

# COVID-19: EEN AANZET VOOR BEDRIJVEN TOT HERTEKENING VAN HUN TOELEVERINGSKETENS?

**Maria Emeninta**

**programma coördinatrice bij KSBSI Indonesië**

**Stijn Sintubin**

**Diensthoofd Internationale en Europese betrekkingen ACV**



**O**nbekend tot voor twee maanden en sindsdien manipuleren beide het nieuws... 'Wuhan' en 'COVID-19'. Wuhan is de middelgrote Chinese stad, 12 miljoen inwoners, waar de COVID-19 epidemie begon. Deze uitbraak viel precies samen met het Chinese Nieuwjaar, het grootste feest in China. Het moment waarop miljoenen mensen naar hun geboorteplaats reizen om met hun familie feest te vieren. De Chinese regering zette drastische middelen in om de uitbreiding van het virus te beperken: totale isolering van steden met de omvang van België, stilleggen van alle sociale contacten, verlenging van de vakantie, sluiting van duizenden bedrijven....

Een maand later veroorzaakt COVID-19 ernstige gezondheidsproblemen in de meeste landen, zelfs totale lockdowns in Europa. Maar, COVID-19 besmet ook de wereldeconomie! Het vertraagt de economische groei van verschillende landen, waaronder China. Het sluit bedrijven en maakt producten schaars of niet beschikbaar. Er is een directe band tussen Wuhan, China, COVID-19 en bedrijfssluitingen, jobverlies en de schaarste van sommige producten in de rekken van onze winkels.

### **ALS CHINA, DE WERKPLAATS VAN DE WERELD, VOOR EEN MOMENTJE SLUIT...**

Het is geen geheim dat de meeste van onze producten en diensten een link met China hebben. Het bijna 30 jaar onafgebroken dubbele digit groeipad van China en haar snelle, volledige integratie in de wereldeconomie en in de toeleveringsketens van bijna alle bedrijven maakte van China de 'werkplaats van de wereld'. Niemand stond er ooit stil bij wat zou kunnen gebeuren als de Chinese productiemotor zou gaan sputteren of zelfs maar even zou stilvallen. COVID-19 veroorzaakte meer dan gesputter: het blokkeerde de motor voor weken!

Na de drastische maatregelen, gaf de Chinese president Xi Jinping eind februari de instructie dat het land prioriteit moest geven aan het herstel van de productie, met prioriteit in ondernemingen met banden met de wereldwijde toeleveringsketens. De stabiliteit van deze globale ketens moest snel terug gewaarborgd worden.

Het Nieuwjaarsverlof in China veroorzaakt zelfs in normale omstandigheden een groot tekort aan arbeidskrachten omdat miljoenen werknemers niet naar hun werk terugkeren. Ze zoeken werk dichterbij huis. Dit jaar was de terugkeer één grote nachtmerrie voor de bedrijven. Eind februari, na afloop van de vakantie, kwamen meer dan 100 miljoen arbeidsmigranten niet opdagen. Ze hadden angst om na de lange reis, van hun woonplaats terug naar hun werkplek, in quarantaine te worden geplaatst. Lokale overheden huurden zelfs treinen en vliegtuigen of gaven premies om de werknemers terug in hun fabrieken te krijgen. De Chinese media publiceerden half maart dat de bedrijven in elf provincies van het zuidoostelijke kustgebied hun werkzaamheden voor meer dan 90% hadden hervat. Het ging alleen over de grote staatsbedrijven. Het merendeel van de bedrijven, en zeker KMO's, kampen nog steeds met een tekort aan arbeidskrachten. Slechts 43% zouden hun activiteiten hervat hebben...

### **CHINA'S ROL IN DE ECONOMIE EN TOELEVERINGSKETENS VAN DEZE WERELD**

Plotseling maakt de wereld zich zorgen over China's invloed in de wereldeconomie: haar rol wordt te groot om genegeerd te worden. China is de kampioen op vlak van handel, het is de tweede grootste wereldeconomie, het op één na grootste consumptieland en het op één na grootste productieland ter wereld.

Het land vormt de grootste logistieke en e-commerce markt ter wereld. 110 Chinese bedrijven staan in de 'Fortune 500'-lijst.

China's positie in de wereldeconomie, haar centrale rol in de wereldwijde toeleveringsketens en de vraag van China naar onze producten en diensten, maakt dat het land de economie van de wereld, die van individuele landen en zelfs van bedrijven direct beïnvloedt. De productiestop die COVID-19 veroorzaakt in China, zorgt mogelijk voor een wereldwijde recessie. De OESO publiceerde een worst-case scenario met een halvering van de wereldgroei, van 2,9% naar 1,5%.

ODI (Overseas Development Institute), een denktank, voorspelde dat een 1% daling in de Chinese vraag een verlies aan inkomsten in laag en midden inkomenslanden van 4 miljard euro voor de goederenuitvoer en 0,6 miljard euro voor toerisme veroorzaakt. De economische gevolgen van het COVID-19-virus worden vooral gevoeld in landen met nauwe handelsbanden met China. De export naar China vanuit sommige Aziatische landen loopt op tot 90%! Maar ook het toerisme is belangrijk, meer dan 20% van het totaal aantal toeristen in Myanmar, Thailand, Mongolië, Cambodja en Vietnam zijn Chinezen. Zonder twijfel, China speelt een sleutelrol in de meeste toeleveringsketens, maar tegelijkertijd biedt de groeiende vraag naar producten in China een enorm potentieel voor diezelfde bedrijven. Het lijkt vreemd, maar het leven van veel van onze producten begint en/of eindigt in China.

De degelijke infrastructuur, de flexibiliteit van arbeid en de lage arbeidskosten maakten China zo aantrekkelijk dat het snel in de wereldwijde toeleveringsketens van bedrijven mocht integreren. De ontwikkeling van China en de drang van bedrijven om de kosten van hun ketens te verlagen, motiveerde bedrijven om strategieën zoals lean manufacturing, offshoring en outsourcing te gebruiken. Deze modellen besparen kosten, maar in geval van een storing in deze toeleveringsketen, wordt de productie direct geraakt omwille van het gebrek aan onderdelen. Bedrijven beseffen dikwijls niet dat wat in China gebeurt, een risico inhoudt op hun eigen keten, productie of verkoop. Ze hebben amper een beeld van de locaties van alle bedrijven die onderdelen leveren aan hun directe leveranciers. Volgens Michael Essig, een professor in ketenmanagement, heeft een bedrijf zoals Volkswagen 5.000 directe leveranciers, elk met gemid-

deld zo'n 250 eigen leveranciers, in totaal zou Volkswagen zo mogelijk meer dan 1 miljoen leveranciers over zijn hele keten hebben. De bedrijven in Wuhan leveren aan meer dan 51.000 bedrijven over de hele wereld. Ten minste 5 miljoen bedrijven wereldwijd zijn gelinkt aan een of meer indirecte leveranciers in de Wuhan-regio, het epicentrum van de COVID-19. China's fabriekssluiting raakte echt de centrale zenuw van het wereldwijde systeem!

De bedrijfsmodellen die bedrijven in hun toeleveringsketen gebruiken, werken met exact berekende 'supply lead times' (levertermijnen) voor hun producten. Hierdoor houden ze hun reserve aan onderdelen voor hun productie op een minimum, meestal een tot twee weken. Internationale merken zoals Tesla, Jaguar, Fiat-Chrysler, Apple, Hyundai, hebben al aangekondigd dat hun productie mogelijk wordt verstoord, zelfs KMO's in Europese en Aziatische landen kondigen dezelfde problemen aan. Als we dan weten dat de leverings- en transporttermijnen van producten die per boot van China naar Europa worden verscheept minimaal drie weken tot een maand duren, en dat de productie in China pas in het begin van maart weer deels op gang kon komen, moeten de ergste onderbrekingen in de product toevoer bij ons nog komen.

### **DE 'CHINESE DROOM' VERTRAAGT**

Zelfs het 'Belt and Road Initiative', het prestige project van de huidige Chinese president, staat onder druk. Geen geldprobleem, de miljarden euro's liggen klaar. Maar er is een gebrek aan onderdelen en Chinese werknemers voor deze overzeese projecten. Ook hier keerden de Chinese werknemers niet terug of konden ze niet terugkeren omwille van grensblokkades. Zo is de aanleg van een hoge snelheidstrein tussen Jakarta en Bandung (het nieuwe textielcentrum in Indonesië), een project van 6 miljard euro, vertraagd door de late terugkeer van 300 Chinese werknemers. Idem voor de voltooiing van het waterkrachtproject in Batang Toru, Indonesië, voor de treinverbinding tussen Wuhan en Maleisië, of de bouw van bruggen en elektriciteitscentrales in Bangladesh, of de oplevering van havens in Sri Lanka en bouwprojecten in Pakistan en in meerdere Afrikaanse landen.

### **BEDRIJFSSLUITINGEN, EEN GEVAAR VOOR HET INKOMEN VAN DE WERKNEMERS**

De sluiting van bedrijven door gebrek aan grondstoffen of reserveonderdelen beïnvloedt op een directe manier de werkgelegenheid. Tijdelijke bedrijfsslui-

tingen betekenen in het beste geval geen salaris, in het slechtste geval verlies van jobs. Werknemers in de meeste Europese landen vallen terug op de sociale zekerheid, zoals het gebruik van de tijdelijke werkloosheid in België. Maar in Azië of Afrika, landen met zwakke of geen sociale beschermingssystemen, vallen werknemers zonder loon of worden gewoon op straat gezet.

De kledingsector in Cambodja, Vietnam en Myanmar vecht sinds begin maart al met tijdelijke sluitingen ten gevolge van de verstoorde ketens uit China. De kledingindustrie daar is zeer afhankelijk van de invoer van grondstoffen, ritsen, knopen, enz. uit bedrijven in China. China levert 60% van de grondstoffen voor de Cambodjaanse kledingindustrie. Die industrie biedt werkgelegenheid aan meer dan 800.000 werknemers, voornamelijk vrouwen. Het Cambodjaanse ministerie van Arbeid verklaarde dat de onderbreking van grondstoftoevoer in deze industrie gevolgen heeft voor de werkgelegenheid van 90.000 arbeiders. Die hebben geen buffer om het tijdelijk loonverlies te overbruggen. Het ministerie kondigde aan dat werknemers, slachtoffer van een tijdelijke bedrijfssluiting, 60% van het minimumloon zullen ontvangen (het huidige minimumloon is 177 euro per maand - dus 106 euro). De werkgever 40% van de werkgever en 60% van de overheid. De vakbonden merken op dat deze regeling niet lang kan duren, aangezien de bedrijven de 40% niet voor eeuwig zullen betalen.

In Indonesië werken de vakbonden aan een werkloosheidsregeling binnen het Indonesische sociale beschermingssysteem. Een dergelijke regeling moet dit soort risico's opvangen, maar tegelijkertijd ook het tewerkstellingsverlies die de digitalisering en de klimaatsverandering in de toekomst zullen brengen.

### **WAT ZIJN DE PROBLEMEN IN DE WERELDWIJDE TOELEVERINGSKETEN?**

Het blind winstbejag stuurt ook het beheer van de ketens. De werknemers in de lagere niveaus van deze ketens ondergaan de gevolgen van kost-reducerende ketenmodellen. Ze beleven dagelijks ernstige schendingen van wetgeving. Veel toeleveringsketens eindigen of beginnen in de informele economie waar de werknemers buiten de wetgeving vallen en waar zelfs kinderarbeid geen uitzondering is. De praktijken van onder aanneming verhogen exponentieel en de keten wordt langer en ingewikkelder. Met een totaal gebrek aan transparantie als gevolg.

Enkele voorbeelden van bedrijven in toeleveringsketens in Indonesië, een land waar vele van de ketens van onze bedrijven starten of passeren:

- PT. Inalum, een aluminiumbedrijf, heeft 900 onderaannemers met in totaal 12.000 werknemers. Sommigen werken al twintig jaar voor de aluminiumproducent, maar bouwen geen anciënniteit op omdat ze elke twee jaar van bedrijf veranderen.
- Freeport Mac Moran, een Amerikaanse goudmijn uitbater, vermenigvuldigde zijn onderaannemers van 10 in 2010 tot honderden nu. Vale, een Braziliaans mijnbouwbedrijf, of Chevron. Allemaal gebruiken ze hetzelfde systeem.

### **WERK IN DE KETENS KAN EN ZAL WAARDIG WORDEN...**

Sinds 2016 begon de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) een proces ter verbetering van de onwaardige werksituaties in de mondiale toeleveringsketens. Dat proces moet leiden tot een nieuw IAO-instrument voor waardig werk in deze ketens. Jammer dat de werkgevers in de IAO nog geen afdwingbare maatregelen willen. Volgens de werkgevers ligt de verantwoordelijkheid voor de sociale uitbuiting niet bij de bedrijven, maar bij de overheden die een te zwakke handhaving van de wetgeving doorvoeren.

Momenteel lopen er onderhandelingen binnen de Verenigde Naties (VN) en de Europese Commissie, maar ook in individuele landen, zoals Duitsland, Zwitserland, ... om afdwingbare wettelijke kaders op te stellen op basis van de VN-richtlijnen voor het bedrijfsleven en mensenrechten (het Ruggie framework) met als centraal instrument Human Rights Due Diligence, een afdwingbare verantwoordelijkheid voor bedrijven. Het 'Accord on fire and building safety' in Bangladesh, of de 'Better Work' programma's van de IAO in Indonesië, Cambodja en Myanmar investeren al in betere werkomstandigheden in de ketens.

Diverse vakbondsinitiatieven dragen ook in hoge mate bij aan waardiger werk in de ketens van onze merken door o.a. het afsluiten van Internationale Kaderakkoorden. Er is ook het Indonesische protocol voor vrijheid van vakvereniging in de kledingsector waarbij verschillende merken, leveranciers en vakbonden afspraken om de vrijheid van vereniging in de bedrijven te respecteren. Nog een ander voorbeeld is een programma over netwerken in

multinationale bedrijven in Azië, met vakbonden in Indonesië, Cambodja, Myanmar, Vietnam en de Filipijnen.

### **ZET EEN VIRUS DE MULTINATIONALE BEDRIJVEN ERTOE AAN OM HUN KETENMODEL TE VERANDEREN? EN/OF CHINA TE VERLATEN?**

Het verschuiven van ketens of productielocaties ten gevolge van een aardbeving of overstroming lijkt vrij eenvoudig, maar in een situatie van een wereldwijde pandemie die veel landen treft, lijkt het moeilijker. Het virus kan misschien de druppel vormen tot hertekening...

Veel bedrijven verlieten China al. Ze trokken naar buurlanden zoals Myanmar, Cambodja, Bangladesh, Vietnam. Het gaat over bedrijven die echt op zoek zijn naar de laagste loonkosten, of de meest vervuilende bedrijven. Het verplaatsen van de productie naar andere landen is duur en tijdrovend. De meeste bedrijven doen dat enkel op basis van lange termijn voorspellingen. De combinatie van stijgende loonkosten, handelsspanningen, druk van organisaties om de toeleveringsketens te verduurzamen, de 'degrowth' discussies, samen met deze viruscrisis zet bedrijven aan tot diversificatie van hun productiebasis en leveranciers.

Veel bedrijven overwegen dus om hun ketenmodel op de lange termijn te herzien. Mogelijkheden hiervoor zijn kortere ketens met minder leveranciers, of de productie dicht bij de belangrijkste markten of thuisbasis van de merken brengen (korte economische ketens) of andere productiemodellen uitproberen, zoals recycleren en opnieuw gebruiken van materialen. Tegelijkertijd moeten we ons ervan bewust zijn dat deze wereldwijde ketens werkgelegenheid creëren in het Zuiden en dat werknemers daar in geval van extreme veranderingen in deze ketens hun inkomen zullen verliezen.

Hopelijk gebruiken de regering en de internationale instellingen, geduwd door het maatschappelijk middenveld, inclusief vakbonden, deze periode om een wettelijk kader te besluiten dat respect voor mensen- en vakbondsrechten en het milieu in de toeleveringsketens van de toekomst zal afdwingen en garanderen.