

TEKST: JUDITH VAN DE BOVENKAMP

Chinese aanwezigheid in de Rotterdamse haven



De eerste Chinezen in Nederland vestigden zich in 1911 in de Rotterdamse wijk Kattendrecht. Zij werden vooral gezien als goedkope arbeidskrachten die aan de slag konden als stoker, matroos of stakingbreker. Honderd jaar later zijn de Chinezen terug in de Rotterdamse haven, maar in een heel andere hoedanigheid. Chinese bedrijven hebben aandelen in de tweede Maasvlakte, doen aan containeroverslag en olie bunkeren. Krijgt China niet te veel macht in Europa's grootste haven?



Volgens Peter den Breejen, Nederlands directeur van het Chinese Cosco Containerliners in Rotterdam, valt het wel mee met de invloed van Chinese bedrijven in de haven. “China is een belangrijke handelspartner, maar uiteraard gaat er ook heel veel lading van en naar andere landen. Daarnaast is Rotterdam niet alleen belangrijk voor het containervervoer maar ook voor andere sectoren, zoals olie, chemicaliën, kolen en erts in bulk. Juist deze verscheidenheid aan bedrijvigheid versterkt de positie van Rotterdam en daardoor is en blijft Rotterdam een aantrekkelijke haven.” Niet alleen aantrekkelijk voor China dus, maar toch valt de Chinese invloed op. Zo heet een van de havens in aanleg op de Tweede Maasvlakte Yangzehaven en heeft een kwart van alle containeroverslag in de haven betrekking op China.

Rotterdam is in tien jaar tijd van de derde plaats binnen de containerhavens op de World Port Ranking List gezakt naar de tiende plaats. Acht van deze tien havens liggen in China. Is de terugval van de Rotterdamse haven te wijten aan de opkomst van deze Chinese havens? Den Breejen: “De Rotterdamse haven is de afgelopen tien jaar ook gegroeid, alleen iets minder snel dan de Chinese havens. China verscheept niet alleen veel lading naar Europa maar ook naar andere plaatsen in de wereld. Omdat de productie in China in de afgelopen jaren enorm is toegenomen, is de toename van invoer van grondstoffen en de export van producten uit China eveneens fors toegenomen. Daarnaast speelt de grote omvang van China als land en het hoge aantal inwoners een rol.”

Dat de Gemeente Rotterdam de Chinese aanwezigheid in de haven stimuleert, blijkt onder andere uit de aanleg van het European China Centre. Eind juni 2011 is men begonnen met de bouw van de eerste fase en het geheel wordt in vijf fasen opgeleverd. Het centrum moet een

De Chinese invloed valt op, zo heet een van de havens in aanleg op de Tweede Maasvlakte Yangzehaven

internationaal multifunctioneel handelscentrum worden, een ontmoetingsplaats voor Chinese en Nederlandse zakenpartners. Er worden appartementen, kantoren, een hotel en restaurants aangelegd. De Chinese invloed blijkt niet alleen uit de naam van het centrum, maar ook uit de aanleg van Chinese restaurants en winkels gespecialiseerd in Chinese producten.

Speciale economische zones

Volgens de denktank EDBR (Economic Development Board) gaat de Gemeente Rotterdam nog niet ver genoeg in het verwelkomen van Chinese investeringen. EDBR kwam onlangs met het opmerkelijke voorstel om verouderde of in onbruik geraakte gebieden in de haven vrij ter beschikking te stellen aan Chinese ondernemers. Deze gebieden zouden dan de status van speciale economische zone moeten krijgen, waar de Chinezen ruimte krijgen om naar eigen inzicht projecten op te zetten tegen lage kosten. Dit is dezelfde methode als die China toepaste aan het begin van de jaren '80 om de komst van westerse investeringen naar China te bevorderen. Hoewel dit een gewaagd plan is waar nog geen goedkeuring aan gegeven is, toont het idee aan dat de rollen op het handelstoneel – en daarmee in de Rotterdamse haven – zich aan het om-draaien zijn.

Vooralsnog heeft Rotterdam zijn koppositie als grootste haven van Europa weten te behouden en heeft het nog altijd een voorsprong op Hamburg en Le Havre. Maar de toenemende Chinese investeringen werken concurrentie tussen deze drie havens in de hand. De verwachting is dat deze concurrentie in de komende jaren sterk zal

toenemen. Cosco heeft in 2010 zo'n 30 procent van zijn lading gelost in Rotterdam. Volgens Den Breejen zijn de voornaamste redenen om voor Rotterdam te kiezen de moderniteit en veiligheid van de haven. "Alle havens willen graag zo veel mogelijk (Chinese) lading afhandelen, maar wie de beste mogelijkheden biedt, zal uiteindelijk de meeste lading binnenhalen. Cosco zoekt naar de beste mogelijkheden en is ook bereid te investeren als er zich goede mogelijkheden voordoen. Het grote voordeel van de Rotterdamse haven is dat elk schip volledig beladen in de haven kan aanlopen, er zijn geen beperkingen voor diepgang, de bunkertarieven zijn gunstig en de schepen worden snel geladen en gelost. Veiligheid, efficiëntie en redelijke kosten zijn een prima combinatie."

Chinese investeringen worden in Rotterdam voornamelijk toegejuicht. De vraag die daarbij rijst, is of het Havenbedrijf de Rotterdamse belangen voldoende kan waarborgen. Volgens een woordvoerder van het Havenbedrijf is dat zeker het geval. Dat het Havenbedrijf zijn mannetje staat, blijkt uit de maatregelen die getroffen werden toen het Chinese Hutchison Whampoa Ltd. een te overheersende positie dreigde te krijgen. Sinds 2002 is Hutchison Whampoa eigenaar van het overslagbedrijf ECT, dat ruim 60 procent van alle containers in Rotterdam verwerkt. Het bedrijf is de grootste werkgever in de regio en is een van de grootste huurders van bedrijfsgrond in de haven. Daarnaast baat het met vier andere rederijen (waaronder Cosco) de Euromax uit. De opening daarvan zorgde dat de overslagcapaciteit in de haven met een kwart kon toenemen. Om over-

'Het grote voordeel van de Maasstad is dat elk schip volledig beladen in de haven kan aanlopen'



heersing te voorkomen heeft het Havenbedrijf besloten meer concurrentie toe te laten en hebben de bedrijven DP World (Dubai) en APM (Denemarken) terminals toegewezen gekregen op de Tweede Maasvlakte. In de Griekse haven Piraeus heeft Cosco onlangs een belangrijk stuk grond aangekocht, waarmee de Chinese invloed in die haven aanzienlijk toenam. Volgens Den Breejen is er in Rotterdam nog geen sprake van soortgelijke projecten. Nu verkeert Nederland ook niet – zoals Griekenland – in een zodanige financiële positie dat verkoop van havengrond noodzakelijk is. Het Havenbedrijf verhuurt alleen gronden.

Koppositie in Europa behouden

Hoewel de haven van Rotterdam in de afgelopen decennia gestaag is gegroeid en overslag en buitenlandse investeringen jaarlijks toenemen,

moet de haven zijn best doen om nummer één in Europa te blijven. Volgens het Havenbedrijf is de aanleg van de Tweede Maasvlakte noodzakelijk om deze koppositie te behouden. De aanleg zal in 2013 afgerond zijn, waarmee een hoogwaardige toplocatie in het hart van Europa ontstaat, een haven die ook Chinese rederijen niet links zullen laten liggen. Den Breejen: “Door de uitbreiding van de haven zal Rotterdam zijn positie als belangrijkste Europese containerhaven verder versterken. Voor Cosco is het belangrijk dat er ook in de toekomst voldoende capaciteit is om alle lading vanuit China te kunnen blijven behandelen.” Tot nu toe was het beleid van de Rotterdamse haven vooral gericht op containeroverslag, maar de verwachting is dat de komende jaren veel geld te verdienen valt met olieopslag. De toenemende Chinese behoefte aan olie zorgt

Chinese investeringen worden toegejuicht, maar de vraag is of het Havenbedrijf de Rotterdamse belangen kan waarborgen

ervoor dat mondiale oliestromen verschuiven en deze invloed is in Rotterdam al te merken. De aanvoer van olie uit Saoedi-Arabië is teruggelopen omdat deze vaker rechtstreeks naar China wordt vervoerd. Daar staat tegenover dat zo'n 30 procent van de aangevoerde ruwe olie die in Rotterdam wordt verwerkt inmiddels uit Rusland afkomstig is. Rotterdam is de enige haven in de Europese regio die diep genoeg is om de mammoettankers die deze olie vervoeren te ontvangen. Om een grotere rol te kunnen spelen in deze ontwikkelingen wordt momenteel bekeken of de Tweede Maasvlakte geschikt gemaakt kan worden voor olieopslag.

Het Havenbedrijf in China

Sinds 1979 heeft het Rotterdamse Havenbedrijf een kantoor in Shanghai, en sindsdien heeft het de ontwikkelingen in China goed bijgehouden. Zo heeft het Havenbedrijf niet alleen Chinese investeringen in Rotterdam aangetrokken maar heeft het inmiddels ook een voet tussen de deur in China. Op ruim 160 kilometer van Peking wordt momenteel de nieuwe Nangang-haven aangelegd. Deze haven is voornamelijk bedoeld voor zwarte industrie, waaronder de petrochemie, en daar heeft het Rotterdamse havenbedrijf veel ervaring mee. Daarom is er een overeenkomst opgesteld, waarin is vastgelegd dat het Havenbedrijf Rotterdam de Nangang-haven voor tenminste vijf jaar zal ondersteunen in de aanleg en het management van de haven. Door deze samenwerking hoopt Rotterdam de voorkeur te krijgen als Europese aanlegplaats voor goederenoverslag naar Europa vanuit de nieuwe haven. Een woordvoerder van het havenbedrijf

legt uit: "We proberen zoveel mogelijk overeenkomsten te sluiten met grote multinationals, zodat we hun goederenstroom naar Rotterdam kunnen leiden." De Nangang-haven wordt het grootste industriële complex in Noord-China en het spreekt voor zich dat het Havenbedrijf blij is met de overeenkomst. Rotterdam hoopt op een hechte samenwerking, die op langere termijn zal leiden tot een deelneming in de haven. Door dit samenwerkingsverband zou Rotterdam ook kunnen profiteren van lading die vanuit Chinese havens naar Europa gaat. Het Rotterdamse Havenbedrijf is de eerste buitenlandse havenautoriteit die een dergelijke overeenkomst met Nangang gesloten heeft.

Tot nu toe heeft het Havenbedrijf een goed evenwicht weten te bewaren tussen het aantrekken van Chinese investeringen die het handelsklimaat in Rotterdam bevorderen enerzijds en het waarborgen van de positie van de Rotterdamse haven anderzijds. De macht op het wereldtoneel is aan het verschuiven en gelukkig ziet Rotterdam daar vooral de kansen en mogelijkheden van in.