

WERKBUNDEL OVER INTERNATIONALE HANDEL:

DEEL 2 VAN 2

In de eerste leestekst behandelden we een aantal basisconcepten van internationale handel.

Lees de volgende korte nieuwsartikels die gaan over verschillende **gevolgen van internationale handel**.

Bij elk artikel hoort een opzoekvraag.

1. “De globalisering beleeft haar midlifecrisis”

De globalisering bracht welvaart, maar niet voor iedereen. Het is geen toeval dat Donald Trump een arbeider uit de zwaar getroffen industriestad Detroit liet aanrukken om zijn groteske importheffingen te helpen verdedigen op Liberation Day.

De auto-industrie in Detroit ging vooral achteruit door de sterke globalisering in de autosector: concurrentie van buitenlandse autofabrikanten en de verplaatsing van fabrieken naar landen met goedkopere arbeidskrachten. Dit leidde tot jobverlies en het ontstaan van een “ghost town”.

“De globalisering zit op zijn einde. Het is tijd voor iets anders”, zeggen veel economen. Maar wat voor iets anders? Een wereld zonder globalisering maakt net zo goed slachtoffers. Veel landen – vooral kleine met weinig grondstoffen – kunnen zonder internationale handel geen redelijke levensstandaard bereiken.



Detroit, “spookstad”

Hoe zou je globalisering in 1 zin omschrijven?

Welke voorbeelden van globalisering vind je die geslaagd zijn? En welke zijn niet geslaagd, zoals de auto-industrie van Detroit?

2. “ArcelorMittal wil ondersteunende diensten verhuizen van Europa naar India”

Staalreus ArcelorMittal plant om ondersteunende diensten zoals marketing, commerciële functies, financiële diensten en IT naar India te verplaatsen om kosten te besparen en de efficiëntie te verhogen.

Deze delokalisatie of “offshoring” is onderdeel van een bredere strategie om de focus te verleggen van Europa naar snelgroeiende markten zoals India en de VS, waar het bedrijf fors investeert in productiecapaciteit. Het bedrijf heeft aangekondigd dat het de mogelijkheid onderzoekt om deze activiteiten te groeperen en in India uit te voeren.

De gevolgen. Een aantal jobs in Europa (tot wel 1400) zal sneuvelen. De investeringen in Europa worden drastisch teruggeschroefd, slecht nieuwe voor de lokale economische groei, terwijl de investeringen in India en de VS toenemen.



Lijst (in het algemeen) de positieve en negatieve gevolgen van offshoring op:

+	
-	

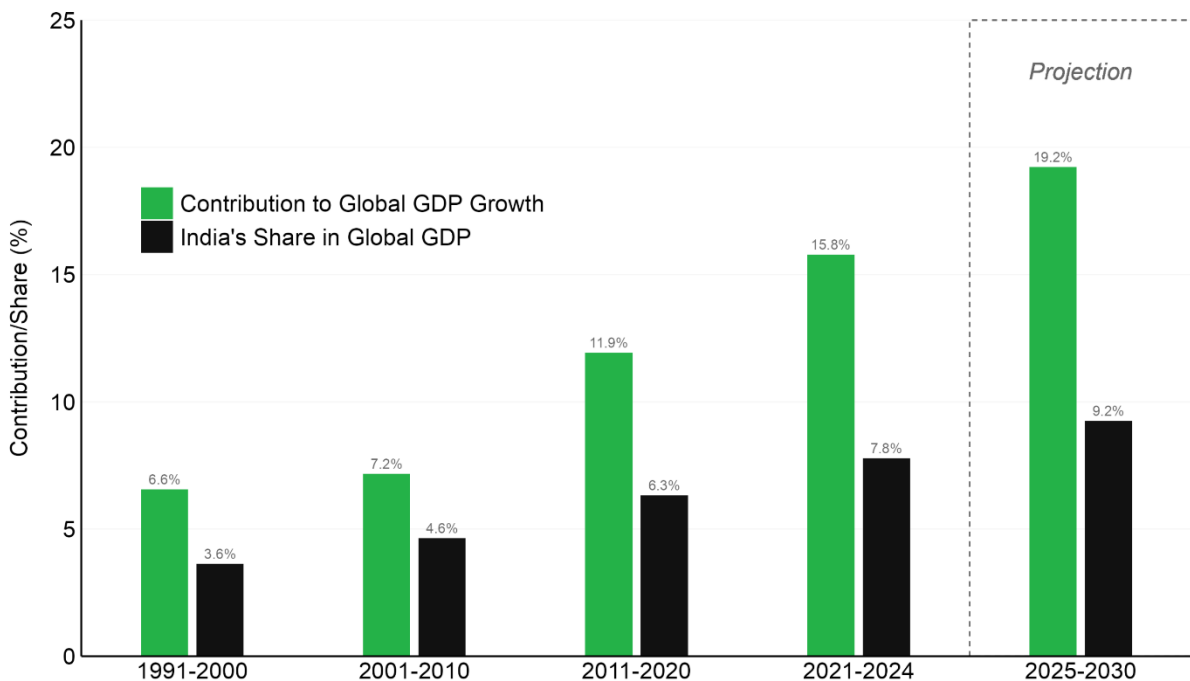
3. “Ratingbureau Moody’s voorspelt India als snelst groeiende economie onder G20”

Moody’s voorspelt dat de economische groei van India de komende twee jaar die van alle andere G20-landen zal overtreffen .

De snelle economische groei van India wordt veroorzaakt door een jonge en grote bevolking, een sterke binnenlandse markt, aanzienlijke buitenlandse investeringen en groeiende sectoren zoals IT en hernieuwbare energie.

Daarnaast dragen investeringen in infrastructuur bij aan een betere connectiviteit en productiviteit en is er een pro-bedrijfsgerichte overheid die investeringen stimuleert.

INDIA'S RISING ROLE IN THE GLOBAL ECONOMY



Sources: IMF, World Economic Outlook; and IMF staff calculations.
Note: GDP data are in Purchasing Power Parity (PPP) terms which adjust for differences in price levels and in the cost of living across countries, allowing for a more accurate comparison of the real value of output and living standards across economies.

Econofact: econofact.org

Lijst de “drivers” van “economische winst” van India op:

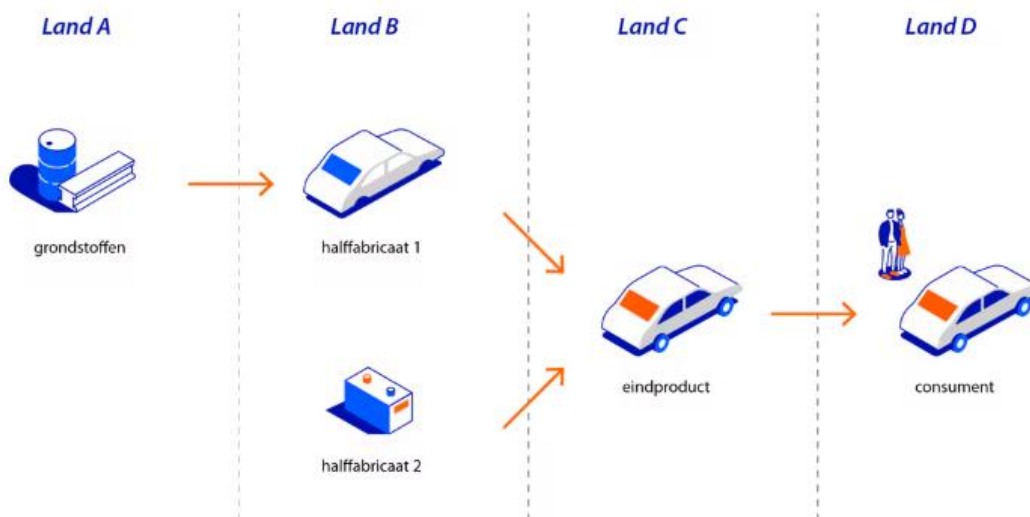
--

4. “Internationale waardeketens worden steeds complexer”

De EU staat bekend om zijn open economie. Veel producten die we in Europa gebruiken komen oorspronkelijk uit het buitenland en veel producten die we in Europa maken zijn bestemd voor andere landen. Het gaat daarbij lang niet alleen over eindproducten, maar ook over grondstoffen en halfafgewerkte producten (halffabricaten) zoals onderdelen.

Op die manier nemen we deel in de internationale waardeketens: de weg die een product aflegt voordat het bij de eindconsument terecht komt.

Deze internationale of globale waardeketens zijn de laatste decennia steeds complexer en gefragmenteerder geworden en hebben ons op die manier al veel opgeleverd, zoals vooral goedkopere producten.



Zoek een ander voorbeeld van een globale waardeketen:

5. “Drie doden bij aanvallen van Houthi-rebellen op containerschip in Rode Zee”

Sinds het begin van de oorlog in Gaza hebben Houthi-rebellen uit Jemen - uit solidariteit met de Palestijnen - al meer dan 100 schepen aangevallen.

Sinds gisterenavond bestoken de Houthi-rebellen een containerschip in de Rode Zee. Bij de aanval kwamen al zeker 3 mensen om het leven. Het zijn de eerste dodelijke slachtoffers bij aanvallen op de Rode Zee in meer dan een jaar tijd. In juni vorig jaar vielen er ook al doden door Houthi-aanvallen.

De aanvallen vormen een grote bedreiging voor de internationale handel. De Rode Zee is een langgerekte binnenzee tussen Azië en Afrika en vormt een belangrijke zeeroute voor de handel tussen Europa en Azië.



Zoek andere voorbeelden van geopolitieke bedreigingen:

6. Slowbalisering: globalisering in lager tempo?

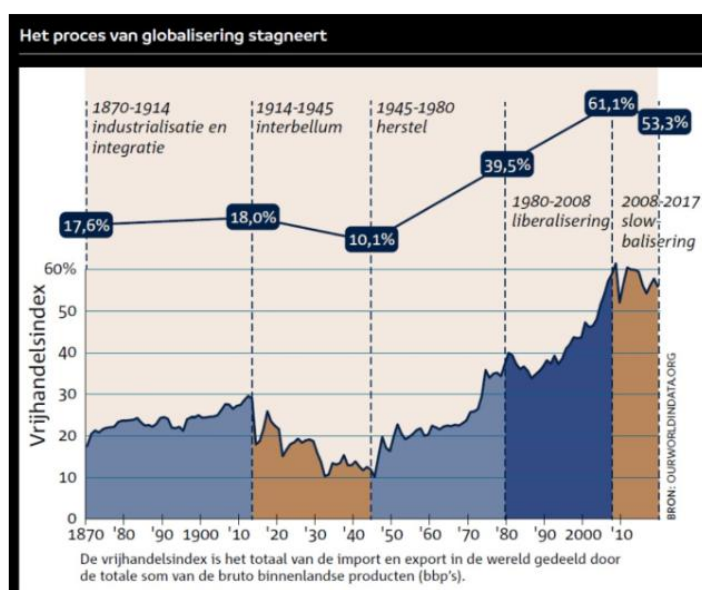
De covid-19-pandemie en de Russische inval in Oekraïne fungeren als versneller van een proces dat al een aantal jaren plaatsvindt: slowbalisering. Beide tonen de kwetsbaarheid van wereldwijde waardeketens en vormen een stimulans voor meer regionalisering en lokalisering van productie.

Een van de belangrijkste aanjagers van globalisering vanaf de jaren 1970 is het streven naar kostenefficiëntie in productie. Dit heeft geleid tot complex georganiseerde mondiale productieketens.

Vooraf landen in Zuidoost-Azië hebben hiervan geprofiteerd. De offshoring van productie naar lage lonenlanden heeft westerse bedrijven afhankelijk gemaakt van productie in vooral China.

Covid-19 heeft de kwetsbaarheid van deze mondiale productieketens blootgelegd. In de eerste fase van de pandemie waren er bijvoorbeeld onvoldoende medische mondkapjes voor zorgmedewerkers. Met enige maanden vertraging werd de productie in Europa zelf opgestart.

Het vastlopen van het 400 meter lange containerschip Ever Given in het Suezkanaal in maart 2021 bevestigde deze kwetsbaarheid. Het Suezkanaal geldt, net als het Panamakanaal, de Straat van Malakka en de Straat van Hormuz, als een maritieme flessenhals die de geglobaliseerde wereldhandel kan stilleggen.



FIGUUR: BAREND KÖBBEN/GEORGIE

7. Niet langer "made in China", maar "made in Belgium"? Steeds meer bedrijven halen productie terug naar hier en "meer dan helft zou er economisch voordeel uit halen

Steeds meer bedrijven halen hun productie gedeeltelijk terug uit het buitenland. Dat nieuwe fenomeen heet "reshoring". Vroeger was het bijzonder goedkoop om te produceren in lageloonlanden als China, maar doordat lonen en transportkosten stijgen, verandert dat stilaan.

Reshoring vindt zijn oorzaak in het feit dat de situatie veranderd is. De loonkosten zijn nog altijd lager in die landen dan bij ons, maar het verschil is veel kleiner. "De lonen zijn in China gemiddeld met honderd procent gestegen op tien jaar tijd". Dat is min of meer zoals in Roemenië of Bulgarije bijvoorbeeld.

Maar er zijn ook andere kosten gestegen, zoals het transport. "Als je een container laat brengen van Shanghai naar Antwerpen, kost dat je tien keer zoveel als twee jaar geleden", verduidelijkt Aernoudt. Dat moet je allemaal meerekenen in de totaalkost.



Zoek een voorbeeld van reshoring (en vooral waarom!):

--