



## UvA-DARE (Digital Academic Repository)

### De nieuwe zijderoute(s) tussen China en Europa

Mamadouh, V.; van der Wusten, H.

**Publication date**

2017

**Document Version**

Final published version

**Published in**

Geografie

[Link to publication](#)

**Citation for published version (APA):**

Mamadouh, V., & van der Wusten, H. (2017). De nieuwe zijderoute(s) tussen China en Europa. *Geografie*, 26(9), 16-19. <https://geografie.nl/artikel/de-nieuwe-zijderoutes-tussen-china-en-europa>

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

**Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

China heeft een ambitieus plan gelanceerd om de verbindingen met Europa te verbeteren. De EU-lidstaten hebben nog moeite met een gezamenlijk antwoord. Maar er zijn al heel wat ontwikkelingen gaande. Vooral steden en regio's haken gretig aan.

**N**ieuwe zijderoute(s), dat is de historiserende benaming van een Chinees initiatief dat ook bekend staat als 'One Belt One Road' (OBOR), oftewel Eén gordel, één weg. De verwijzing naar de historische zijderoute tussen China en het Middellandse Zeegebied roept op tot herstel van oude culturele banden en antieke handelsrelaties. Maar het draait natuurlijk minstens zozeer om economisch profijt en machtspolitiek.

President Xi Jinping presenteerde het initiatief in de herfst van 2013 in twee redes; eerst lanceerde hij in Astana de continentale



# De nieuwe zijderoute(s) tussen China en Europa

gordel, een maand later in Jakarta de maritieme weg. OBOR past in Jinpings visie van de 'Chinese droom' en de verwezenlijking ervan vóór 2049, ter viering van honderd jaar Communistische revolutie.

## GIGAPROJECT

One Belt One Road behelst mega-investeringen in infrastructurele projecten: spoorwegen, wegen en havens. OBOR zet in op 6 handelscorridors, 3 over land en 3 naar havens aan de Indische Oceaan, en betreft ruim 65 landen op de doorgang of als eindpunt.

De verbetering van de infrastructuur tussen China en Europa dient uiteenlopende doelen. Allereerst wordt zo de Chinese export bevorderd. Daarnaast zijn de investeringen in spoorwegen en havens een belangrijke bestemming voor het financiële overschot op de Chinese betalingsbalans. Ook worden Chinese bouwbedrijven en hun werknemers zo aan grote opdrachten geholpen. Verder vormen de ontsloten markten onderweg nieuwe afzetgebieden voor Chinese producten. De investeringen plaveien de weg voor betere relaties met de landen waarin geïnvesteerd

wordt, en verstevigen China's invloed daar. Een en ander bevestigt de ambities van China als vertegenwoordiger van ontwikkelingslanden en opkomende economieën op het wereldtoneel.

## MOEIZAME RELATIE

Ondanks de enorme reikwijdte van het project en de voortvarendheid waarmee de Chinezen opereren, is er nog steeds geen gezamenlijk Europees antwoord op OBOR. De relatie tussen de Europese Unie en China is de laatste jaren stroef. In 2003 zijn ze wel een strategisch partnerschap aangegaan, maar er zijn veel twistpunten.

Het voornaamste probleem is dat ze niet dezelfde kijk hebben op internationale relaties en mondiale politiek. De EU denkt in termen van integratie en transformatie, China in machtsverhouding.

Daarbij wil de EU haar normen opleggen aan China: liberale democratie, mensenrechten en multilateralisme. En ze wil het land helpen de transitie naar een echte markteconomie te voltooien. Maar China wenst als gelijke behandeld te worden. Ze is allergisch voor buitenlandse inmenging – zeker sinds de

## OBOR BETREFT

- 65 landen
- 70% van de wereldbevolking
- 55% van de wereldeconomie
- 75% van de energiereserves



FOTO: KHOROSORATIWAY.COM

In Khorgos, aan de grens tussen China en Kazachstan, moeten jaarlijks een half miljoen containers overgeladen worden van Chinese naar Russische treinen in verband met de verschillende spoorbreedtes.

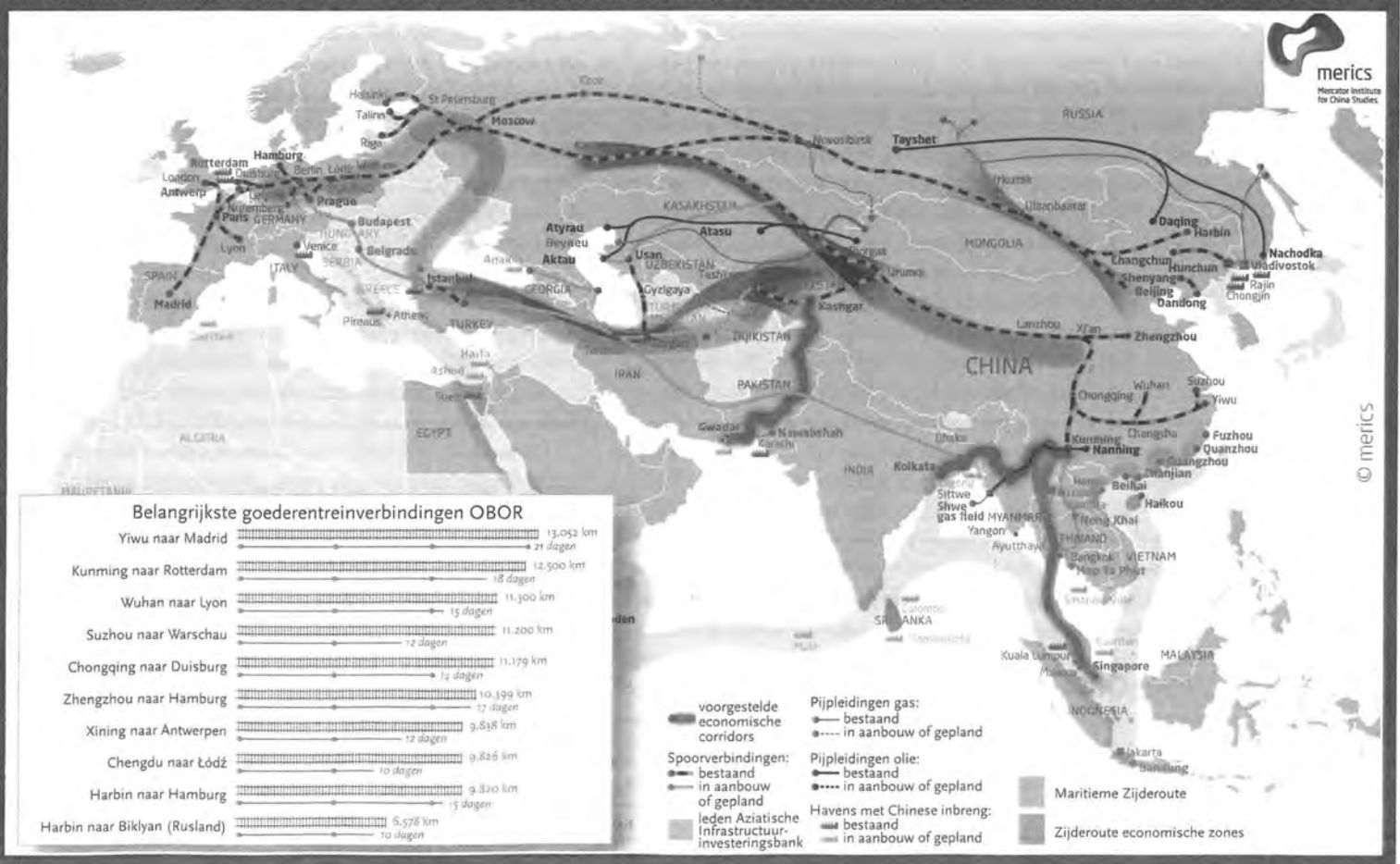
ervaringen met de Europese koloniale ambities eind 19e eeuw. Zelfbeschikking staat voor China voorop. Europese kritiek op mensenrechten, Taiwan of Tibet wordt niet geduld.

Omgekeerd ergeren de Europeanen zich aan de oneerlijke concurrentie van Chinese producenten – denk aan het kunstmatig laag houden van de yuan, de minder strenge eisen aan het sociaal en milieubeleid van ondernemingen, de laksheid op het gebied van patenten – en de scheve handelsbalans.

De EU en China hebben echter gemeenschappelijke belangen. Als handelspartners, maar ook op het gebied van klimaatverandering, duurzame ontwikkeling, vrede en veiligheid. Beide willen ook – ieder op eigen wijze – een tegengewicht vormen tegen de Verenigde Staten. Maar ze denken fundamenteel anders over hoe politieke eenheden met elkaar moeten omgaan.

Bovendien benadert China de Europeanen bij gelegenheid liever per staat afzonderlijk – net als de Russen en de Amerikanen trouwens. China gaat een stap verder met CEE 16+1, een overleg met 16 Europese staten (waaronder 11 lidstaten van de EU). De regeringen van de Visegrad-landen (Hongarije, Polen, Tsjechië en

One Belt, One Road: gerealiseerde en geplande infrastructuur (2016)





De Chinese premier Li Keqiang en zijn Griekse collega Samaras brengen een bezoek aan de containerterminal van Piraeus (mei 2014). Dankzij Chinese investeringen behoort het Griekse Piraeus nu tot de top-10 van grootste Europese havens, en de top-50 grootste containerterminals wereldwijd. Het is een belangrijke hub in de maritieme zijderoute van OBOR.

Slowakije) zetten zich graag af tegen de Europese Commissie en gebruiken hun banden met China en investeringen uit dat land als middel om meer vrijheid te scheppen tegenover Brussel.

#### FORUM EN BANK

China presenteert OBOR graag als een internationaal avontuur, maar het blijft in de eerste plaats een Chinees initiatief. De voorde- ringen zijn vooralsnog bescheiden: het OBOR Forum in mei 2017 en een investeringsbank voor infrastructurele projecten. De finan- cierung van de OBOR-projecten komt vooral van Chinese banken en van het – eveneens Chinese – Silk Road Fund.

Bij het OBOR Forum in Beijing op 14 en 15 mei 2017 waren 29 staats- en regeringshoofden aanwezig, onder wie die van Polen, Hongarije, Tsjechië, Griekenland, Italië en Spanje. Daarnaast waren er bijna 100 ministers, van wie 5 uit EU-lidstaten (Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Finland en Roemenie). Tot grote teleurstelling van de Chinezen kwamen Merkel, May, Macron, Tusk noch Juncker opdraven.

De Aziatische Infrastructuurinvesteringsbank (AIIB) is in 2015 opgericht door 37 landen binnen Azië en 20 daarbuiten, waaronder 15 EU-lidstaten (ook Nederland). De VS waren fel tegen de oprichting van de AIIB en zeer onaangenaam verrast toen de Britten als eerste Europeanen gingen meedoen.

#### PROACTIEVE STEDEN

Terwijl de EU-lidstaten dus wisselend reageren, zijn het vooral subnationale overheden – regio's, steden en havenbedrijven – die proactief beleid ontwikkelen om vruchten te plukken van het Chinese initiatief. Dat geldt bijvoorbeeld voor Hamburg, Duisburg en Lyon (in de lidstaten die zich op de vlakte houden) en voor Łódź, Zaragoza en Valencia (in lidstaten die zich al wel geïnte-

resseerd tonen). Ook in China proberen afzonderlijke steden en provincies munt te slaan uit OBOR. Zij gebruiken het initiatief om zich te profileren als logistiek knooppunt, om hun infrastructurele plannen te financieren (verbetering haven, grotere kranen, betere overslag, nieuwe spoorwegen) en hun stad of regio in de kijker te spelen (ook als vestigingsplaats voor fabrieken). Europese steden beconcurreren elkaar als aankomstpunt van nieuwe transconti- nentale spoorwegdiensten. Elke eerste trein krijgt uitbundig aandacht, zoals de aankomst van de eerste trein uit Kunming in Rotterdam in 2015 (zie kader). Daarna komen pas regelmatige diensten (vooralsnog met een lage frequentie; één trein per week is al veel). Bij havens woedt een soortgelijke concurrentiestrijd om reguliere verbindingen voor containerschepen.

De spoorweg is een *gamechanger*. Een spoorverbinding verkort de reistijd drastisch. Het vervoer is 2 tot 3 keer zo duur als per schip, maar veel sneller (van 35 naar 14 dagen) en zeker 80% goedkoper dan per vliegtuig.

Maar er blijven hinderpalen. Zo moeten de containers twee keer overgeslagen worden vanwege de verschillende spoorbreedten in China, Rusland en West-Europa. Bovendien is de capaciteit vooralsnog erg beperkt: 80.000 TEU per jaar (Twenty Foot Equivalent Unit, standaardmaat voor containers, circa 38,5 m<sup>3</sup>). Het potentieel is vier keer zo veel en mogelijk uit te breiden tot 1 miljoen TEU. Nog steeds een schijntje ten opzichte van de 60 miljoen TEU die West-Europese havens jaarlijks verwerken (waarvan 13 miljoen TEU handel vanuit China).

#### PAARD VAN TROJE?

OBOR kan tot beduidende verschuivingen in de Europese ruimte- lijke orde leiden. De Chinezen hebben zich ook aan Europese initiatieven verbonden. Zo doet China sinds 2015 mee aan het nieuwe Investeringsplan voor Europa, dat zich onder andere richt op een netwerk van trans-Europese verbindingen die vitaal zijn voor het goederenvervoer in de EU. Door hun deelname kunnen de Chinezen indirect meesturen aan de invulling daarvan.

Menigeen in Europa vreest met China een Paard van Troje binnen te halen, zeker omdat de betrokken banken, bouw- en transportondernemingen vaak Chinese staatsbedrijven zijn. De verschillende standpunten zouden tot een nieuwe kloof tussen Noordwest- en Zuidoost-Europa kunnen leiden. Ook is men bang dat China wederdiensten verwacht. Bijvoorbeeld steun binnen de Wereldhandelsorganisatie (WTO) voor de door China felbegeerde status als deelnemende markteconomie. Vanuit de EU bestaan hiertegen grote bezwaren vanwege de dumping van Chinees staal op de wereldmarkt. Bovendien is China niet zo open voor Europese bedrijven als Europa voor Chinese bedrijven. Ook is men bevreesd

Vervoer per trein is 2-3 keer zo duur als per schip, maar veel sneller: 14 in plaats van 35 dagen



Burgemeester Aboutaleb met een delegatie van Rotterdamse ondernemers (Beladon/Floating Farms en TravisTranslator) op bezoek in Shanghai (juni 2017). OBOR stelt beide havensteden voor vergelijkbare uitdagingen.

## Rotterdam en de nieuwe zijderoute(s)

Rotterdam volgt de ontwikkelingen nauwlettend. Al profileert de Nederlandse havenstad zich minder dan vele andere Europese steden als het om OBOR gaat. Maar als grootste containerhaven van Europa is Rotterdam wel direct betrokken. Een kwart van het verkeer in de Rotterdamse containerhaven komt uit China en is bestemd voor het achterland: Nederland, België en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen.

OBOR brengt kansen en gevaren, afhankelijk van de vraag of het initiatief meer handel tussen China en Europa zal brengen, of dat bestaande stromen zich naar andere wegen (goedkopere en/of snelle verbindingen) verplaatsen.

Een punt van zorg is de concurrentie met andere havens, als deze beter verbonden worden met het Duitse achterland. De opkomst van 'Chinese' containerhavens aan de Middellandse Zee (behalve Piraeus ook de vijf samenwerkende

havens in de Noord-Adriatische zee: Venetië, Ravenna, Triëst in Italië, Rijeka in Kroatië en Koper in Slovenië) zou een beduchte concurrentie kunnen betekenen voor het bedienen van Centraal Europa. Hewlett-Packhard (HP) heeft al een assemblage-fabriek van Rotterdam naar Piraeus verhuisd. Het lijkt erop dat deze vooral nieuwe markten in Zuid-, Centraal en Oost-Europa bedient.

Het belang van de nieuwe spoorverbindingen zou op termijn kunnen groeien, met name als andere havens zoals Antwerpen en Hamburg zich beter dan Rotterdam profileren als hub. Dat geldt ook voor Duisburg, de grootste binnenhaven van de wereld. In Hamburg kwam de allereerste vrachttrein uit Beijing in januari 2008 aan. In Duisburg in 2011 uit Chongqing, een miljoenenstad in Centraal China, bekend van fabrieken voor computeronderdelen (Foxconn voor Apple en vele andere) en auto-onderdelen (onder andere voor Volks-

wagen). De lijn tussen Antwerpen en Chongqing werd in mei 2011 geopend. De Chinese trein kwam in Rotterdam pas in maart 2015 aan uit Kunming, in de zuidwestelijke provincie Yunnan. Dat was een paar maanden later dan de trein van Harbin naar Hamburg (via de trans-Siberische spoorlijn, tevens de langste vrachtlijn ter wereld). In 2016 kwam de Chengdu-Tilburg-Rotterdam-Express erbij.

Met Rotterdam als eindstation zijn er veel nieuwe kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. De verkorting van de reistijd verruimt de mogelijkheden voor export naar China van beperkt houdbare producten zoals groente en fruit, bloemen, melkproducten, inclusief het zo populaire Nederlandse babymelkpoeder. In combinatie met innovaties in de koelingstechnologie opent dat de Chinese markt voor Nederlandse producten. Dit effect kan versterkt worden als de tarieven voor de reis oostwaarts laag blijven. De exploitanten hebben namelijk erg veel moeite om volle containers naar China terug te laten rijden; er wordt immers meer volume van China naar Europa geëxporteerd dan andersom.

Enige relativisering is wel op zijn plaats, want de capaciteit van het treinvervoer is beperkt. Een lange trein kan 100 containers meenemen, een megacontainerschip 19 duizend – dat is meer dan alle treinen in een jaar op de allerdrukste lijn. In 2016 reden minder dan 2000 treinen op de 39 routes bij elkaar.

voor Chinese inmenging en controle over belangrijke infrastructuur. Er wordt hier en daar van Chinees imperialisme gesproken.

Het Griekse Piraeus illustreert hoe China een grote vinger in de pap van een nationale economie kan krijgen. Dit gebeurde overigens onder de uitzonderlijke omstandigheid van de Griekse schulden crisis en het drastische bezuinigingsbeleid dat de Eurogroep, ECB en IMF aan Griekenland oplegden. Het Chinese containervervoersbedrijf Cosco (China Ocean Shipping Company) investeerde al vanaf 2009 in de containerhaven van Piraeus, waardoor deze de snelst groeiende ter wereld en vierde in de Middellandse Zee werd. Cosco is in Piraeus goed voor ruim 1,5 miljoen TEU aan containerschepen en nog eens 120 tankers en 365 schepen voor bulkvervoer tussen China en Europa. Het concern heeft ook de meerderheid van de aandelen in het geprivatiseerde havenbedrijf. De Griekse regering koppelde daaraan overigens vergaande condities: significante investeringen om de concurrentiepositie te verbeteren, aanvaarding van de vakbondsrechten en arbo- en milieuwetgeving in Griekenland. De investeringen betreffen de haven

zelf, maar ook de spoorverbindingen richting Centraal Europa om Piraeus tot dé Chinese hub aan de Middellandse Zee te maken. De aanpassingen in de haven richten zich ook op de nieuwste megacontainerschepen. Het Suezkanaal kan ze aan, het Panamakanaal niet. Daarmee kan een reis via Europa zelfs aantrekkelijk zijn voor containers bestemd voor de Oostkust van de VS.

Met dit en andere voorbeelden in het achterhoofd (de directe investeringen van China in Europa zijn in tien jaar vertienvoudigd) stelde de Franse president Macron deze zomer een Europees strategisch beleid voor om ongewenste Chinese investeringen en overnames van bedrijven te blokkeren. Jean-Claude Juncker en Angela Merkel steunen hem. Of en hoe dat in een Europees vat gegoten gaat worden, moet nog blijken. Voorlopig verwelkomt men Chinese investeringen, in ieder geval in Europese projecten, en bijvoorbeeld in Griekenland waar de Europeanen zelf niet wilden investeren. •

Zie [www.geografie.nl](http://www.geografie.nl) voor zijderoutes oud en nieuw & OBOR en mondiale machtsverhoudingen.