over het plan, aanhouden. Waarnemers vrezen dat Turkije zich, na de aanleg van het 45 km lange kanaal zal terugtrekken uit het akkoord van Montreux en vervolgens de Bosporus zal afsluiten en buiten het internationale toezicht onder het verdrag van Montreux totale controle zal verwerven over het Istanbulkanaal.



DS-Infoërafiek

Bron: De Standaard 17/12/2020

De **Straat van Malakka** tussen het schiereiland Malakka (Maleisië) en Sumatra (Indonesië) is van cruciaal belang voor de scheepvaart tussen de Zuid-Chinese Zee en de Indische Oceaan. Op het smalste punt bij Singapore is de Straat van Malakka maar 2,7 km breed, waardoor het een van de smalste knelpunten ter wereld is. Dit knelpunt creëert een risicovolle situatie voor de ongeveer 130.000 schepen die elk jaar de haven van Singapore bezoeken. Het is ook bekend dat het gebied problemen heeft met piraterij. In 2019 waren er dertig piraterij-incidenten.



De Straat van Malakka op atlaskaart 102 'Zuidoost-Azië'

In deze reeks 'choke points' is het **Nauw van Calais**, tussen het Kanaal en de Noordzee, de drukst bevaren zee ter wereld, ons het meest vertrouwd. Bijgaande kaart verduidelijkt de drukte van de scheepvaart in deze zee-engte. Dat de problemen van de post-Brexit perikelen en van de overtocht van migranten zich hier concentreren, is -gelet op de geografie- heel begrijpelijk.



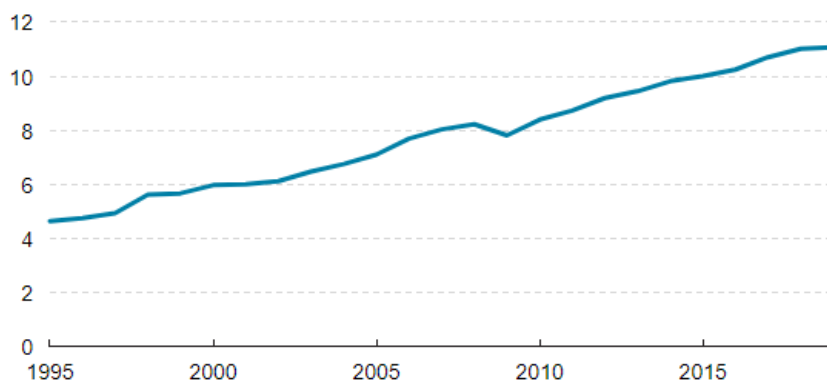
Bron: [Mapped: Global Shipping Routes, Using 250 Million Data Points \(visualcapitalist.com\)](https://visualcapitalist.com/mapped-global-shipping-routes-using-250-million-data-points/)

Onze atlaskaarten tonen het geopolitiek belang van volgende maritieme knelpunten:

- kaart 74 'Spanje en Portugal' voor de **Straat van Gibraltar** tussen Afrika en Europa;
- kaart 56 'Noord-Europa' voor de **Sont** bij de toegang tot de Baltische Zee;
- kaart 136 A 'Zuid-Amerika' voor de **Straat van Magallanes** en het **Beaglekanaal**.

7. Keerpunt in de globalisering?

Door de steeds grotere containerschepen en tankers, namen de transportkosten af, waardoor de mondialisering van productie- en toeleveringsketens een grote vlucht konden nemen sinds de jaren 1980-90. De evolutie van de internationale zeescheepvaart onderstreept dat:



Evolutie van de totale zeetrafiiek in miljard ton

Bron: <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/WorldSeaborneTrade.html>

“Hoe groter, hoe goedkoper. Grotere containerschepen doen de vervoerskosten van een individueel product dalen tot bijna nul. Zo wordt de aarde vlak en maakt het niet uit hoe ver de goedkoopste productieplek gelegen is van de plaats waar het eindproduct zo winstgevend mogelijk heen moet.” (Robert Boute, Vlerick Business School - De Standaard 30/03/2021)

In de nieuwsbrief van mei 2020 ‘Is de verspreiding van het corona-covid-19-virus een gevolg van uit de hand gelopen globalisering?’ vestigden we al de aandacht op de kwetsbaarheid van de wereldhandelsstromen. In februari 2020, als China al in strenge lockdown zit, dreigen al Europese autoproducenten zonder onderdelen te vallen omdat de Chinese toeleverende fabrieken in Wuhan (cfr. onze nieuwsbrief van februari 2020 ‘Wuhan, meer dan motor-city?’) gesloten zijn en containerschepen vanuit China niet meer uitvaren. Een eerste alarmbel over een te grote afhankelijkheid van het Verre Oosten gaat dan af. In maart 2020 slaat de eerste coronagolf in de Westerse landen toe en ontstaan er meteen grote tekorten aan medisch beschermingsmateriaal zoals mondmaskers, omdat men die zelf niet produceert, ze niet in voorraad heeft en ze uit China en India moeten komen. Niet alleen onze industrie blijkt te afhankelijk te zijn van Chinese import, ook het medisch materiaal moet uit Azië komen, wat in de coronacrisis tot tekorten leidt die mensenlevens eisen.

Het vastgelopen containerschip in het Suezkanaal is een nieuwe ‘wake-upcall voor de geglobaliseerde wereld. Het incident met de Ever Given geeft ook aan dat 20.000 containers op een boot wel wat veel is. Dertien procent van de wereldhandel - dagelijks voor zo’n 10 miljard dollar aan goederen - passeert door het kanaal en als dat geblokkeerd is, dan stopt de wereldeconomie. De Ever Given mag dan losgewrikt zijn, de dagenlange blokkering van het Suezkanaal heeft aangetoond hoe kwetsbaar lange aanvoerketens zijn. In onze nieuwsbrief van mei 2020 ‘Is de verspreiding van het corona-covid-19-virus een gevolg van uit de hand gelopen globalisering?’ vestigden we er al de aandacht op. Een aantal economen menen dat dit recente voorval in het Suezkanaal een ‘gamechanger’ in het debat over mondialisering kan betekenen. Zij menen dat deze blokkering ook een aantal zekerheden in de geglobaliseerde economie in vraag stelt.

Economie-professor Leo Sleuwaegen (KU Leuven) stelt dat “De roep naar ‘reshoring’, het terughalen van productie naar het Westen, klinkt na een jaar corona en een week blokkering van het Suezkanaal steeds luider. De Amerikaanse chipfabrikant Intel kondigde vorige week aan dat het de krachtigste chips opnieuw in de VS wil maken en investeert ook 7 miljard dollar in zijn Europese fabrieken. In Europa maakte Volkswagen maakte recent bekend dat het zelf batterij-fabrieken in Europa zal bouwen om bij de productie van elektrische wagens minder afhankelijk te worden van Aziatische leveranciers.” Robert Boute (Vlerick Business School) stelt : “Een ander alternatief en een oplossing op lange termijn is zoeken naar leveranciers dichterbij. En dus meer in of nabij Europa produceren. Je kunt de hele productie uit Azië niet terughalen, een belangrijk deel van de productie zal daar blijven. Maar bedrijven zullen niet langer van een of twee leveranciers uit die regio willen afhangen. Ze gaan dichterbij alternatieve leveranciers zoeken. Bank of America raamt dat die plannen om productie terug te halen goed zijn voor een totale investering van 1.000 miljard dollar in de komende 5 jaar.” (Stijn Decock - De Standaard 30/03/2021)

Maar Robert Koopman, hoofdeconoom bij WTO (World Trade Organisation), zegt dat het zo een vaart niet zal lopen: “In veel gevallen is het simpelweg te duur om hele industrieclusters te verplaatsen. Vaak mis je in het Westen ook de expertise en mankracht om producten en hun onderdelen -denk maar aan smartphones- hier te maken. Consumenten zullen niet bereid zijn om meer te betalen voor een product louter omdat het hier gemaakt is. Bovendien is Europa afhankelijk van China als exportmarkt, dus het heeft weinig zin je als regio volledig af te snijden.” Bij de EU-Commissie wordt gesproken over een strategische autonomie, waarbij de EU streeft naar minder afhankelijkheid van Azië voor cruciale goederen. De Amerikaanse econoom Hanson schreef in 2020 dat “het tijd is voor een grondige revisie van de globalisering. We moeten de aanvoerketens niet schokbestendiger maken, maar wel de globalisering. Dat betekent niet minder globalisering, maar een betere globalisering.”

Auteurs

Dirk Vanderhallen, in samenwerking met Arjan Goemans

Bibliografie en links

- De Standaard: DS 17/12/2020, DS 18/03/2021, DS 20/03/2021, DS 24/03/2021, DS 26/03/2021 DS 27/03/2021, DS 30/03/2021, DS 02/04/2021, DS 06/04/21, DS 08/04/2021, DS 16/04/2021
- Knack: 24/03/2021, 26/03/2021, 29/03/2021, 14/04/2021
- Trends: 30/04/2020 en 01/04/2021
- [Nieuwbrieven van de Plantyn Algemene Wereldatlas](#):
 - Nieuwsbrief Februari 2020 ‘Wuhan, meer dan motor-city?’
 - Nieuwsbrief Mei 2020 ‘Is de verspreiding van het corona-covid-19-virus een gevolg van uit de hand gelopen globalisering?’
- [https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/Mapped: Global Shipping Routes, Using 250 Million Data Points \(visualcapitalist.com\)](https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/Mapped: Global Shipping Routes, Using 250 Million Data Points (visualcapitalist.com))
- <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/WorldSeaborneTrade.html>
- <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>
- <https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Pages/VideoGallery.aspx>
- <https://www.marinetraffic.com>
- <https://www.vesselfinder.com>
- <https://insidearabia.com/djibouti-a-busy-hub-of-foreign-military-bases-on-the-horn-of-africa/> : [Mapped: Global Shipping Routes, Using 250 Million Data Points \(visualcapitalist.com\)](#) <https://news.un.org/en/story/2020/12/1081162>

