



Spoorvervoer over Nieuwe Zijderoute:

Goedkoper dan luchtvracht, sneller dan zeevracht

Goedkoop, maar langzaam over de zee. Of snel, maar duur door de lucht. Dat waren lange tijd de twee mogelijkheden voor transport tussen China en Nederland. In de afgelopen jaren is er door China echter flink geïnvesteerd in een alternatief: het initiatief One Belt One Road (Obor).

DOOR ROBERT VAN LEEWEN EN CHRISTIAAN VAN LUIK



In het Obor-initiatief speelt spoorvervoer een centrale rol. Het initiatief, ook bekend als de Nieuwe Zijderoute, is veel meer dan alleen een infrastructureel of logistiek project. Reden voor TLN om de afgelopen maanden via een afstudeerstage onderzoek te doen naar de Nieuwe Zijderoute en de eventuele gevolgen hiervan voor de Nederlandse logistieke sector, de TLN-leden en -deelmarkten. Dit artikel biedt een inzicht in de eerste resultaten.

Zeer ambitieus

In de afgelopen decennia is China veranderd van een vooral naar binnen gekeerd land naar een land met een duidelijke ambitie om internationaal leidend te worden. Dit is in de jaren negentig ingezet met de 'go out'-strategie. In 2013 is deze strategie verder ingevuld met het Obor-initiatief, dat

is gericht op de ontwikkeling van sterkere (regionale) economische verbindingen binnen Eurazië en tussen Azië en Afrika. China wil dit realiseren via grootschalige infrastructureelprojecten en het faciliteren van investeringen in handel. China heeft al tientallen miljarden dollars geïnvesteerd of gereserveerd voor dit project dat een beoogde looptijd kent van dertig à veertig jaar. Het Obor-initiatief wordt vaak gezien als een infrastructureel project waarin spoorvervoer centraal staat. Maar Obor is veel meer. Met dit project wil China investeren in economische groei en werkgelegenheid, bijvoorbeeld in de nu nog wat onderontwikkelde en soms ook politiek instabiele gebieden in Midden- en West-China. Door de economische ontwikkeling in de landen om China heen, bijvoorbeeld in Midden-Azië, creëert China ook nieuwe exportmarkten voor zijn industrie en ontwikkelt het land zich nog sterker in de wereldeconomie. Bovendien, misschien voor China wel de belangrijkste reden, versterkt China met dit project zijn strategische en politieke positie in de regio én in de wereld, ten koste van de Verenigde Staten, Rusland, Japan, India en de Europese Unie.

Twee delen

Het Obor-initiatief is in twee delen te splitsen. Het 'road'-gedeelte heeft betrekking op de ontwikkeling van maritieme routes. De Chinese investeringen in de Griekse haven van Piraeus vallen bijvoorbeeld hieronder. Door deze investeringen is de containeroverslag in Piraeus tussen 2008 en 2015 verachtvoudigd. Daarmee wordt Piraeus voor China een steeds belangrijkere toegangspoort tot Europa. Het 'belt'-gedeelte richt zich op de ontwikkeling van economische landcorridors. De spoorontwikkelingen tussen Europa en China zijn hiervan het meest bekend. De gevolgen van Obor zijn al merkbaar in Nederland en de rest van Europa. De spoorverbindingen – op dit moment ongeveer vijftien routes – worden in hoog tempo ontwikkeld. Hierdoor is het aantal goederentreinen tussen China en Europa flink toegenomen; sinds 2016 is er ook een rechtstreekse verbinding tussen Tilburg en Chengdu. Rechtstreeks betekent hier overigens nog wel twee keer een overslag, vanwege de verschillen in spoorbreedte tussen China en Europa enerzijds en de vroegere Sovjet-Unie anderzijds. Mede door deze noodzakelijke overslagpunten heeft de Kazachse stad

Korghos aan de grens tussen China en Kazachstan zich kunnen ontwikkelen tot een snel groeiende dry port van bijna 600 ha.

Nog onduidelijk

Obor is dus een niet te onderschatten ontwikkeling, zowel op politiek als op logistiek-infrastructureel vlak. De ontwikkeling van een nieuwe, derde modaliteit – naast lucht en zeevaart – zal ongetwijfeld verschuivingen laten zien in goederenstromen. Ook komen goederenstromen via Obor nu op heel ander punten Europa binnen, via Oost- of Zuid-Europa in plaats van via de havens in de categorie Hamburg-Le Havre. Hoe groot deze gevolgen zullen zijn voor de handel en het transport tussen China en Europa is nog onduidelijk. Zeker als we dit willen doorvertalen naar de gevolgen voor de Nederlandse logistieke sector in het algemeen en de achterban van TLN in het bijzonder. De reacties in Nederland op Obor verschillen van 'geen substantiële verschuivingen' tot 'de kaarten worden opnieuw geschud'. Is het vooral de modaliteit zelf die nieuwe vervoersstromen genereert? Of is het een (gedeeltelijke) vervanging voor zeevracht of luchtvracht? En ontstaat er een rol voor wegvervoer tussen China en Nederland, nu de fysieke infrastructuur steeds beter wordt? Allemaal vragen waarop het afstudeeronderzoek antwoorden op moest gaan vinden.

Aantal onderdelen

Het onderzoek kende een aantal onderdelen, zoals een uitgebreide deskresearch naar de feitelijke situatie rond Obor en een kwantitatieve analyse van de handels- en vervoersstromen tussen China en de Europese Unie. Daarmee ontstond inzicht in de goederenstromen en modaliteitskeuzes. Door de karakteristieken van de producten te vergelijken met de karakteristieken van de modaliteit werd duidelijk voor welke goederen de spoorverbinding bijzonder geschikt is. Ook de vervoersomstandigheden en risico's spelen daarbij een rol, zo bleek. Zo doorkruist de Obor-trein regio's waar, afhankelijk van het seizoen, extreme temperaturen van +40 tot -40 °C kunnen voorkomen. De bevindingen werden vervolgens getoetst door middel van een aantal interviews met relevante partijen, waaronder ook een aantal TLN-leden. Op dit moment zit het onderzoek in de afrondende fase. Een eerste indruk kan echter al worden gegeven.

Bijzonder moeilijk

De spoorverbinding als modaliteit is een optie die tussen zeevracht en luchtvracht in zit. De transittijd is een stuk korter dan zeevracht, zeker als slow steaming in ogenschouw wordt genomen, maar nog altijd langer dan luchtvracht. Ook qua kosten zit het tussen beide modaliteiten in, met de nuancering dat de kosten voor spoorvervoer door Chinese subsidies kunstmatig laag worden gehouden. De tijdsduur en totale transportkosten zijn bovendien afhankelijk van het beginpunt en de eindbestemming. Gaat het om 'port-to-port' of om 'door-to-door'? Daarom is het ook bijzonder moeilijk om de transporttijden en kosten te vergelijken. Wanneer de goederen niet in het Chinese binnenland maar dicht bij de zeehaven van Shanghai geproduceerd worden, zal de transporttijd per zeevracht dalen en die van het spoorvervoer, evenals van de kosten, juist stijgen. Ook een uiteindelijke bestemming van de goederen in Midden-Europa, in plaats van Rotterdam, is van betekenis. In dat geval zullen de totale tijdsduur en de kosten via het spoor waarschijnlijk nog iets dalen, terwijl er voor zeevracht nog transporttijd en kosten bij komen voor het natransport vanuit Rotterdam naar de uiteindelijke bestemming.

Mate van vervanging

Voor goederen met een lage waardedichtheid (waarde in euro per kilo) is tijd minder belangrijk en is zeetransport de beste optie.

Zeker als het gaat om grote hoeveelheden. De spoorverbindingen bieden kansen voor producten van hoge waarde en grotere volumes. Immers, zeetransport is dan te langzaam en transport per vliegtuig te duur, vanwege het grote volume. Luchtvervoer zal altijd de meest geschikte modaliteit blijven voor een snelle levering van producten waarvan de urgentie van levering bijzonder hoog is of de waarde aanzienlijk. Niettemin zal er zeker een bepaalde mate van vervanging gaan optreden tussen lucht- en zeevervoer enerzijds en spoorvervoer anderzijds. De praktijk zal uitwijzen hoe groot die transitie zal zijn. De mate van vervanging is afhankelijk van een groot aantal factoren. In de eerste plaats van de karakteristieken van het product. Maar, zoals al gezegd, ook van hoe ver het startpunt en/of bestemming af liggen van zeehavens. Economische ontwikkelingen in China en de regio's die ontsloten worden, spelen ook een rol. Zogenaemde 'economies of scale' kunnen de kosten van spoorvervoer nog verder laten dalen.

Mooie kans

Welke goederen het meest geschikt lijken voor het spoorvervoer zal ook uit een analyse van de handelsstromen blijken. Enkele zijn bekend en worden in de praktijk al via het spoor vervoerd. Denk bijvoorbeeld aan laptops. Belangrijk daarbij is dat het niet al-

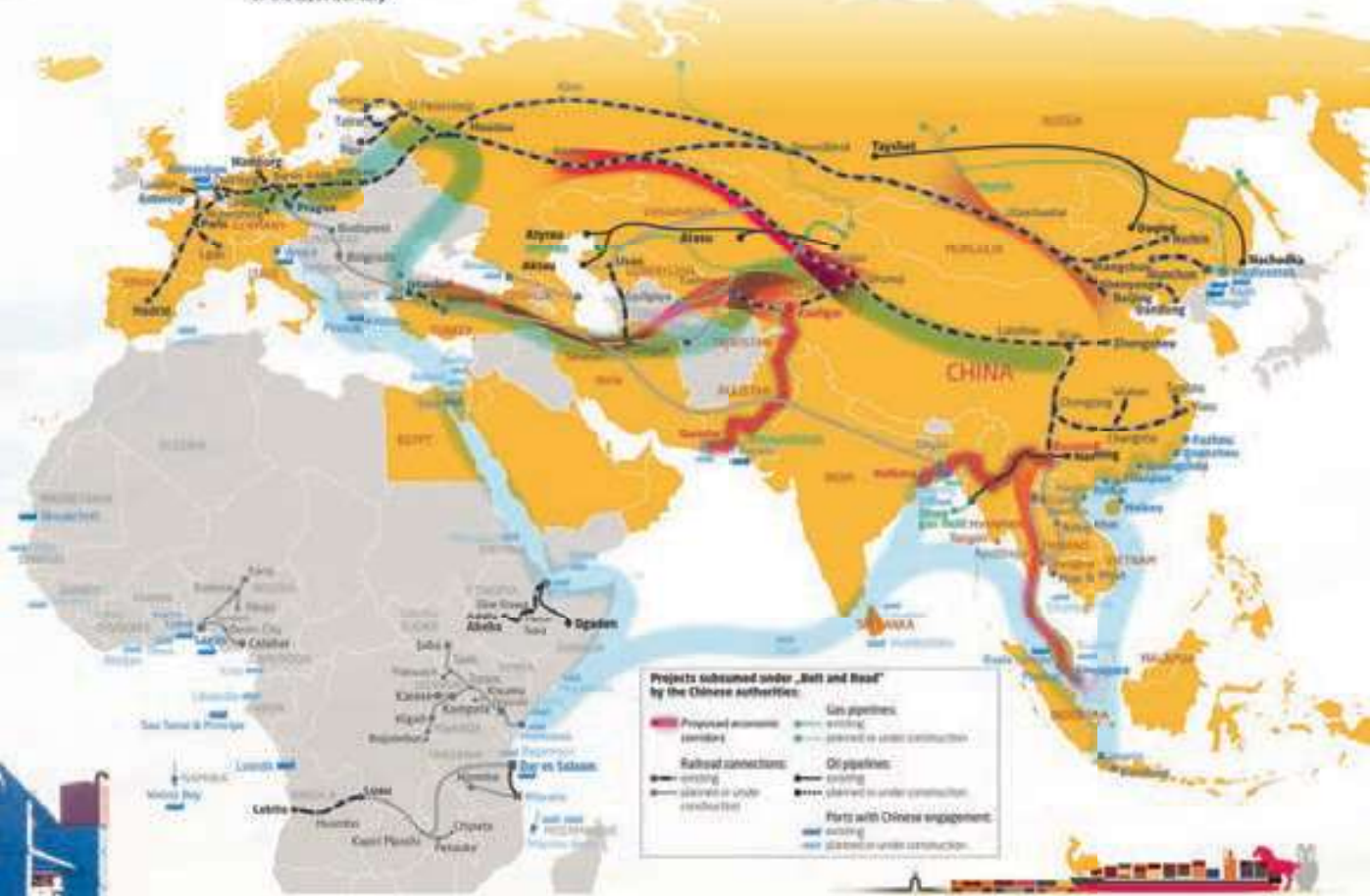
leen gaat om goederenstromen vanuit China naar Nederland. De opkomende Chinese middenstand en de groei van specifieke regio's in China creëren ook een vraag naar Nederlandse producten. Zo heeft FrieslandCampina kortgeleden een eerste container met Friso kindervoeding op de trein naar China gezet, om daarmee te testen of deze verbinding voor dit specifieke transport een goede toevoeging is als transportmethode, naast zeevracht en luchtvracht vanuit Nederland naar China. Dit voorbeeld werd ook tijdens een recent congres over de Nieuwe Zijderoute aangehaald, om te laten zien hoe een verlader kan omgaan met deze 'nieuwe' modaliteit naar China. In het geval van FrieslandCampina werd overigens nauw samengewerkt met een Nederlandse logistiek dienstverlener. Samen met de expediteurs waren de logistiek dienstverleners ruim vertegenwoordigd in het publiek – niet verwonderlijk gezien de potentie van Obor. Een aantal logistiek dienstverleners vervult zelfs al een actieve rol op dit vlak en ziet de Nieuwe Zijderoute vooral als een mooie kans.





China aims to build a global infrastructure network
"Belt and Road" infrastructure projects, planned and completed (March 2017)

■ Silk Road Economic Belt ■ Maritime Silk Road of the 21st Century ■ AIIB member states



Bron: Mercator Institute for China Studies.

