



China investeert de laatste jaren enorme bedragen in nieuwe infrastructurele verbindingen op het Euraziatische continent. Met deze investeringen ontwikkelt China, onder leiding van president Xi Jinping, een nieuwe zijderoute.

## Gevolgen Nieuwe Zijderoute zijn groot

Christiaan van Luik, Transport en Logistiek Nederland

### Samenvatting

China investeert enorme bedragen in de ontwikkeling van de Nieuwe Zijderoute. Dit One Belt, One Road initiatief moet nieuwe logistieke verbindingen creëren tussen China en Europa maar ook met landen in zuid Azië. De ontwikkeling hiervan heeft gevolgen voor wereldwijde logistieke stromen maar ook voor de positie van Nederland als toegangspoort tot Europa. Tegelijkertijd biedt deze ontwikkeling ook nieuwe kansen en markten voor het Nederlandse bedrijfsleven, zowel in de logistiek als in de export.

### Inleiding

China investeert de laatste jaren enorme bedragen in nieuwe infrastructurele verbindingen op het Euraziatische continent. Met deze investeringen ontwikkelt China, onder leiding van president Xi Jinping, een nieuwe zijderoute. Dit OBOR ('one belt, one road', 'één gordel, één weg') initiatief gaat naar verwachting de wereld snel veranderen, niet alleen op het gebied van logistiek maar zeker ook economisch en politiek. De Nederlandse ambassade in China zegt er het volgende over: China wil de verbinding tussen oost en west, tussen China en de rest van de wereld, gaan versterken door de bestaande infrastructuur, zowel over zee als op het land, te verbeteren. Logistiek betekent het in ieder geval dat het transport van China naar Europa een stuk sneller kan plaatsvinden. In deze bijdrage wordt de ontwikkeling van de Nieuwe Zijderoute uiteen gezet en worden de gevolgen, maar ook kansen, voor de Nederlandse logistiek geschetst. Deze bijdrage is een bewerking van een artikel dat eerder dit jaar werd gepubliceerd in het magazine van Transport en Logistiek Nederland (Van der Heijden, Van Leeuwen, Van de Loo en Van Luik, 2016)



Figuur 1 overzicht van de geplande Zijderouteknooppunten

## Twee delen

Het OBOR-initiatief bestaat uit twee delen: 'the New Silk Road Economic Belt' en 'the 21st Century Maritime Silk Road'. Eerstgenoemd initiatief betreft de landroutes via zowel de spoorverbinding tussen Chongqing, Duisberg en Rotterdam over 11.000 kilometer, als ook het netwerk van wegen, olie- en gaspijpleidingen en andere infrastructurele projecten dat zich uitstrekt vanuit Midden-China via Kazachstan en Mongolië naar Moskou, Venetië, Duisburg en Rotterdam. Het andere initiatief vormt de maritieme dimensie en bestaat uit een netwerk van verbindingen tussen de havens aan de oostkust van China die via de Straat van Malakka met eerst Afrika en vervolgens Europa zijn verbonden, eindigend in Piraeus, Venetië en Rotterdam.

### De klassieke zijderoute

De 'oude' zijderoute was een netwerk van karavaanroutes door Centraal Azië. De routes waren vanaf de klassieke oudheid tot in de middeleeuwen de belangrijkste assen waarlangs eeuwenlang handel werd gedreven tussen China in het oosten en het Middellandse Zeegebied in het westen.

In feit bestond de zijderoute niet uit een route maar uit verschillende routes. Via de route werden vooral luxegoederen vervoerd zoals, uiteraard, zijde maar ook robijnen, parels, papier en buskruit. Daarnaast heeft de zijderoute ook een enorme immateriële uitwisseling tussen Oost en West mogelijk gemaakt van opvattingen, culturen en ziektes. Een bekende reiziger op de zijderoute was de Italiaan Marco Polo.

## Invloed vergroten

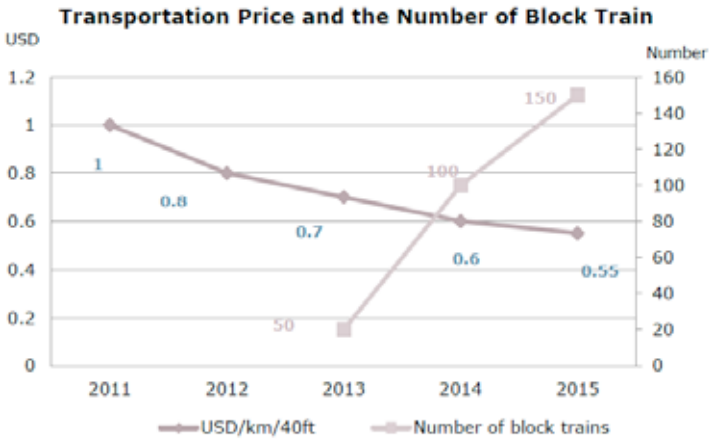
Met het OBOR-initiatief zet Peking in op het verbeteren van de infrastructuur van ontwikkelingslanden, om zo hun invloed te vergroten en de handel langs de Zijderoutes te versterken: een win-win situatie. Echter, China wil met dit initiatief vooral zijn internationale, economische, politieke en culturele invloed op het Euraziatische continent vergroten ten koste van de 'oude' invloedrijke landen zoals de Verenigde Staten. Het Chinese buitenlandbeleid kan volgens 'The Economist' een behoorlijk deel van de wereldeconomie veranderen. Om die reden wordt het OBOR initiatief ook regelmatig vergeleken met de Marshall-hulp van de Verenigde Staten aan Europa in de jaren na de Tweede Wereldoorlog. Naast de buitenlandstrategie gebruikt Peking het OBOR-initiatief om binnenlandse aangelegenheden op te lossen, zoals de onrust in een aantal Chinese regio's. Door een betere en meer uitgebreide infrastructuur aan te leggen wil China de minder ontwikkelde regio's in het land, zoals de provincie Xinjiang, economisch gezien meer integreren.

## Economisch zwaartepunt

Het OBOR-initiatief is niet alleen interessant voor de Chinese economie, maar zeker ook voor de wereldeconomie. Er is namelijk een aantal trends gaande. Het verplaatsen van Europese en Amerikaanse productielocaties naar lagelonenlanden zoals China staat onder druk. Arbeidskosten nemen ook in deze landen toe, waardoor productielocaties zich in het geval van China verplaatsten van het rijkere oosten naar het armere westen van China, meer landinwaarts. Daarnaast groeit de Chinese thuismarkt; Chinezen besteden en consumeren meer. Ten slotte varen containerschepen steeds vaker volgens het slow steaming concept, waardoor het spoor een goed en duurzaam alternatief wordt voor lucht- en zeevracht. Overigens past de ontwikkeling van het OBOR-initiatief in de trend dat het economische zwaartepunt in Europa naar het oosten verschuift. Een deel van de landen in Oost-Europa kent de afgelopen jaren een snellere economische groei dan landen in West-Europa. Zo kenden Tsjechië, Polen en Roemenië in 2015 volgens Eurostat een groei van het BBP van respectievelijk 4,5, 3,6 en 3,8 procent – tegenover 2,0 en 1,7 procent voor respectievelijk Nederland en Duitsland. Het wordt dan ook steeds interessanter om snelle en directe verbindingen tussen China en deze regio's te ontwikkelen.

## Steeds interessanter

Dat het OBOR-initiatief gevolgen heeft voor Nederland en Nederlandse ondernemers staat volgens de Nederlandse ambassade buiten kijf.



Figuur 2 ontwikkeling van de prijs voor transport en het aantal treinen over de periode 2011-2015

Het aandeel containers dat op dit moment via de Nieuwe Zijderoute wordt vervoerd valt weliswaar nog in het niet bij de traditionele route via de West-Europese havens, maar het is een ontwikkeling die niet moet worden onderschat. Sterker, op termijn kunnen nieuwe transportroutes een negatieve invloed hebben op de positie van de West-Europese havens. Gezien de enorme bedragen (220 miljard US dollar) die China op dit moment investeert in deze OBOR-routes is het duidelijk dat de Chinezen deze route niet zien als een niche-oplossing. Daarbij is, door de investeringen in een betere infrastructuur en het toenemende aantal treinverbindingen via deze route, de transportprijs sterk aan het dalen. Waar de prijs voor een 40 ft container in 2011 nog lag op 1 US dollar per kilometer, was deze vier jaar later al gedaald naar 0,55 US dollar per kilometer. Daarbij geldt dat de kosten voor deze verbinding in absolute zin nog wel hoger liggen dan de zeeroute, maar het verschil wordt steeds kleiner. De verbinding wordt daardoor in de toekomst voor steeds meer productgroepen interessant. Overigens is ook het aantal verbindingen via deze route sterk aan het groeien. Waar het in 2010 en 2011 begon met een eerste test en commerciële treinen, zijn er nu al dagelijks meerdere verbindingen beschikbaar.

Voor het ontwikkelen van deze route is veel expertise nodig, niet alleen voor de daadwerkelijke aanleg van infrastructuur maar juist ook in logistieke dienstverlening, ontwikkeling van distributiecentra, douanefaciliteiten en IT oplossingen. Juist op dit soort gebieden zijn Nederlandse logistieke dienstverleners uitstekend in staat om hieraan een bijdrage te leveren.

### OBCASUS: New Silk Way Logistics

Per spoor van China naar Europa én weer terug. Samen met Wagenborg initieerden H.Essers en KLG Europe de alliantie New Silk Way Logistics (NSWL). Dit gebeurde op verzoek van opdrachtgever HP, een van de grootste technologiebedrijven ter wereld. Kees Kuijken (KLG Europe) en Hanno Reeser (H.Essers) geven een toelichting.

‘HP constateerde op het traject tussen West- Europa en Azië een onbalans tussen de westbound en eastbound stromen, naast een niet optimaal functionerende coördinatie. Door ons drieën bij elkaar te brengen, zou hierin verandering gebracht kunnen worden. Immers, op die manier ontstond een centrale aansturing en hadden we ook meer mogelijkheden om de keten, met name eastbound, te optimaliseren. We zagen dit direct als een kans, waar we met z’n drieën dan ook vol voor zijn gegaan, ondanks het feit dat we in principe drie concurrenten van elkaar zijn. We zagen namelijk in de eerste plaats het gedeelde belang.’

Tot nu functioneert de alliantie naar volle tevredenheid. ‘De samenwerking gaat verder dan alleen het bundelen van elkaars plannings. We inventariseren de knelpunten op de route en maken hier direct werk van. Daarnaast bouwen we allerlei zekerheden in. Zo beschikken onze 45 ft pallet wide containers op deze route over een volledige track & trace. Daarnaast krijgen we continu updates en kunnen we bij escalatie altijd bij de containers komen. De containers zijn door middel van dieselmotoren self supporting, zodat we ruim drie weken een constante temperatuur kunnen garanderen.’

NSWL kiest ervoor om de ketenpartijen, waaronder de spoorwegmaatschappijen, nauw te betrekken bij het transport van haar klanten. ‘We werden met open armen ontvangen. Ook de andere ketenpartijen willen het goed doen, zij voorkomen graag problemen. Er is hier sprake van een gedeeld belang.’ Nu de inventarisatie is gemaakt en het product staat, is het bijna zo ver dat het product commercieel in de markt kan worden gezet. ‘We zitten nog op enkele acceptaties te wachten en dan kunnen we echt aan de slag. We geloven in onze regierol op deze route. Sterker, we zijn nu al weer aan het bedenken wat onze volgende stap moet zijn om het transport op deze route verder te professionaliseren. Het spoorvervoer is voor onze opdrachtgevers, gezamenlijk goed voor circa 1 miljard euro aan omzet, duidelijk een mooie tussenweg, zowel qua looptijd als qua prijs. Daarnaast wordt China steeds meer een consumentenmarkt, dus ook de retourstromen worden steeds interessanter. Kortom, wij geloven in deze oplossing en gaan er vol in.’

Slechts dertien dagen

Uiteraard zijn de OBOR-routes niet voor alle typen goederen geschikt. Voor veel producten met een hoge waarde, zoals consumentenelektronica en ICT-gerelateerde producten, is het echter wél interessant om de transporttijd te verkorten, zelfs als de transportkosten over het spoor met 50 procent toenemen. Men bespaart dan op de voorraadkosten en vergroot daarmee het werkkapitaal. Zo ligt de transporttijd over zee op vijftig dagen, terwijl de OBOR treinverbinding slechts dertien dagen vergt. De voordelen hiervan gelden ook voor producten die snel economisch verouderd zijn, zoals in de mode waar collecties elkaar steeds sneller opvolgen. De Nieuwe Zijderoute zal verder niet alleen van invloed zijn op het zeetransport, het zal ook het luchttransport veranderen. Er zijn namelijk productgroepen te bedenken, zoals land- en tuinbouwproducten, die nu nog door de lucht worden vervoerd omdat de traditionele zeeroute te lang duurt, maar waar een spoorverbinding over land acceptabel is qua reisduur en bovendien vijf keer zo goedkoop uitkomt. Uiteraard blijft het snelle en daarmee uiterst dure luchtvrachtvervoer een rol vervullen voor bepaalde goederen en zendingen.

| Tijdsduur en kosten Chongqing naar Rotterdam per 40 ft Container |           |           |
|------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
|                                                                  | Tijdsduur | Kosten    |
| Luchtvracht                                                      | 5 dagen   | \$ 30.742 |
| Spoorvervoer                                                     | 13 dagen  | \$ 6.148  |
| Zeevracht                                                        | 50 dagen  | \$ 2.500  |

Bron: WUR (2016)

Aanzienlijke investeringen

Er zijn ook kansen voor transporten van het westen naar het oosten en dan met name richting China. Zo zien de Universiteit van Wageningen en de Rabobank grote kansen voor Nederlandse producten als groenten, fruit, zuivel en vlees. Op dit moment is de export van deze goederen naar China zeer beperkt. Echter, in China groeit de vraag naar dergelijke producten sterk. Chinese producenten kunnen niet voldoen aan deze groeiende vraag, wat de weg opent voor bijvoorbeeld leveranciers van peren en paprika's. Deze productgroep vereist wel aanzienlijke investeringen in koelketens, zowel in relatie tot het materieel als de gekoelde opslagfaciliteiten langs de route. Niettemin investeren China en Europese logistiek dienstverleners op dit moment in dergelijke faciliteiten. Het is dan ook een belangrijke

voorwaarde om bestaande supply chain oplossingen te optimaliseren en het concept haalbaar te maken. Gezien de Nederlandse logistieke expertise op dit gebied liggen hier kansen voor Nederlandse logistieke dienstverleners.

Grote invloed

China investeert ook fors in havens in Zuid- en Oost-Europa en dan met name in de Griekse haven Piraeus. De positie van Rotterdam als 'gateway to Europe' komt door deze ontwikkelingen onder druk te staan, zo is de verwachting. Andersom kunnen landhavens langs de OBOR-belt, zoals Piraeus, zich ontwikkelen tot een nieuwe draaischijf voor Chinese goederen die Europa binnenkomen. De Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) waarschuwt in haar recente rapport 'Mainports voorbij' dat Rotterdam de afgelopen jaren volop heeft geprofiteerd van het groeiende aantal containers uit China. Echter, zo stelt het RLI, volumestromen vanuit China richting Afrika en Zuid-Amerika zullen niet via Rotterdam gaan lopen. China heeft als onderdeel van het eigen OBOR-initiatief namelijk belangen genomen in andere Europese havens, zoals het al genoemde Piraeus. 'China heeft door de keuzes die het in de toekomst gaat maken grote invloed op de ontwikkeling van de haven van Rotterdam', aldus het RLI. Met de invloed en de financiële mogelijkheden van China is het OBOR-initiatief een niet te stuiten ontwikkeling. Wanneer significante ladingstromen gaan verschuiven naar de OBOR-routes zal dat bijvoorbeeld van invloed zijn op het te vervoeren volume in Nederland, bijvoorbeeld als het gaat om het voor- en natransport van met name containers rond de Rotterdamse haven. Het kan ook van invloed zijn op de keuze voor de vestigingslocatie van Europese distributiecentra, waarbij Nederland nu nog als aantrekkelijk wordt gezien.

Conclusies

Het OBOR-initiatief past in en versterkt de ontwikkeling in Europa dat het economisch zwaartepunt en de daaraan gekoppelde logistieke activiteit verschuift naar het oosten. Hoewel het transport via de Nieuwe Zijderoute nu nog marginaal is ten opzichte van ladingstromen die via West Europese havens lopen is het de verwachting dat het aandeel van deze route snel toe zal gaan nemen. Dat de (logistieke) wereld er over 5 jaar anders uitziet is wel duidelijk. Dit gaat ongetwijfeld ook invloed hebben op de logistieke activiteiten in Nederland. De Rotterdamse haven zal het bijvoorbeeld lastiger gaan krijgen om de sterke huidige concurrentiepositie te behouden en ook logistieke dienstverleners en transporteurs die betrokken zijn bij de aan- en afvoer in de Rotterdamse havens zullen dit gaan ervaren. Een ontwikkeling als het OBOR-initiatief heeft aan de andere kant altijd behoefte aan bedrijven die voorop willen lopen en de logistieke mogelijkheden van de nieuwe route willen ontginnen. Enerzijds wellicht een risico, anderzijds een interessante kans om bij succes

zichzelf in een uitstekende positie te manoeuvreren. Nederlandse logistiek dienstverleners moeten daarom op zoek naar mogelijkheden om in te spelen op deze nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld door zelf actief te worden op de nieuwe Zijderoute. Een aantal logistiek dienstverleners heeft hier al op in gespeeld, zoals het initiatief 'New Silk Way Logistics' (zie kader) laat zien.

De Nieuwe Zijderoute kan voor Nederlandse bedrijven ook nieuwe exportkansen mogelijk maken, zoals bijvoorbeeld voor de agrofood sector. Dit biedt tegelijk kansen voor logistiek dienstverleners die actief zijn in de wereld van gekoeld vervoer en opslag.

Kortom, de OBOR ontwikkeling zal een verschuiving in logistieke stromen veroorzaken, hoewel op dit moment nog beperkt, maar biedt zeker ook kansen voor de Nederlandse logistieke dienstverlening en de export van de Nederlandse logistieke kennis.

Dit artikel is gepresenteerd op de Vervoerslogistieke Werkdagen gehouden te Mechelen 17 & 18 november 2016.

## Literatuur

- Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2016) Mainports voorbij, Den Haag
- Rabobank (2016) From Freight trains to cold chain, geraadpleegd op 21 10 2016, <https://research.rabobank.com/far/en/sectors/fa-supply-chains/from-freight-trains-to-cold-chains.html>
- The Economist (2015) The new silk road, geraadpleegd op 21 10 2016, <http://www.economist.com/news/special-report/21663326-chinas-latest-wave-globalisers-will-enrich-their-countryand-world-new-silk-road>
- Van der Heijden, Van Leeuwen, Van de Loo & Van Luik (2016) 'One belt, one road' initiatief ontwikkeld zich razendsnel, Transport en Logistiek nr. 18, 2016
- Xiaoyong Zhang (2016) Catching the Golden opportunities via the OBOR for Dutch agriproduct, Presentatie op OBOR Seminar Havenbedrijf Rotterdam
- Gaining insight into the effects of Supply Chain Finance: the supplier perspective  
Christiaan de Goeij, Paulien de Graaf-Muller en Michiel Steeman
- Logistiek in de care – waar doet het zeer?  
Henny van Gaalen, Hans-Heinrich Glöckner, Reinder Pieters en Stef Weijers