

ARTIKEL

Chinese kansen in Rotterdam

Michiel Nijdam

De Zijderoute, de eeuwenoude handelsroute tussen Europa en het Verre Oosten, staat weer volop in de belangstelling. Niet de romantische versie, maar de moderne, efficiënte variant ervan. In 2013 is de Chinese president Xi Jinping begonnen met het uitdragen van de gedachte van een nieuwe zijderoute; daarmee wil Beijing de economische, sociale en culturele verbindingen tussen China, opkomende economieën in Eurazië en Europa versterken. Onmiskenbaar wordt daarmee ook beoogd de China's invloed op het wereldtoneel te vergroten en China tot de *hub* van Azië te maken. Het geheel van verbindingen over land en zee, maar ook van bijvoorbeeld financiële systemen, wordt gevat onder de term 'One Belt, One Road' (OBOR). Deze ontwikkeling stelt Nederland, in het bijzonder de Rotterdamse haven, voor uitdagingen; er worden immers nieuwe logistieke opties gecreëerd, maar het zorgt tegelijkertijd voor nieuwe kansen.

De OBOR-strategie

Onder de verzamelnaam OBOR schaaft de Chinese overheid een veelheid aan initiatieven; de voornaamste uitingen zijn echter de investeringen in logistieke infrastructuur langs de economische gordel. De directe economische redenen voor China zijn primair het veiligstellen van de aanvoer van grondstoffen naar China en het creëren van grotere afzetmarkten voor Chinese producten. Daarnaast kan investeren in de infrastructuur ook de relatief arme en soms onrustige westelijke provincies verder doen ontwikkelen.

Voor de uitvoering van de OBOR-strategie worden investeringsfondsen beschikbaar gesteld, zoals het *Silk Road Fund*, met een kapitaal van \$40 miljard, en de al eerder opgezette *Asian Infrastructure Investment Bank*, met een kapitaal van \$100 miljard en ruim 50 deelnemende landen. Dit geld is niet vrij beschikbaar, maar wordt gebruikt voor het verstrekken van leningen aan landen die infrastructuur willen aanleggen ter verbetering van de verbindingen met China.

De nieuwe Zijderoute

Grosso modo bestaat het transport- en infrastructuur-element van de strategie uit twee componenten: de railverbindingen tussen China en Europa via diverse routes en de maritieme verbindingen, inclusief haveninfrastructuur tussen China, Europa en Afrika.



© Havenbedrijf Rotterdam

De spoorverbindingen tussen China en Europa en de maritieme verbindingen tussen China, Afrika en Europa.

Maritieme verbinding

Het gebruik van de maritieme route tussen China en Europa is de laatste twee decennia al enorm gegroeid. Het aantal schepen, de grootte van de schepen en de hoeveelheid lading zijn spectaculair toegenomen. Wat de OBOR-strategie daaraan toevoegt, zijn de extra punten langs deze route waarin door Chinese partijen geïnvesteerd wordt, te weten een spoorlijn die de haven van Djibouti verbindt met het achterland; in Griekenland de haven van Piraeus; en het begin van spoorlijnen richting Hongarije. Ook de deelname van 35% door de rederij Cosco in de Euromax-containerterminal in Rotterdam past binnen de strategie.

Spoorverbinding

De route over land bestaat uit spoorverbindingen via Kazachstan en Rusland en mogelijk later ook via Turkije naar Europa. De belangrijkste knooppunten in Europa zijn Duisburg in Duitsland, en Lodz en Malaszewicze in Polen. De treinverbinding positioneert zich tussen zee- en luchttransport. Zij is met een transporttijd van 13 tot 18 dagen zo'n drie weken sneller dan vervoer per schip. De railverbindingen tussen China en Europa kennen wel een aantal beperkingen. Zo is de infrastructuur (nog) niet volledig en grootschalig, is twee maal wisselen van treinen nodig vanwege verschillende spoorbreedtes en kan de extreem lage temperatuur in de winter een probleem vormen voor de lading.

Gebruikers

De spoorverbinding wordt al regelmatig gebruikt. In 2011 startte de *rail link* tussen Chongqing en Duisburg, een trein gevuld met elektronica; thans rijden er zo'n 15 tot 20 treinen per week. Het zijn voornamelijk primair treinen die in opdracht van één klant rijden, die van deze verbinding gebruik maken, zoals het bedrijf Hewlett Packard, dat het transport van door Foxconn geproduceerde computers en elektronica van China naar Duitsland verzorgt. Wel zijn

er het afgelopen jaar diverse verbindingen bij gekomen; zo kunnen nu ook wagonladingen en zelfs losse pakketjes verzonden worden. In 2013 zijn de eerste verbindingen oostwaarts (van de EU naar China) gemaakt, voornamelijk voor vervoer van auto-onderdelen en cosmetica.

Haven en logistiek in Nederland

De haven van Rotterdam en het logistieke bedrijfsleven in Nederland zorgen ervoor dat Nederland een belangrijke positie inneemt in de Europese logistiek. Voor die positie is de verbinding met China zeer belangrijk; ongeveer 25% van de in Rotterdam overgeslagen containers is afkomstig uit China. Deze Chinese goederen vinden hun bestemming in een gebied met een straal tot zo'n 1000 kilometer landinwaarts, maar voornamelijk in Nederland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen.

Door de nieuwe verbindingen over land verandert de structuur van de Europese logistiek; zo kan de spoorverbinding een deel van de zeevracht direct naar het Europese achterland brengen in plaats van via de zeehavens. Het zwaartepunt van de logistiek verschuift enigszins naar het oosten en Nederland krijgt in sommige logistieke ketens een andere rol. Daarnaast kunnen investeringen in containerhavens in Zuid-Europa, zoals Piraeus (Griekenland), met verbindingen naar het achterland voor een deel de routekeuze van verladers beïnvloeden.

Extra optie voor transport

Kon men voorheen voor transport tussen Europa en China alleen kiezen tussen scheepvaart en luchtvracht, daar is nu een extra mogelijkheid, per spoor, bij gekomen. Wat kunnen we over de potentie daarvan zeggen? Om die vraag te beantwoorden, kijken we naar de service, de prijs en de capaciteit.

Het verschil in *services* zit hem voornamelijk in de voor transport benodigde tijd. Het vervoer tussen China en Europa per spoor is sneller dan per schip, zeker als het transport van West-China naar Midden-Europa betreft. Per spoor duurt het 14 dagen, per schip ongeveer 35 dagen. Daarnaast verschilt de kwaliteit en betrouwbaarheid van de aangeboden dienst per dienstverlener. De investeringen in het spoor zorgen voor toename in de betrouwbaarheid, waardoor het voor meer verladers aantrekkelijk wordt. Voor het meer tijdgevoelige deel van de lading is het spoor dus een goed alternatief.

De *prijs* van het transport per spoor is echter 2 tot 3 keer zo hoog als transport per schip, maar weer beduidend lager – ongeveer 80% – dan per vliegtuig. Hierdoor is de verbinding aantrekkelijk voor goederen met een relatief hoge waarde, waarvoor de hogere transportkosten geen bezwaar zijn. Vooral elektronica valt in deze categorie, maar ook modegevoelige producten die snel in waarde kunnen verminderen. Op prijs concurreert de spoorlijn dus vooral met luchtvracht en daarnaast met een specifiek deel van de zeevracht.

De *capaciteit* van rail is, in vergelijking met scheepvaart, beperkt. De spoorlijnen hebben een capaciteit van 360.000 TEU^[1] per jaar en *upgrades* zijn mogelijk tot één miljoen TEU per jaar; daarvan zou de helft beschikbaar kunnen zijn voor transit-verkeer.^[2] Op dit moment is de vervoersstroom per spoor nog maar ongeveer 80.000 TEU per jaar; dat is beperkt, als men bedenkt dat de overslagcapaciteit in de West-Europese havens ruim 60 miljoen TEU is en dat jaarlijks 13 miljoen TEU van China naar Europa vervoerd wordt.



© Flickr / wilgengebroed

De haven van Rotterdam

Er zijn dus grenzen aan hoeveel vervoer het spoor kan en zal verwerken, maar enkele procenten van het huidige transportvolume is mogelijk. Voor havens en rederijen is het in ieder geval van belang het eigen serviceniveau hoog te houden zodat het prijsvoordeel voor de verladers een doorslaggevend keuzecriterium is.

Mogelijkheden

Vanuit Nederlands perspectief biedt deze ontwikkeling zeker ook kansen. Door de toename van het vervoer per spoor tussen China en Europa kan de spoorinfrastructuur beter benut worden en kan meer logistiek via spoor worden afgewikkeld. Voor Midden- en Oost Europa is dat een aantrekkelijke ontwikkeling. De groeiende productie in die regio vraagt om meer en grootschaliger transport, dat bij voorkeur niet allemaal over de weg wordt afgehandeld. Ook vanuit Rotterdams perspectief is deze ontwikkeling gunstig, het geeft Rotterdam de mogelijkheid nog verder te ontwikkelen als draaipunt voor Europese logistiek, bijvoorbeeld voor het transport tussen Midden-Europa en de Britse eilanden of de Verenigde Staten.

Rotterdam als Chinese hub in Europa

Als aanvulling op de huidige maritieme stromen kan Rotterdam tevens nog meer de functie van Chinese *hub* in Europa vervullen. Voor een deel van de Chinese lading die naar Groot-Brittannië of de Verenigde Staten gaat, is de verbinding per spoor via Rotterdam een goede optie. Daarnaast kan er Nederlandse lading per spoor via Rotterdam naar China worden vervoerd, en dan in het bijzonder vervoer van goederen waarvoor enige snelheid is vereist, zoals versproducten en sommige machineonderdelen.

De Zijderoute moet niet stoppen in Oost-Europa of Duitsland, maar Rotterdam als logisch knooppunt naar de rest van Europa gebruiken

Vanuit de Rotterdamse haven worden diverse initiatieven genomen om aan te sluiten op de Chinese strategie en er in de toekomst van te profiteren. De relaties met Chinese regio's en bedrijfsleven worden aangehaald ten behoeve van samenwerking en investeringen. Dit jaar is ook een treinverbinding Chengdu-Tilburg-Rotterdam opgezet; die is al sinds juni volop in bedrijf.

Overheid en bedrijfsleven

De Nederlandse overheid heeft ook een belangrijke rol om ervoor te zorgen dat de kansen benut worden. Bij een toenemend belang van spoorvervoer in Europa moet Nederland zeer goed aangesloten blijven op het Europese spoornet; de Zijderoute moet niet stoppen in Oost-Europa of Duitsland, maar Rotterdam als logisch knooppunt naar de rest van Europa gebruiken. Nederland beschikt over een uitstekende infrastructuur in havens, wegen en vaarwegen, maar het spoor is minder goed ontwikkeld. De kwaliteit van het goederenvervoer per spoor verdient daarom de volle aandacht. De Nederlandse overheid dient er vooral voor te zorgen dat vervoerders op het spoor genoeg ruimte krijgen om hun diensten aan te bieden, dat de kosten voor het gebruik van de infrastructuur gelijk zijn met de rest van Europa en dat de spooransluitingen met het buitenland naadloos zijn.

Samen kansen benutten

Nieuwe verbindingen zijn goed voor de Europese economie en kunnen gebruikt worden door het Nederlandse logistieke bedrijfsleven. Wel is het van belang zelf de regie op de ontwikkelingen in handen te nemen: op Europees niveau door voor investeringen het Trans Europese Transport Netwerk (TEN-T) als uitgangspunt te behouden; op Nederlands niveau door de logistieke infrastructuur goed te laten aansluiten op de rest van Europa; en binnen de haven van Rotterdam door faciliteiten te bieden die de hub-functie versterken, ook voor lading die over land wordt aangevoerd.

Met een goede strategie die door de Europese Unie, Nederland en het logistieke bedrijfsleven gezamenlijk wordt uitgevoerd kunnen de kansen van OBOR optimaal worden benut.

Noten

[1] TEU staat voor *Twenty Foot Equivalent Unit*; 1 TEU is een container van 20 voet lang, 8 voet breed en meestal 8,5 voet hoog.

[2] Cordula Rastogi & Jean-François Arvis, *The Eurasian Connection; Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*, Worldbank, 2014

Auteur



Michiel Nijdam

Corporate Strategist bij het Havenbedrijf Rotterdam ▶
(<https://www.linkedin.com/in/michielhnijdam>)