

Relatie China met logistiek NL

Onderzoek naar de relatie van China met de logistieke activiteiten die gerelateerd zijn aan de voor NL van belang zijnde goederenstromen

Eindrapport
Maart 2021

Dr. Larissa van der Lugt
Martijn Streng, MSc
Dr. Bart Kuipers
Dr. Wouter Jacobs



Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Samenvatting | 4 |
| 1 Inleiding..... | 8 |
| 1.1 Achtergrond | 8 |
| 1.2 Scope en aanpak | 8 |
| 1.3 Opzet rapportage..... | 9 |
| 2 Handel en goederenstromen in Nederland en China | 10 |
| 2.1 Nederlandse handel..... | 10 |
| 3 Relatie China met goederenstromen..... | 14 |
| 4 Relatie China met stromen | 21 |
| 4.1 Global Ultimate Ownership (GUO) | 21 |
| 4.2 Nadere blik op de voor Nederland belangrijke goederenstromen..... | 22 |
| 4.3 Aardolie..... | 23 |
| 4.3.1 Analyse aandeel China in herkomst en bestemming stromen | 23 |
| 4.3.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven | 24 |
| 4.3.3 Logistieke strategie China tav goederenstroom | 24 |
| 4.3.4 Conclusie | 24 |
| 4.4 Minerale olieproducten | 24 |
| 4.4.1 Herkomst en bestemming stromen | 24 |
| 4.4.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven | 25 |
| 4.4.3 Strategie China tav goederenstroom..... | 25 |
| 4.4.4 Conclusie | 25 |
| 4.5 Chemische producten | 25 |
| 4.5.1 Analyse aandeel China in herkomst stromen | 25 |
| 4.5.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven | 26 |
| 4.5.3 Strategie China tav goederenstroom..... | 26 |
| 4.5.4 Conclusie | 26 |
| 4.6 Voedingsmiddelen | 26 |
| 4.6.1 Analyse aandeel China in herkomst stromen | 26 |
| 4.6.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven | 27 |
| 4.6.3 Strategie China tav goederenstroom..... | 27 |
| 4.6.4 Conclusie | 27 |
| 4.7 Machines en elektronische componenten | 28 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.7.1 | Analyse aandeel China in herkomst stromen | 28 |
| 4.7.2 | Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven | 28 |
| 4.7.3 | Strategie China tav goederenstroom | 28 |
| 4.7.4 | Conclusie | 28 |
| 4.8 | Containers | 29 |
| 4.8.1 | Herkomst en bestemming stromen | 29 |
| 4.8.2 | Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven | 29 |
| 4.8.3 | Strategie China tav goederenstroom | 29 |
| 4.8.4 | Conclusie | 29 |
| 5 | Synthese en conclusie | 31 |
| 5.1 | De resultaten | 31 |
| 5.2 | Aanbevelingen: scenario-analyses om tot een handelingsperspectief te komen | 33 |
| | Bijlage Logistieke strategie China | 35 |

Samenvatting

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Erasmus Centre for Urban, Port en Transport Economics (Erasmus UPT) gekeken naar de ontwikkeling van de mogelijke invloed van China op voor Nederland van belang zijnde goederenstromen. Het belang van goederenstromen kent verschillende perspectieven. Ze kunnen een belang hebben:

1. Als importstromen input leverend voor het functioneren van diverse productiesectoren in de Nederlandse economie;
2. Als exportstromen bijdragend aan de Nederlandse economie;
3. Als zowel import, export als doorvoerstromen belang gevend aan Nederland als Gateway voor Europa, oftewel de mainport functie met haar verdienvermogen
4. Voor de meer strategische doelstellingen van de Nederlandse overheid, bijvoorbeeld in de transitie naar elektrificatie en waterstof.

Vanuit onderzoeken en nieuwsberichten komen verschillende visies over de invloed van China op de voor Nederland essentiële goederenstromen naar voren; deze lopen breed uiteen van 'China neemt de wereld over' tot 'het valt allemaal wel mee en de invloed is beperkt'. De daadwerkelijke invloed exact kwantificeren blijkt ingewikkeld en daarbij leeft een groeiend gevoel dat we beter zicht moeten krijgen op deze mogelijke invloed om regie en grip te behouden. Dit onderzoek is een eerste stap in het in kaart brengen van de invloed van China. Het onderzoek richt zich specifiek op het positie nemen van China in bedrijven die actief zijn in de ketens van de voor Nederland belangrijke goederenstromen. Het gaat dan vooral om bedrijven waar een Chinees (staats)bedrijf direct een aandeel heeft of waarvan de ultimate owner (GUO) een Chinees (staats)bedrijf is. Data-analyse met behulp van de ORBIS-database heeft per goederenstroom een feitelijk inzicht opgeleverd.

Daarnaast onderkennen we meer mogelijkheden waarop China een invloed kan uitoefenen op de goederenstromen:

- 1) Routes verleggen van goederen die 'door' Nederland heen gaan, door positie te nemen in haven- en transport infrastructuur en assets buiten Nederland (zie het Belt and Road Initiative);
- 2) Restricties leggen op Chinese exporten van voor Nederland relevante goederenstromen;
- 3) Goederen naar China 'trekken' door relaties aan te gaan met de oorsprong van de goederen
 - a. Grootschalige inkoop
 - b. Controle over productie/winning locaties

In een workshop aanvullend op de data-analyse hebben we het brede perspectief gekozen. We hebben input van experts gekregen op hoe China de verschillende mogelijkheden om haar invloed te vergroten aanwendt en wat mogelijke gevolgen zijn.

Resultaten

Met behulp van ORBIS gebaseerde data-analyse en deskresearch is de omvang bepaald van de feitelijke dominantie die China heeft in de bedrijven van de logistieke ketens van een aantal meest essentiële goederenstromen. Conclusie is dat we op dit moment nog weinig dominantie van China door middel van gevestigde posities zien in vrijwel alle goederensectoren die we onderzocht hebben, behalve bij containers. Er zijn wel voorbeelden van recentelijke overnames, zoals bij logistieke dienstverlener KLG Europe en er zijn grote Chinese bedrijven die in de verschillende sectoren buiten China actief zijn zoals Sinopec, Cosco, Cainiao. Maar eigenlijk is alleen in de containersector bij de terminal bedrijven in Rotterdam sprake van dominantie van bedrijven in Chinees eigendom. Daarbij komt wel dat Cosco,

Chinees staatsbedrijf, de derde grote containerrederij ter wereld is met toenemende aandelen in containerterminals, zowel aan de zeezijde (bijv. 35% aandeel in Euromax, CSP Terminal Zeebrugge) als aan de landzijde (Duisburg). Waarbij de kanttekening gemaakt moet worden dat het grootste terminal bedrijf in Rotterdam, Hutchison's ECT, Hongkong-Chinees is, wat voorsnog een groot verschil maakt; dit wordt op private wijze gerund, vooral gericht op investeringsrendement, zonder daadwerkelijke invloed vanuit de Chinese staat op de bedrijfsvoering. Tweede kanttekening is dan dat China duidelijk meer politieke invloed in Hongkong verkrijgt, wat de vraag doet rijzen of dergelijke 'staatsonafhankelijke' posities in de toekomst zo zullen blijven.

Van een zich ontwikkelende invloed op Nederlandse goederenstromen is vanuit een mogelijk sterker wordende positie via aandeelhouderschap in relevante bedrijven slechts in de container sector feitelijke zichtbaarheid: in andere onderzochte sectoren zien we wel Chinese bedrijven maar ook veel bedrijven van andere nationaliteiten en is hier van een sterk toenemende Chinese dominantie op dit moment niet echt sprake.

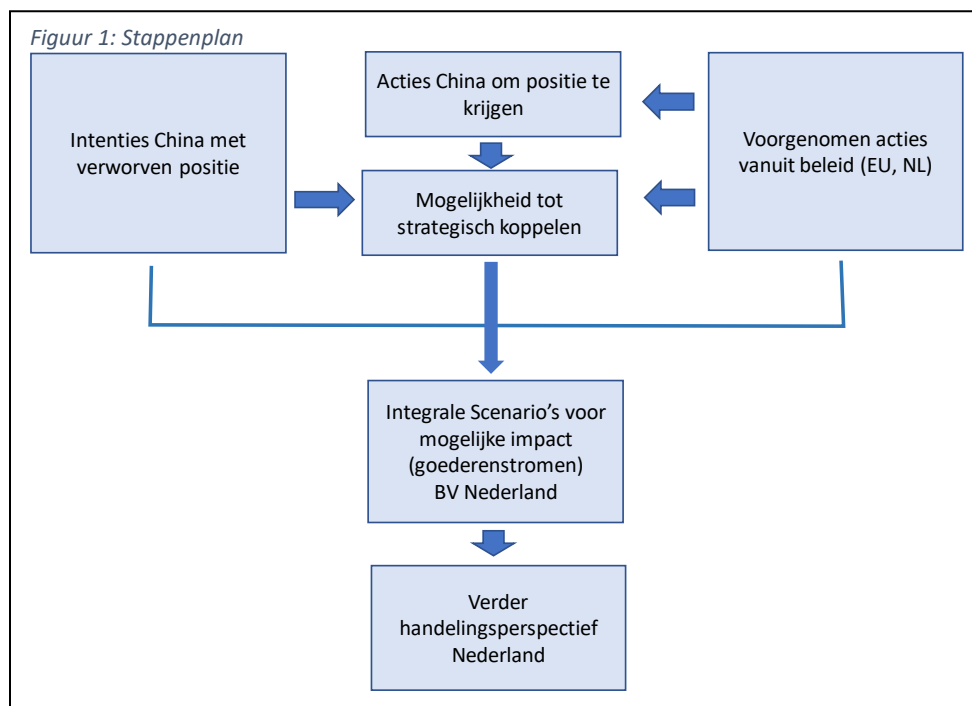
In een uitgebreide workshop is ingegaan op verdere acties die China doet om een positie te verkrijgen die het de mogelijkheid geeft, invloed te verkrijgen op de Nederlandse goederenstromen. Investerings in transport en haveninfrastructuur in de BRI-landroute en in containerterminals in concurrerende havens (al dan niet als onderdeel van de BRI-strategie) vinden plaats. Cosco, de 3^{de} rederij wereldwijd en investeerder in vele terminals wereldwijd en ook in Europa is een voorbeeld. Van der Putten (2019) gaat hier nader op in en concludeert dat Cosco door directe en indirecte overnames in omvang groeit. Daarnaast zijn andere Chinese bedrijven actief in containerterminals (zoals China Merchant Shipping, Hutchison Whampoa en Shanghai International Port Group). Deze activiteiten zijn over heel Europa verspreid met een sterkere concentratie in de Zuid-Europese landen (Griekenland, Italië, Portugal). Deze partijen zijn geen ladingeigenaren en hebben geen echte zeggenschap over goederenstromen. Wel kan eventuele integratie van partijen hier ketenposities opleveren die weldegelijk van invloed kunnen zijn op de werken van het gehele systeem.

Op dit moment zijn BRI-havens als Piraeus nog niet in staat om daadwerkelijk op grote schaal lading van bijvoorbeeld Rotterdam over te nemen; de vraag is hoe dat in de toekomst zal zijn. Ook is nog een vraag in welke mate China in staat zal zijn dergelijke haven-investeringen nog weer uit te breiden in andere landen van Europa. Daarnaast heeft Cosco investeringen in Duisburg wat als onderdeel van de BRI-ontwikkelingen kan leiden tot verdere verschuiving naar spoorvervoer en Duisburg kan versterken als logistieke hub. Op dit moment gaat het nog niet om grote volumes, maar door de meer hoogwaardige aard van de goederen gaat het wel om steeds meer waarde die op deze manier vervoerd wordt. Zulke investeringen trekken vaak nieuwe Chinese bedrijvigheid aan en er ontstaat mogelijk een nieuw logistiek cluster met meer Chinese bedrijven.

Een andere wijze van invloed die genoemd is, is het aantrekken van goederen naar China door het aangaan van relaties met de oorsprong van goederen, door middel van grootschalige inkoop of controle over productie/winning locaties. We weten dat dit gebeurt in Afrikaanse landen. Om iets te kunnen zeggen over omvang en mogelijk gevolg hiervan is nader onderzoek vereist; dit hebben we niet in de scope van deze studie kunnen meenemen.

Scenario analyse en vervolg

Deze studie is een quick scan en eerste aanzet om een zicht te krijgen op de mogelijke ontwikkelingen in de acties die China onderneemt om mogelijk meer positie en daarmee meer invloed te krijgen op voor Nederland belangrijke goederenstromen. De scan is daarmee in feite onderdeel van een groter stappenplan om te komen tot een diepgaander inzicht en om uiteindelijke aanbevelingen voor een handlingsperspectief te kunnen doen. Dit stappenplan zou er als in figuur 1 uitzien.



In dit stappenplan wordt toegewerkt naar een aantal scenario's. Een deel van het benodigde inzicht daarvoor is al in deze studie verkregen, maar een deel ook niet. De analyse van in welke mate China dominantie ontwikkelt in de bedrijfssectoren die direct betrokken zijn bij de aanvoer- afvoer en doorvoer van onze goederenstromen zorgen is gedaan. Vervolgens hebben we geconstateerd dat China ook op andere wijzen haar positie kan verstevigen:

- China investeert verder in andere Europese havens (zie ook analyse: Van der Putten)¹;
- Chinese investeert verder in transportinfrastructuur in de EU (spoorlijnen, weginfrastructuur, inland terminals);
- China investeert in distributiecentra en ander logistiek vastgoed in (oost)-Europa (zie Duisbrug als voorbeeld);

¹ Van der Putten, F-P., (2019) European seaports and Chinese strategic influence The relevance of the Maritime Silk Road for the Netherlands

- China realiseert verdere verticale integratie vanuit haar bestaande grote logistieke spelers zoals Cosco en Sinotrans.
- China investeert in eigen E-commerce assets waarbij ze een geïntegreerde ontwikkeling met logistiek nastreeft (Alibaba met Cnianao en Post-NL)
- China investeert in de innovatie labs van logistiek gerelateerde bedrijven

En als we dit integraal bekijken veronderstellende dat China in staat is belangen te clusteren, kan door een hele keten heen een dominante positie ontstaan.

Aanbeveling is om vanuit een nadere analyse van deze mogelijke ontwikkelingen, die dan vooral gerelateerd zijn aan de containerstromen van, naar en door Nederland, een aantal meer integrale scenario's te gaan schetsen waarbij ingegaan wordt op:

- De mogelijke koppelingen van verschillende door China verworven posities; dus vanuit een meer integrale blik;
- De mogelijke invloed van het (Europese) beleid, dat bepaalde ontwikkelingen al kan tegengaan of juist niet;
- De concrete intenties die China kan hebben met verworven posities zoals het sturen van stromen, het opleggen van standaarden, het afdwingen van voordelige condities.

Dit resulteert dan in een aantal scenario's voor de mate van en type risico dat er kan ontstaan². Dit biedt vervolgens handvatten voor een handelingsperspectief dat kan variëren van verder monitoren tot daadwerkelijke beleidsacties ondernemen.

² Bijvoorbeeld op het moment dat China nog verder investeert in haveninfrastructuur in Zuid-Europa, met mogelijk ook achterland connecties daarbij, er daarbij weinig beleid wordt ontwikkeld om dat tegen te gaan, er een cluster van Chinees logistiek vastgoed in Centraal-Europa ontstaat, Cosco verder verticaal integreert in terminals maar ook in landzijdige logistiek, kan het effect zijn dat doorvoerstromen door Nederland verlegd worden.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De Nederlandse economie is een sterke, open economie, met een diversiteit aan sectoren die internationaal actief zijn. Goederenstromen spelen daarin een belangrijke rol. Enerzijds als belangrijke input voor de economische sectoren, anderzijds als exponent van die sectoren in de vorm van (weder) exporten. ‘Daarmee’ maar ook ‘daarnaast’ speelt de haven en maritiem-logistieke sector een belangrijke rol. ‘Daarmee’ omdat zij een betrouwbare en efficiënte aan- en afvoer van de goederenstromen faciliteert en mogelijk versterkt, en ‘daarnaast’ omdat de haven en maritiem- logistieke sector zelf een substantieel waarde toevoegende sector is in de Nederlandse economie. Vanuit deze verschillende belangen dient Nederland voldoende regie te houden over de stromen. Dit betekent het behouden van de regie in het logistieke systeem om de goederenstromen op gewenste wijze te kunnen faciliteren zodat een concurrerende maar ook betrouwbare aan- en afvoer mogelijk blijft. Dit betekent ook het voldoende borgen van de stromen zodat de mainports en gerelateerde logistieke systeem hun verdienvermogen behouden.

Want dat is niet meteen evident. Nederland acteert – net als andere landen – economisch op het wereldtoneel. Dit brengt kansen maar ook bedreigingen; in dit onderzoek focussen wij ons op de dreiging door China. Kansen in de zin van handel, specialisatie en samenwerking. Maar, ontwikkeling van schaarste, geopolitieke machtsverschuivingen maar ook bijvoorbeeld een crisis als de COVID-19 pandemie, kunnen krachten voortbrengen die onze controle over de aan- en afvoer van de essentiële goederenstromen kunnen ondermijnen. De coronacrisis bijvoorbeeld, heeft laten zien hoe afhankelijk ons land is van medische hulpmiddelen, medicijnen en grondstoffen voor medicijnen uit India en China. En China voert, met zijn Belt en Road initiatief (BRI) een offensieve investeringsstrategie vanuit een brede geopolitieke achtergrond. Daarbij is het niet meteen duidelijk welke onderdelen van de logistieke infrastructuur van ons land inmiddels eigendom zijn -of onder invloed staan- van Chinese spelers en wat dat op termijn betekent. Deze studie focust op de relatie die China heeft met het Nederlandse maritieme, haven- en transportsysteem vanuit het perspectief van de meest essentiële goederenstromen die daardoor gefaciliteerd worden. Hiervoor hebben wij een aantal vragen die leidend zijn in dit document.

- 1) Wat zijn de essentiële goederenstromen voor de Nederlandse economie?
- 2) Hoe zitten de relevante transport en logistieke ketens in elkaar?
- 3) Welke mogelijke invloed is er vanuit China op deze ketens?

1.2 Scope en aanpak

Deze studie betreft een eerste korte aanzet om te komen tot meer feitelijk inzicht in waar we de mogelijke positie en invloed van China zien ontwikkelen. We selecteren eerst een aantal essentiële goederenstromen voor Nederland. Vervolgens analyseren we breed op welke wijze er zich vanuit China een mogelijke invloed op de Nederlandse goederenstromen kan ontwikkelen. We identificeren meer feitelijk of en waar we al mogelijke directe invloed zien vanuit het feit dat Chinese bedrijven dominant actief zijn of meerderheidsbelangen hebben bij grote partijen die actief zijn in het transport en logistieke

systeem. Dit doen we met behulp van de Orbis bedrijvendatabase van Bureau van Dijk³. Dit is 's werelds toonaangevende database voor academisch onderzoek op bedrijfsniveau. De gegevens hebben betrekking op 120 miljoen beursgenoteerde en niet-beursgenoteerde bedrijven wereldwijd, en zijn voornamelijk gericht op juridische entiteiten in Europa (ongeveer 70 miljoen bedrijven) (De Jong et al., 2017). Bureau van Dijk gebruikt onder meer gegevens van de Nederlandse Kamer van Koophandel. De informatie uit de database wordt veel gebruikt in academische studies in het algemeen, maar ook voor studies voor Chinese FDI. Met behulp van deze database trachten we een feitelijk inzicht te geven van de positie van Chinese bedrijven in de logistieke ketens van de voor Nederland belangrijke goederenstromen.

Tegelijkertijd weten we dat er ook meer indirecte ontwikkelingen zijn die niet direct uit bestaande beschikbare databases naar voren komen, die soms nog erg in een initiële fase van ontwikkeling zitten of waarbij het vooralsnog om een enkele casus gaat waarvan niet duidelijk is wat de invloed is op onze stromen, zoals:

- 1) Routes verleggen van goederen die 'door' Nederland heen gaan, door positie te nemen in haven- en transport infrastructuur en assets buiten Nederland (zie het Belt and Road Initiative);
- 2) Restricties leggen op Chinese exporten van voor Nederland relevante goederenstromen;
- 3) Goederen naar China 'trekken' door relaties aan te gaan met de oorsprong van de goederen
 - a. Grootschalige inkoop
 - b. Controle over productie/winning locaties

Een expert-workshop en enkele aanvullende interviews hebben hier meer inzicht verschaft. We duiden deze ontwikkelingen in het rapport en geven in een synthese een aanzet tot scenario-ontwikkeling die mogelijk in een vervolgfase verder kan worden uitgewerkt en ingevuld.

1.3 Opzet rapportage

Hoofdstuk 2 schetst een overzicht van handels- en goederenstromen van Nederland en China en vormt daarmee een kader om de keuze voor goederenstromen heen. Hoofdstuk 3 gaat in op de verschillende wijzen waarop er vanuit China invloed kan zijn op de essentiële stromen. In hoofdstuk 4 wordt dan ingegaan op de wijze van invloed van China op essentiële stromen, onder andere door middel van het inzicht in het huidige niveau van Chinees eigendom in de verschillende sectoren van het transport en logistieke systeem per goederensoort. Hoofdstuk 5 geeft een synthese en geeft op een aanbeveling voor verdere scenario-ontwikkeling.

³ Kalemli-Ozcan, S., Sorensen, B., Villegas-Sanchez, C., Volosovych, V., & Yesiltas, S. (2015). How to Construct Nationally Representative Firm Level Data from the Orbis Global Database: New Facts and Aggregate Implications (No. w21558). National Bureau of Economic Research.

2 Handel en goederenstromen in Nederland en China

Deze eerste sectie richt zich op het in kaart brengen van de handel en goederenstromen van, naar en door Nederland: welke sectoren hebben grote waarde voor Nederland? Daarnaast kijken we naar de positie van China in de importen en exporten van Nederland.

2.1 Nederlandse handel

Voor de Nederlandse handelsstatistieken hebben we gebruik gemaakt van CBS statistieken die de omvang van Nederlandse importen en exporten weergeven en daarnaast statistieken die de omvang van de Nederlandse verkopen van industriële producten weergeven. Tabel 1 geeft inzicht in welke Nederlands belangrijkste exportstromen zijn, ingedeeld naar goederenklasse en gerankt naar omvang. Tabel 2 geeft inzicht in de verkoopwaarde van industriële producten, ook per goederenklasse en gerankt naar omvang.

Tabel 1 Gerangschikt overzicht van 2019 Nederlandse export naar goederenklasse, in waarde

| Export van goederen per goederengroep | 2019, mln euro |
|--|----------------|
| <i>Totaal goederen</i> | 515.264 |
| SITC 7: Machines en vervoermaterieel | 152.937 |
| SITC 5: Chemische producten | 87.492 |
| SITC 3: Minerale brandstoffen, smeermiddelen en dergelijke producten | 67.665 |
| SITC 0: Voeding en levende dieren | 66.741 |
| SITC 8: Diverse gefabriceerde goederen | 63.763 |
| SITC 6: Fabricaten hoofdzakelijk gerangschikt volgens grondstoffen | 41.866 |
| SITC 2: Grondstoffen, niet eetbaar, behalve brandstoffen | 22.714 |
| SITC 1: Dranken en tabak | 5.897 |
| SITC 4: Dierlijke en plantaardige oliën en vetten | 3.738 |
| SITC 9: Niet afzonderlijk genoemde goederen | 2.450 |

Tabel 2: verkoopwaarde industriële producten Nederland in mln euro

| Verkoopwaarde in mln euro; industriële producten naar productgroep (ProdCom), 2019. (Bron: CBS) | | |
|---|--------|--------------|
| Product | Waarde | Uitsplitsing |
| 10 Voedingsmiddelen | 49387 | |
| 1051 Kaas en andere zuivelproducten | | 6463 |
| 1011 Vlees, verwerkt en verduurzaam | | 4370 |
| 1041 Oliën en vetten | | 3932 |
| 1082 Cacao, chocolade en suikerwerk | | 3776 |
| 1012 Vlees van gevogelte; verwerkt en verduurzaam | | 2952 |
| 20 Chemische producten | 42109 | |
| 2014 Andere organische chemische basisproducten | | 15807 |
| 2016 Kunststoffen in primaire vormen | | 11493 |
| 28 Machines, apparaten en werktuigen niet eerder genoemd | 26648 | |
| 25 Werken van metaal, andere dan machines, toestellen en werktuigen | 13793 | |
| 2511 Metalen constructiewerken en delen daarvan | | 4481 |
| 24 Metalen in primaire vorm | 8087 | |
| 22 Werken van rubber of kunststof | 7620 | |
| 26 Informaticaproducten, elektronische en optische producten | 6069 | |
| 17 Papier en papierwaren | 5271 | |
| 23 Andere niet-metaalhoudende minerale producten | 5067 | |
| 11 Dranken | 4499 | |

Veel van deze goederen worden via de Nederlandse zeehavens vervoerd. Tabel 3 geeft een overzicht van het totaal overgeslagen gewicht in de Nederlandse zeehavens per soort lading.

Tabel 3: overgeslagen gewicht Nederlandse zeehavens

| Overgeslagen gewicht 2019 alle Nederlandse zeehavens, in 1000 ton (Bron: CBS) | | | |
|---|------------------------|------------------------|---------|
| Type product | Aanvoer naar Nederland | Afvoer naar buitenland | Totaal |
| Droge bulk | 116.652 | 19.776 | 136.428 |
| Natte bulk | 197.440 | 79.041 | 276.482 |
| Container | 67.059 | 66.502 | 133.561 |
| Roro-eenheid | 3.265 | 16.019 | 19.285 |
| Stukgoed/Overig/Onbekend | 27.193 | 14.577 | 41.770 |
| Totaal | 411.610 | 195.915 | 607.525 |

Handel tussen Nederland en China

Tabel 4 biedt een overzicht van de invoer en uitvoer van Nederland, inclusief de invoer en uitvoer naar China. Ook is het relatieve aandeel van China in de Nederlandse invoer en uitvoer weergegeven.

Tabel 4 Overzicht invoer en uitvoer Nederland, inclusief aandeel van en naar China

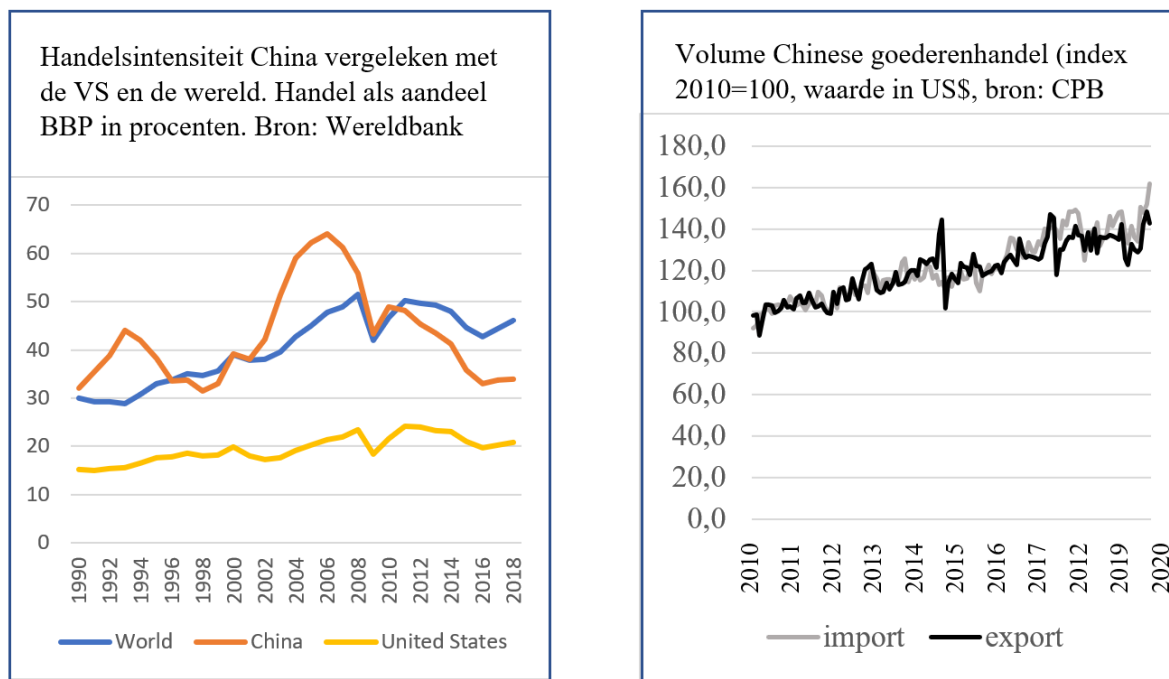
| Invoer en uitvoer Nederland 2019; in mld euro (Bron: CBS) | Totale invoerwaarde | | | Totale uitvoerwaarde | | | |
|--|---------------------|----------------|---------------|----------------------|----------------|---------------|-------------|
| | SITC | Totaal | China | % CN | Totaal | China | % CN |
| Totaal goederen | | 460 mld | 43 mld | 9,4% | 515 mld | 13 mld | 2,5% |
| 0 Voeding en levende dieren | | 44 mld | 0,8 mld | 1,9% | 67 mld | 3 mld | 3,9% |
| 1 Dranken en tabak | | 4 mld | 0,01 mld | 0,3% | 6 mld | 0,1 mld | 1,8% |
| 2 Grondstoffen, niet eetbaar, behalve brandstoffen | | 16 mld | 0,4 mld | 2,7% | 23 mld | 0,8 mld | 3,7% |
| 3 Minerale brandstoffen, smeermiddelen en dergelijke producten | | 75 mld | 0,1 mld | 0,2% | 68 mld | 0,2 mld | 0,3% |
| 4 Dierlijke en plantaardige oliën en vetten | | 5 mld | 0,1 mld | 3,2% | 4 mld | 0,03 mld | 0,8% |
| 5 Chemische producten | | 59 mld | 2 mld | 4,0% | 87 mld | 2 mld | 2,4% |
| 6 Fabricaten hoofdzakelijk gerangschikt volgens grondstoffen | | 44 mld | 4 mld | 8,8% | 42 mld | 0,6 mld | 1,3% |
| 7 Machines en vervoermaterieel | | 150 mld | 25 mld | 16,9% | 153 mld | 5 mld | 3,1% |
| 8 Diverse gefabriceerde goederen | | 63 mld | 10 mld | 15,7% | 64 mld | 2 mld | 2,6% |
| 9 Niet afzonderlijk genoemde goederen | | 0,3 mld | 0 mld | 0,0% | 2 mld | 0,02 mld | 0,8% |

Als exportland voor Nederlandse goederen heeft China vooral een groot aandeel in de machines en vervoermaterieel en de fabricaten, als importland heeft China vooral aandeel in voeding en levende dieren, in grondstoffen en in machines. Kijkend naar de internationale handel van China, dan zien we een tweetal ontwikkelingen. In Figuur 2 is de handelsintensiteit van China weergegeven; handel – zowel import als export – als aandeel van het BNP.

Vanaf 2006 is sprake van een sterke afname van de handelsintensiteit van China als aandeel van het BNP. Alleen al de export als aandeel van het BNP is afgenomen van 36 naar 18 procent in de periode 2006-

2019. Dat heeft te maken met enerzijds de sterke groei van het Chinese BNP, maar anderzijds ook met een toename van supply chains die meer zijn overgestapt op het gebruik van binnenlandse inputs. Daarnaast heeft de periode van zeer hoge grondstofprijzen (de 'commodity supercycle' met een piek in 2011) invloed gehad. Wanneer echter gekeken wordt naar de import- en exportvolumina uitgedrukt in dollars dan is de afname van de handelsintensiteit niet waarneembaar en is nog steeds sprake van—zij het een enigszins afvlakkende— groei van exporten. De import- en exportstromen van China laten in de periode tot en met september 2020 een zeer sterke groei zien, mede gedreven door medische producten als reactie op de coronacrisis.

Figuur 2: handelsstatistieken China.



Belangrijke goederenstromen voor Nederland

De handels- en overslagstatistieken geven een beeld van de diverse goederenstromen en handelsvolumes. Dit onderzoek richt zich op voor Nederland essentiële stromen, waarbij wij een viertal wijzen waarop goederenstromen essentieel voor Nederland kunnen zijn onderkennen:

1. Stromen die essentieel zijn voor het functioneren van de Nederlandse economie: denk aan goederenstromen als aardolie;
2. Stromen die van strategisch belang voor de Nederlandse economie zijn, vooral gerelateerd aan onze sterke exportsectoren: denk aan agrarische stromen
3. Stromen die van cruciaal belang zijn vanuit het perspectief van Nederland als Gateway voor Europa, oftewel de mainport functie. Dit zijn vooral ook de containerstromen van, naar en door Nederland;
4. Stromen die van essentieel belang zijn of gaan worden voor de strategische doelstellingen van de Nederlandse overheid, bijvoorbeeld in de transitie naar elektrificatie en waterstof.

De handelsstatistieken en wijzen waarop goederenstromen essentieel kunnen zijn laten een overzicht van voor Nederland belangrijke goederenstromen zien dat wij in de rest van dit onderzoek zullen gebruiken. Tabel 5 geeft hier een overzicht van.

Tabel 5: selectie van essentiële goederenstromen

| Goederenstroom hoofdcategorie | Goederenstroom subcategorie |
|--------------------------------------|---|
| Aardolie, aardgas | Aardolie |
| | Aardgas |
| Minerale olieproducten | Minerale olieproducten |
| Voedingsmiddelenindustrie en handel | Groente en fruit |
| | Vlees |
| | Zuivel |
| | Oliën en vetten |
| | Gecontaineriseerd (conserven, dranken, genotmiddelen) |
| Chemie | Granen |
| | Basischemie |
| Machines en elektronica | Fijn chemie |
| | Grote industriële componenten |
| Alternatieve energiebronnen/-dragers | Chips, kleine componenten etc. |
| | Waterstof |
| | Biomassa |
| Containers | Zeldzame aardmetalen |
| | Import, export |
| | Doorvoer, wederuitvoer |

De in deze tabel genoemde goederensoorten vormen de basis voor de data-analyse van deze studie.

3 Relatie China met goederenstromen

De aanleiding tot deze studie is dat China in de laatste twee decennia een andere, sterkere positie in de wereld heeft ingenomen. Sinds 2001 heeft de Chinese regering een “naar het buitenland” -beleid ontwikkeld, gericht op het verwerven van strategische activa, het verder ontwikkelen van internationaal concurrerende “wereldkampioen” ondernemingen, het veiligstellen van middelen in het buitenland, versterkte concurrentie en overcapaciteit in de binnenlandse economie overwinnen, geavanceerde technologie verwerven om concurrentienadelen aan te pakken, en merken en managementkennis verwerven (De Jong et al, 2017). In toenemende mate is men gericht op technologieontwikkeling zoals in het geval van de overname van Volvo door Geely Auto, in plaats van alleen merkwaarde.

Binnen dit beleid zien we ook een logistieke strategie zich ontwikkelen die in lijn ligt met de uitgangspunten van het beleid. Deze logistieke strategie vormt het kader voor de specifiek activiteiten die China ontwikkelt in mondiale logistiek en goederenstromen.

Logistieke visie China

In de bijlage hebben wij een uitgebreide analyse opgenomen van de logistieke visie zoals die is uitgewerkt in de vijfjarenplannen en onderliggende beleidsdocumenten van de Chinese overheid. In deze sectie richten wij ons op de hoofdlijnen in relatie tot logistiek. Het beleid van China in de afgelopen periode kan worden samengevat met:

- Aandacht voor het versterken van de effectiviteit en de efficiëntie van de binnenlandse logistieke sector en de ontwikkeling van een aantal leidende, internationale bedrijven;
- Ontwikkeling van de binnenlandse economie en vergroten van de zelfredzaamheid van de Chinese economie; minder focus op laagwaardige sectoren en meer op diensten, binnenlandse afzet en hoogwaardigere export.
- Bevorderen van een meer actief naar buiten gericht economisch systeem, waar BRI een belangrijke verbindende rol speelt; het doel van BRI is breder dan alleen dit en gaat bijvoorbeeld ook over afzetmarkt voor producten van Chinese makelij
- Concurrenieren op basis van hoogwaardige kwaliteit in plaats van lage kosten: aandacht voor innovatie, digitalisering en hightech;
- Zwaartepunten van de logistiek liggen op innovatie, digitalisering, vergroening, sterkere integratie met de industrie, opzetten logistieke knooppunten en noodlogistiek, mede gericht op versterking van efficiëntie en effectiviteit.

De rol van het bedrijfsleven in de logistieke visie

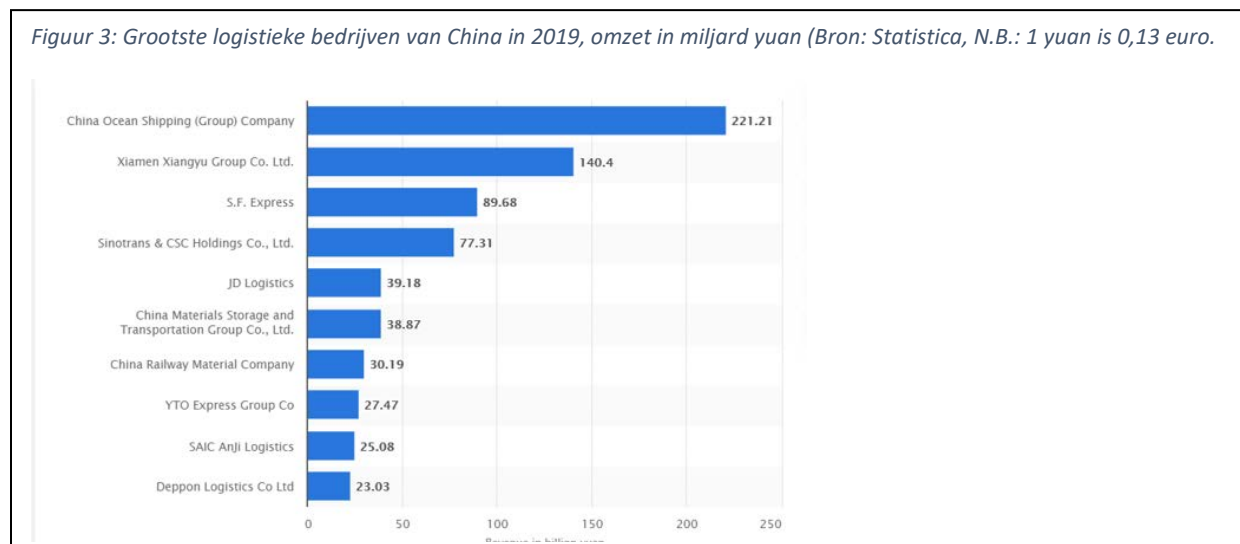
Als gekeken wordt naar de gewenste internationale rol van Chinese logistieke bedrijven, dan blijft China achter bij de doelstellingen uit het Dertiende Vijfjarenplan.⁴ Sinotrans is het grootste internationale logistieke bedrijf (3PL) in China en stond in 2018 op de veertiende plaats in de top 25 van logistieke dienstverleners die wereldwijd actief zijn met een omzet van US\$ 6,8 miljard, ongeveer een vijfde van een bedrijf als DHL (zie bijlage). Ook in de luchtvracht is geen sprake van een opmars van Chinese bedrijven.⁵

⁴ Het 14e vijfjarenplan komt in maart 2021 beschikbaar

⁵ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/expeditie/2019/06/19/chinese-opmars-in-mondiale-top-luchtvracht-laait-op-zich-wachten/>

Opvallend is voorts dat het Sinotrans het enige Chinese logistieke bedrijf is in de ‘global top 50’—een lijst die door het logistiek vakblad JOC wordt gepubliceerd. Een veel grotere Chinese logistieke dienstverlener als Xiamen Xiangyu komt niet op deze lijst voor en is vrijwel uitsluitend actief op de binnenlandse markt. In de Nederlandse top 100 van logistieke bedrijven⁶ komt Sinotrans niet voor; het heeft in Nederland enkele vestigingen van een beperkte omvang. Maar als we de bedrijven uit de top 100 onderzoeken blijkt de in technologisch opzicht zeer hoogwaardige logistieke dienstverlener KLG Europe (nummer 31) uit Eersel in 2019 overgenomen te zijn door Sinotrans Limited.⁷

Figuur 3: Grootste logistieke bedrijven van China in 2019, omzet in miljard yuan (Bron: Statistica, N.B.: 1 yuan is 0,13 euro.)



Sinotrans werd in 2015 onderdeel van het staatsbedrijf China Merchants, een breed conglomeraat dat naast een veelheid van logistieke activiteiten logistiek vastgoed ontwikkeld en een financiële tak bezit. Sinotrans hanteert als ‘Initiële visie’ dat het bedrijf een logistieke service-integrator wil worden met internationaal concurrentievermogen en een leidende binnenlandse positie. Het heeft ook nog een ‘Ultieme visie’ geformuleerd waarin het stelt een toonaangevend en geïntegreerd logistiek serviceplatform in binnen- en buitenland te willen worden. Als bedrijfsmissie wordt gesteld: “Focussen op de behoeften van de klant, continu zakelijke en sociale waarde creëren door middel van de beste oplossingen en services.”⁸ Dit zijn weinig opzienbarende uitspraken. Meer opmerkelijk is wat in de corporate governance van het bedrijf staat: “De Vennoetschap is een onafhankelijke rechtspersoon. Haar activiteiten worden beheerst en beschermd door de wetten en administratieve voorschriften van de Volksrepubliek China.” In artikel 8 van het corporate governance document staat te lezen: “In overeenstemming met de relevante bepalingen van de grondwet van de Communistische Partij van China, heeft het bedrijf een organisatie van de Communistische Partij van China opgericht. Het Partij Comité vervult de leidende functies, geeft aanwijzingen, beheert de situatie en zorgt voor de uitvoering. Ondertussen zal het bedrijf een werkagentschap voor de partij opzetten, voldoende personeel toewijzen om de zaken van de partij af te handelen en werkfondsen voor het partijcomité garanderen.”⁹ Daarnaast

⁶ <https://www.logistiek.nl/logistieke-dienstverlening/artikel/2020/06/top100-bedrijven-zijn-flexibel-met-dank-aan-innovatie-101173840>

⁷ <https://www.klgeurope.com/over-klg/directie>

⁸ <http://www.sinotrans.com/col/col3904/index.html>

⁹ http://www.sinotrans.com/module/download/download.jsp?i_ID=31597&colID=3939

heeft het bedrijf enkele ‘onafhankelijke’ leden van de Communistische Partij van China in de directie zitten. Dit is een duidelijke illustratie van de vervlechting van de Chinese Communistische Partij en het Chinese bedrijfsleven – waarbij het natuurlijk de vraag is wat van deze corporate governance overblijft bij KLG Europe in Eersel. Ook andere Chinese bedrijven hebben vergelijkbare statements op hun website staan. Onderscheid dient hier gemaakt te worden met bedrijven die in een meer private setting zijn ontwikkeld en acteren, waarbij de staat een mindere of nauwelijks invloed heeft. Die bedrijven zijn er in China en daarbij vooral ook Hong Kong; de vraag is wel of deze bedrijven deze structuur en setting kunnen blijven behouden, zeker als ze tot voor China belangrijke economische sectoren behoren.

Leidt de visie tot invloed op goederenstromen?

Vanuit de logistieke visie komen een aantal elementen naar voren over hoe China kijkt naar logistiek en goederenstromen. Een belangrijk element is het vergroten van de binnenlandse zelfredzaamheid. Enerzijds richt dit zich in een breder economisch perspectief op het versterken van binnenlandse productie en anderzijds uit zich dit bijvoorbeeld door het verzekeren van aanvoer richting China. Naast het vergroten van de binnenlandse zelfredzaamheid wordt tegelijkertijd ook ingezet op het bevorderen van een meer actief naar buiten gericht economisch systeem, waarin posities in de rest van de wereld worden gezocht. Dit door te investeren in buitenlandse infrastructuur, assets en bedrijven. Het vergroten van de binnenlandse zelfredzaamheid kan leiden tot het ontstaan van asymmetrische (economische) afhankelijkheden, waarbij China minder afhankelijk van de wereld wordt, maar de omgekeerde afhankelijkheid wel kan toenemen.

De beleidsdocumenten noemen ‘dual circulation’; een proces waarin investeringen rondom de BRI een belangrijke rol spelen. Een belangrijk onderdeel van de logistieke strategie is de vorming van een groep moderne logistieke ondernemingen met een sterk concurrentievermogen, waarbij het ontwikkelingspatroon van de logistieke sector van "klein, verspreid en zwak" wordt omgedraaid. Het midden- en langetermijnplan voor de logistiek benadrukt dat China dringend een groep multinationale logistieke ondernemingen (3PL) moet vormen die nauw betrokken zijn bij de internationale arbeidsverdeling en die een sterk internationaal concurrentievermogen hebben. De genoemde ontwikkeling rondom Sinotrans en China Merchant is in dit kader een interessante case studie.

Het doel van deze studie is aangeven of, en zo ja hoe er sprake is van Chinese invloed op voor Nederland essentiële goederenstromen. Om te bepalen of er sprake is van invloed is het noodzakelijk om eerst een overzicht te geven van de wijzen waarop China invloed kan hebben op logistieke stromen. De inzichten uit de logistieke visie vullen wij aan met kennis vanuit een workshop met Theo Notteboom (professor in haven en maritieme economie met academische posities in België en China) en Frans-Paul van der Putten (Senior research fellow Clingendael Institute en coördinator Clingendael China Centre). Hiermee komen wij tot de volgende wijzen, die zowel direct als indirect kunnen zijn.

Wijzen van directe invloed:

- 4) Restricties leggen op Chinese exporten van voor Nederland relevant goederenstromen
- 5) Goederen naar China 'trekken' door relaties aan te gaan met de oorsprong van de goederen
 - a. Grootschalige inkoop
 - b. Controle over productie/winning locaties
- 6) Routes verleggen van goederen die 'door' Nederland heengaan BRI
- 7) Control over goederenstromen door dominante control over logistieke activiteiten die de goederen 'laten stromen'

Restricties leggen op Chinese exporten van voor Nederland relevant goederenstromen

Eerste vorm van directe invloed op voor Nederland relevante goederenstromen is het opleggen van beperkingen aan import uit Nederland of op Chinese export naar of via Nederland. Deze manier van invloed is de meest directe omdat het gelijk een effect heeft op een hoeveelheid van een fysieke stroom producten die via de Nederlandse logistiek of infrastructuur behandeld wordt.

Goederen naar China 'trekken' door relaties aan te gaan met de oorsprong van de goederen

De tweede wijze van invloed op goederenstromen is 'aantrekken van goederen naar China door het aangaan van relaties met de oorsprong van goederen. Wij onderscheiden hierin twee type relaties; de grootschalige inkoop van de goederen en controle over productie en/of winning locaties. Concreet voorbeeld van Chinese invloed op deze wijze is de markt voor zeldzame aardmetalen, welke onder andere gebruikt worden voor de productie van batterijen. China is wereldwijd veruit de grootste producent (ruim 5x zoveel als de nummer 2) van zeldzame aardmetalen met 132 duizend ton.¹⁰ Ook heeft China veruit de grootste voorraden ter wereld van deze aardmetalen en daardoor een dominante positie op de wereldmarkt. Hierbij heeft de Chinese overheid sinds 2007 limieten gesteld aan de productie/winning van deze aardmetalen.¹¹ Op deze manier kan China direct invloed uitoefenen op de hoeveelheden die geproduceerd, gebruikt en geëxporteerd kunnen worden. Daarnaast biedt het China ook de gelegenheid om strategische bedrijvigheid aan te trekken; door de toenemende afhankelijkheid en toenemende vraag is er flinke concurrentie. Een voorbeeld hiervan is de auto-industrie, waarin de opkomst van de elektrische auto de vraag naar batterijen sterk heeft doen oplopen en China bepaalde bedrijven zoals Tesla prioritaire toegang heeft kunnen geven. Naast de dominantie in productie is China ook nog een belangrijke importeur van zeldzame aardmetalen met ruim 61 duizend ton (voornamelijk vanuit Myanmar, de Verenigde Staten en Afrika).

Routes verleggen van goederen die 'door' Nederland heengaan

De derde wijze van invloed op voor Nederland essentiële goederenstromen door China ligt op het gebied van het verleggen routes van goederen die 'door' Nederland heengaan. Een van de meest in het oog springende voorbeelden zijn de Chinese investeringen in het Belt & Road Initiative (BRI). Door middel van investeringen in diverse vormen van infrastructuur -bijvoorbeeld spoor of terminals- worden stromen verlegd of onder Chinese controle gebracht (Van der Putten, 2019). Het BRI-kader wordt ook gebruikt door de Chinese overheid om buitenlandse investeringen door Chinese partijen wat meer te stroomlijnen. Wat hierbij een onderscheidende karakteristiek is, is dat de Chinese overheid door middel van BRI een geïntegreerd kader voor investeringen heeft gecreëerd met een concreet beleid. Bij grote

¹⁰ <https://www.statista.com/statistics/268011/top-countries-in-rare-earth-mine-production/>

¹¹ <https://www.ft.com/content/b13a3c4e-e80b-4a5c-aa6f-0c6cc87df638>

bedrijfsinvesteringen van Europese of Amerikaanse bedrijven ontbrak dit omvattende kader. Ook worden investeringen door Chinese bedrijven binnen BRI vaak geclusterd en geïntegreerd met andere investeringen; één bedrijf investeert in de winning van grondstoffen, een ander in spoorinfrastructuur, een ander in haventerminal infrastructuur en het geheel wordt gefinancierd door een Chinese staatsbank.

Een tweede voorbeeld is de vestiging van een flink aantal Chinese bedrijven rondom Duisburg als eindpunt van het spoor/land gedeelte van het BRI of de luchtvrachthub rondom de activiteiten van Alibaba rondom vliegveld van Luik geclusterd zijn voorbeelden waarbij een set aan Chinese bedrijven zich gezamenlijk vestigen om transportstromen beter te laten verlopen. Vaak is dit een complementaire set aan bedrijven, die ten dele ook nog verticaal geïntegreerd kunnen zijn; in ieder geval wordt een geclusterde set aan diverse stappen uit de transportketen aangeboden.

Control over goederenstromen door dominante control over logistieke actoren die de goederen 'laten stromen'

De laatste vorm van directe invloed is het verkrijgen van dominante controle over logistieke actoren die zorgen voor goederenstromen. Het gaat hier -onder andere, maar niet uitsluitend- om logistieke actoren zoals verladers die zorgen dat input- of eindproduct stromen ontstaan, transportbedrijven of terminals die de stromen verplaatsen en behandelen en logistieke dienstverleners die het logistieke proces organiseren en faciliteren. Deze dominante controle uit zich voornamelijk in het geheel of gedeeltelijk overnemen van bedrijven door Chinese bedrijven. Voor Nederland relevante voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld de overname van Syngenta door ChemChina, de overname van Nidera door COFCO of de (gedeeltelijke) overname van containerterminals door COSCO.

COSCO Shipping Ports bezit namelijk een omvangrijk netwerk van containerterminals in de wereld – waaronder een belang (35%) in de Euromax terminal van Hutchison Ports in Rotterdam. Met een gecombineerde handling capaciteit van 46,1 miljoen TEU nam het als terminal operator eind 2019 wereldwijd eveneens een derde positie in, na PSA (60,3 miljoen TEU) en Hutchison (46,7 miljoen TEU). In 2005 was COSCO nog goed voor een achtste plaats met een capaciteit van 8,1 miljoen TEU. Het is vooral de sterke groei van de terminal activiteiten van COSCO in de EU die opvallend zijn.

Het in de haven van Rotterdam gevestigde Hutchison is Hongkong Chinees. Dit bedrijf is het moederbedrijf van ECT en heeft de ECT Delta terminal geheel in eigendom, heeft 65% van de aandelen van Euromax in handen (waarbij ook Cosco nog een 35% aandeel heeft in Euromax) en recentelijk is het besluit gevallen dat ECT de APMT-R2, de conventionele terminal van APMT geheel overneemt. Daarmee krijgt Hutchison meer dan de helft van de container terminalcapaciteit in handen. Hutchison heeft als Hongkongs bedrijf altijd geopereerd als een privaat bedrijf, los van de Chinese overheid en vooral gericht op het realiseren van investeringsrendement. De vraag kan gesteld worden of de grotere politieke invloed die 'mainland' China in Hongkong uitoefent, gevolgen gaat krijgen voor deze positie.

Tabel 6: Chinese acquisitions in EU-haveninfrastructuur (Bron: European Parliamentary Research Service)

| Port | Year | Asset | Acquiring Firm | Share | Value in EUR |
|-------------|------|-----------|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|
| Rotterdam | 2016 | CT | COSCO Shipping | 35% | 143.3 million |
| Antwerp | 2004 | CT | COSCO Pacific | 25% | 133.9 million |
| Zeebrugge | 2014 | CT | China Shipping ^a | 24% | n/a |
| | 2017 | CT | COSCO Shipping | 76% | 35 million |
| Bilbao | 2017 | CT | COSCO Shipping | 51% of Noatum Port Holding | 203 million |
| Valencia | 2017 | CT | | | |
| Madrid | 2017 | Rail port | | | |
| Zaragoza | 2017 | Rail port | | | |
| Marseilles | 2013 | CT | China Merchants Group International | 49% of Terminal Link | 400 million |
| Vado Ligure | 2016 | CT | COSCO | 40% | 53 million |
| | | | Qingdao Port International | 9,9% | 15.5 million |
| Piraeus | 2008 | CT | COSCO Pacific | 35-year lease to operate two piers | 4.3 billion-plus upgrading investment |
| | 2016 | CT | | 51% | 280.5 million |
| | 2021 | CT | | 16% | 88 million |

Notes:

^a) Merged with COSCO in 2016

^b) CT = Container Terminal

Indirect

Naast de vier directe vormen van invloed is er de laatste jaren ook sprake van een toenemende indirecte invloed. Hierin onderscheiden wij twee type invloed, welke wij beide door middel van voorbeelden illustreren. Eerste wijze is dat Chinese en westerse bedrijven vaak samenwerken door middel van consortia of joint ventures en dat op die wijze de controle over stromen vergroot wordt. Voorbeeld hiervan is de samenwerking tussen HP, COSCO en Foxconn die sinds 2012 een logistieke route hebben opgezet waarbij vanuit het binnenland van China via de zeeroute via de haven van Piraeus onderdelen naar Tsjechië worden verscheept. De rol van expediteur hangt sterk samen met logistieke routes: het vastleggen van een route en het krijgen van controle over deze route is niet te scheiden. Dit soort voorbeelden zijn ook te koppelen aan het BRI, waarbij de Chinese staat op die manier controle over stromen verkrijgt en uitoefent. Ook op gebied van informatie-uitwisseling wordt meer samengewerkt. Zo sloot het voor de Nederlandse havens erg belangrijke port community systeem Portbase eind 2019 een samenwerkingsovereenkomst met LOGINK, het nationale platform van China voor het delen van informatie over transport en logistiek. Het gaat hierbij vooral om het delen van statusinformatie met als kerndoel het faciliteren van handel. Op deze wijze verkrijgen Chinese partijen mogelijk informatie over transport en logistiek vanuit andere landen; maar dat geldt ook vice versa.

Een tweede wijze van indirecte invloed is dat de Chinese staat controle uitoefent over op het wereldtoneel steeds belangrijker wordende Chinese bedrijven, waarbij deze partijen worden ingezet binnen de kaders van het Chinese beleid. Denk hierbij bijvoorbeeld aan COFCO, een groot strategisch bedrijf in de grondstoffenhandel in agro-food in handen van de Chinese staat, welke een belangrijke rol heeft in de voedselvoorziening in China. COFCO is een van de grote internationale spelers en actief op een voor de Chinese overheid belangrijk vlak.

Een derde wijze van meer indirecte invloed is het opleggen van standaarden, waarbij grote Chinese logistieke spelers door hun omvang en positie het totaaloverzicht over stromen hebben en kunnen bundelen, maar belangrijker nog, standaarden zouden kunnen opleggen aan partijen met wie ze samenwerken. Dit zou kunnen gebeuren als bijvoorbeeld Cainiao, de logistieke poot van Alibaba en onderdeel van groot Chinees bedrijf, standaarden oplegt aan PostNL die in Nederland de pakketlogistiek voor AliExpress doet. In een eerste reactie van PostNL zegt het bedrijf: *“Er zit geen onderscheid tussen hoe met een grote Chinese speler of een grote Nederlandse speler wordt omgegaan en van het opleggen van voorwaarden of werkwijzen is geen sprake.”* Expliciet bewijs dat er in dit specifieke voorbeeld sprake is van een (in)directe invloed op de activiteiten van PostNL ontbreekt, maar dit soort ontwikkelingen moeten goed in de gaten gehouden worden.

4 Relatie China met stromen

In sectie drie zijn diverse wijzen van invloed door China en Chinese partijen op voor Nederland essentiële goederenstromen uiteengezet en zijn enkele voorbeelden gegeven. Aan de ene kant wordt soms weleens een beeld geschetst wat lijkt alsof China Nederland overneemt¹², maar aan de andere kant wordt ook gesteld dat in Europa de posities al zijn ingenomen en er weinig ruimte is voor Chinese bedrijven om zich in te vechten. De Chinese strategie is sterk gericht op het verbeteren van de situatie voor de eigen bevolking, waarbij een actieve strategie naar buiten - met het innemen van posities in belangrijke sectoren en strategische assets - daarin als belangrijk wordt gezien. Dit is ook bevestigd in de workshop. Vanuit de **logistieke** strategie van China kwam ook het beeld naar voren, dat China inzet op een groei van de positie als logistieke dienstverlener en ook in de maritieme sectoren een sterke positie wil innemen. Daarbij richt zij zich bij overnames sterk op hoogwaardige kennisintensieve partijen. Om een feitelijk beeld te krijgen van de mate waarin deze ontwikkeling plaatsvindt en een inschatting te maken van de positie die China ontwikkelt om invloed uit te kunnen oefenen op goederenstromen, brengen we hierna de eigendomspositie van China in kaart. Dit doen we eerst algemeen en daarna per geselecteerde goederenstroom.

4.1 Global Ultimate Ownership (GUO)

Enerzijds kijken wij naar bedrijven in Nederland met een global ultimate owner (vanaf nu: GUO) in China om het beeld te schetsen van overnames door Chinese partijen in Nederland ongeacht de sector. Anderzijds kijken we wereldwijd naar bedrijven actief in transport en logistiek met een GUO in China om het beeld te schetsen hoe Chinese partijen actief zijn in transport en logistiek.

Overzicht bedrijven in Nederland met guo in China

Vanuit de ORBIS bedrijvendatabase komen 876 bedrijven **in Nederland met een guo in China**.¹³ Hierbij vallen een aantal zaken op. De grootste hoeveelheid bedrijven is actief binnen SBI code 6420 financiële holding. Daarnaast zijn een flink aantal groothandels en handelsbemiddelingsbedrijven (242) in diverse SBI codes in Chinese handen, waarbij er niet specifiek type groothandels uitspringen. Tweede punt van aandacht is dat het hier om twee type bedrijven gaat; enerzijds zijn dit Chinese partijen die in Nederland actief zijn, anderzijds zijn dit van oorsprong Nederlandse partijen die door Chinese partijen zijn overgenomen. Bedrijven als BYD Europe (elektrische bussen), COSCO Shipping (maritiem transport), COFCO International (grondstoffenhandelaar) of ZPMC Netherlands (scheepskranen fabrikant) zijn grote Chinese bedrijven die onder andere met een vestiging in Nederland actief zijn in de transport en logistieke sector. Aan de andere kant zijn dit ook bedrijven als Syngenta (landbouw technologie, gewasbescherming), Swissport (luchtvaartafhandelaar), KLG Europe (logistiek dienstverlener) of Nedschroef (bevestigingsmiddelen en machines auto-industrie) die in de loop der jaren zijn overgenomen door Chinese partijen.

¹²<https://www.ad.nl/buitenland/straks-zijn-we-een-kolonie-van-china~a2cb77e2/>

¹³ De Orbis bedrijven database van Bureau van Dijk is de grootste internationale bedrijven database die naast financiële bedrijfsdata ook gedetailleerde data over eigendomsstructuren bevat. Ondanks dat het de grootste database is en in veel onderzoek wordt gebruikt is deze database niet geheel compleet. De Jong et al. melden een 13,5% mismatch in hun onderzoek naar Chinese bedrijven in Nederland. Dus niet alle bedrijven staan compleet met Guo in Orbis: het daadwerkelijke aantal bedrijven zal hoger zijn.

Wereldwijde transport en logistieke bedrijven met guo in China

Vanuit de ORBIS database komen 235,8 duizend **bedrijven wereldwijd met guo in China actief in transport en logistiek**.¹⁴. Hiervan zijn er ruim 233,5 duizend ook gevestigd in China. Wereldwijd zijn er dus slechts ongeveer 2.300 bedrijven actief in deze afbakening van transport en logistiek waarbij een Chinese partij een buitenlandse partij heeft overgenomen. Binnen deze afbakening zijn er 53 partijen in Nederland gevestigd met een guo in China. In totaal zijn er in Nederland bijna 42.000 bedrijven met een vestiging in Nederland binnen de transport en logistieke afbakening.

Als we kijken naar in welke deelsectoren binnen transport en logistiek de ongeveer 2300 bedrijven die door een Chinees bedrijf zijn overgenomen actief zijn zien we het volgende. De drie grootste deelsectoren zijn SBI 5020 Zee- en kustvaart (vracht-, tank- en sleepvaart), 5222 Dienstverlening voor vervoer over water en 5229 Expediteurs, cargadoors en bevrachters; weging en meting. Alleen voor Nederland is ongeveer driekwart van de bedrijven actief in SBI 5229 Expediteurs, cargadoors en bevrachters; weging en meting en 4941 Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen). In China zijn de twee grootste sectoren hetzelfde als in Nederland, alleen is het goederenvervoer over de weg met ruim 60% verreweg de sector met de meeste actieve bedrijven. Het is interessant om te zien dat Chinese partijen dus wel andersoortige bedrijvigheid verkrijgen door de overnames; een diversificatie van de portfolio.

4.2 Nadere blik op de voor Nederland belangrijke goederenstromen

Vanuit dit overkoepelende beeld van de eigendomsstructuren van bedrijven zoomen wij verder in op de voor Nederland essentiële goederenstromen. In sectie 2 hebben wij aangegeven welke goederenstromen wij hiervoor in ogenschouw nemen:

- Aardolie en minerale olieproducten;
- Chemische producten;
- Voedingsmiddelenindustrie (inclusief handel);
- Machines en elektronica;
- Containers.

Invloed op de goederenstromen kan door verschillende partijen in de keten uitgeoefend worden. Om compleet te zijn identificeren we voor elke goederenstroom welke partijen er in de keten actief zijn. NB Sommige ketens zijn meer geïntegreerd dan andere waarbij soms functies samenvallen binnen een enkele partij. Tabel 7 illustreert de methode van het identificeren van de relevante typen logistieke actoren.

Tabel 7: methode identificeren relevante type logistieke actoren

| GOEDERENSTROMEN | LOGISTIEKE ACTIVITEITEN | | | | | | | | | |
|--------------------------------|-------------------------|----------|-------------------|-----------------|----------------------|-----------------|---------------------|---------------|-----------------------|----------------|
| | 3PL / 4PL | MARITIEM | OVERSLAG IN HAVEN | OPSLAG IN HAVEN | ACHTERLAND TRANSPORT | INLAND TERMINAL | OPSLAG/ DISTRIBUTIE | HOME DELIVERY | SUPPLY CHAIN SOFTWARE | CERTIFICERING? |
| AARDOLIE | | | | | | | | | | |
| MINERALE OLIEPRODUKTEN | | | | | | | | | | |
| CHEMIE | | | | | | | | | | |
| AGRARISCHE VOEDINGSMIDDELEN | | | | | | | | | | |
| SIERTEELT (BLOEMEN EN PLANTEN) | | | | | | | | | | |
| METAALPRODUKTEN | | | | | | | | | | |
| CONTAINERS | | | | | | | | | | |

¹⁴ SBI afbakening: 4941-4942-4950-5020-5040-5110-5121-5210-5221-5222-5223-5224-5229

Van de relevante logistieke sectoren per goederenstroom analyseren we met behulp van ORBIS de top 5 aan grootste bedrijven op aanwezigheid van bedrijven die Chinees eigendom zijn. Verder bekijken we of er relevante Chinese partijen actief zijn en of er recentelijke overnames binnen de verschillende subsectoren zijn. Hierbij richten wij ons niet expliciet op Nederlandse partijen, maar juist ook op belangrijke spelers op de wereldmarkten. Per goederensoort richten wij ons verder op 3 soorten inzichten:

- 1) Aandeel China in goederenstromen
- 2) Aandeel China in bedrijven
 - a. Soorten activiteiten (productie, handel, logistiek, eindgebruik)
 - b. Daadwerkelijk eigendom
- 3) Strategie China ten aanzien van de goederenstroom

4.3 Aardolie

Ruwe aardolie is de basis voor raffinage naar brandstoffen en voor verdere verwerking via chemische productie. Naast input in productieketens is olie een investeringsklasse op internationale beurzen (ICE, CME-Nymex, Shanghai International Energy Exchange) waar investeringsmaatschappijen, zakenbanken, pensioenfondsen posities nemen in financiële derivaten (futures, swaps, options) gerelateerd aan de spot market price benchmarks WTI, Brent en Dubai/Oman. Prijzen worden bepaald in US\$ (een dominantie die China wil doorbreken). Bij transport, opslag en raffinage zijn van belang de spot en derivaten (futures) markets: Grootste spot markets zijn ARA, New York Harbor, Texas Gulf, Singapore, Med en Dubai.

4.3.1 Analyse aandeel China in herkomst en bestemming stromen

- China is de grootste koper van ruwe aardolie in de wereld (231 miljard US\$ in 2018).
- Grootste importstroom voor Rotterdam komt uit Rusland (totaal 12,9 miljard US\$) welke via schip aangevoerd wordt voor overslag VLCC (ship-to-ship op de Noordzee), voor opslag in Rotterdam en voor verwerking. Daarnaast is er verwerking van West-Afrikaanse olie en Zuid-Amerikaanse olie in brandstoffen. Het aandeel ruwe olie uit Midden-Oosten in Rotterdam is beperkt. Verder is er toevoer uit Noordzee olievelden van UK en Noorwegen (Brent).
- Pijpleidingen vanuit Rusland en Kazachstan naar China hebben direct invloed op het gebruik van Rotterdam als export terminal voor Russische olie.

4.3.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven

| Type partij | Chinees bedrijf onder grootste vijf relevant voor NL | Chinees bedrijf dat actief is op deze markt |
|--------------------------|--|---|
| Winning | Nee | CNOOC heeft belangen in olievelden op Noordzee, Addax ook (eigendom van Sinopec) |
| Raffinage | Nee | PetroChina, Sinopec, CNPC: vooral actief op Chinese markt met wel ook produktie-locaties buiten China |
| Tankopslag | Nee | Sinopec, CNPC, PetroChina: assets in China |
| Pijpleiding exploitanten | Nee | Nvt |
| Ruwe olie tankvaart | Ja | COSCO Shipping Energy (grootste tankvloot ter wereld), China VLCC |
| Traders | Nee | Unipecc, onderdeel van Sinopec |

4.3.3 Logistieke strategie China tav goederenstroom

- Veiligstellen van diversiteit aan aanbieders onder de juiste prijzen
- Grootse leverancier ruwe olie aan China is Rusland (veelal via schip, dus Rotterdam-Noordzee), daarna zijn er contracten met onder andere Saudi-Aramco, met Angola, Iraq en Oman
- Investerings in Afrika en pijpleidingen met Rusland moeten supply base versterken, daarnaast dus veelal inkoopcontracten met landen in ME
- E&P rechten in disputed territorial waters South China Sea opeisen.
- Grote Chinese bedrijven streven geïntegreerde benadering na: E&P, raffinage, trading, shipping (voorbeeld is Sinopec (tankopslag) met Unipecc (trading), met Addax Petroleum (winning) met Paradigm Technologies (oliewinningstechnieken))

4.3.4 Conclusie

China is zeer actief op de markt voor aardolie, maar vooral gericht op de voorziening voor eigen land. In laatste Vijfjarenplan wordt het voornemen om voorraden van grondstoffen waaronder ruwe olie fors uit te breiden. Zowel de Chinese oliemaatschappijen als de betrokken logistieke spelers in de tankopslag hebben hun assets vooral in China. Enkele Chinese spelers zijn actief in winning op de Noordzee. Net als bij de niet-Chinese olie majors is er een sterke verticale integratietendens bij de grote Chinese spelers. In het maritieme transport zien we grote groei bij COSCO die al de grootste tankvloot ter wereld heeft.

4.4 Minerale olieproducten

Minerale olieproducten worden gebruikt als brandstof voor directe toepassing in transport (kerosine, diesel, benzine), worden als feedstock gebruikt voor verdere verwerking in de chemische industrie en vinden hun weg naar de wereldwijde handel.

4.4.1 Herkomst en bestemming stromen

De minerale olieproducten van en naar de Nederlandse gebruiker/handelaar komen uit Rusland, Baltische Staten, Verenigd Koninkrijk en de Rotterdamse raffinaderijen. De export gaat vooral naar Europa, Midden-Oosten en Azië.

4.4.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven

| Type partij | Chinees bedrijf onder grootste vijf relevant voor NL | Chinees bedrijf dat actief is op deze markt |
|-------------|--|---|
| Raffinage | nee | PetroChina, Sinopec, CNPC: vooral actief op Chinese markt met wel ook productie-locaties buiten China |
| Tankopslag | nee | Sinopec, CNPC, PetroChina: assets in China |
| Tankvaart | ja | COSCO Shipping Energy (grootste tankvloot ter wereld), China VLCC |
| Traders | nee | Unipecc, onderdeel van Sinopec |
| Binnenvaart | nee | nvt, Europese spelers |

4.4.3 Strategie China tav goederenstroom

Strategie van China is hier ook vooral gericht op voorzienend zijn voor eigen binnenlands gebruik. Uit het laatste vijfjarenplan (eerste inhoud in oktober 2020 gedeeld), blijkt dat China voornemens is grotere voorraden grondstoffen waaronder olie en olieproducten aan te leggen. Zoals onder aardolie gesteld, zijn bij deze goederenstroom - die nauw verweven is met aardolie - heel grote Chinese conglomeraten actief die verticaal geïntegreerd zijn, maar vooralsnog hun assets voornamelijk in China hebben en op dit moment geen duidelijke expansiestrategie vertonen.

4.4.4 Conclusie

Er zijn binnen Europa geen dominante posities waar het gaat om raffinage en distributie van minerale olieproducten. Er zijn wel heel grote Chinese bedrijven actief in deze sector maar vooral gericht op de voor China-binnenlandse stromen. De groeiende vraag uit China heeft wel invloed op de beschikbaarheid en prijs van de minerale olieproducten. In de tankvaart is COSCO Shipping Energy actief, sterk groeiend en met grootste tankvloot.

4.5 Chemische producten

Chemische producten is een label voor een breed scala aan allerlei verschillende vormen van chemische producten, variërend van bestrijdingsmiddelen tot plastics. Sommige fabrikanten produceren input grondstoffen voor verdere verwerking, andere richten zich meer op eindproducten. Hierin maken wij in deze studie geen verdere uitsplitsing, afgezien van ten dele in basischemie en fijn chemie. China heeft qua omzet de grootste chemische industrie ter wereld.¹⁵ Er zijn een aantal grote chemische partijen (ChemChina, Sinochem) en een tweetal bedrijven die een sterke link met de verwerking van aardolie hebben (Sinopec, Petro China). De laatste twee zijn in de aardolie sectie al meegenomen. Grootste chemische spelers wereldwijd zijn vooral Europees (BASF, Ineos) of Noord-Amerikaans (DOW, ExxonMobil Chemical). Ook Sabic, LyondellBasell Industries en DuPont zijn grote chemische spelers.

4.5.1 Analyse aandeel China in herkomst stromen

Chemische productstromen zijn onder andere gerelateerd aan de stromen van aardolie, waarbij veel chemische producten relatief dicht bij de verwerkingslocatie verder gebruikt worden. In het vervoer van

de chemische producten is COSCO zeker de laatste jaren wel een belangrijke speler geworden, waarbij het bedrijf de grootste tankervloot ter wereld heeft.

4.5.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven

| Type partij | Chinees bedrijf onder grootste vijf relevant voor NL | Chinees bedrijf dat actief is op deze markt |
|--|--|--|
| Raffinaderijen/Chemische fabrieken/Producenten | Nee | Sinopec + PetroChina (zie ook aardolie), ChemChina/Syngenta Group/Sinochem |
| Opslag/transport/Logistieke dienstverleners | Ja | COSCO, Sinotrans |

4.5.3 Strategie China tav goederenstroom

Door middel van overnames zijn Chinese partijen wel bezig om aandelen te verkrijgen in bepaalde stromen. Ook een in Nederland belangrijke partij Syngenta (landbouwtechnologie/gewasbestrijding) is in 2015 door ChemChina overgenomen en samengebracht met Sinochem onder het label van de Syngenta Group. Tegelijkertijd wordt in China zelf een tweezijdig beleid gevoerd; enerzijds is er de ambitie om sterk te groeien, maar anderzijds wordt ook wel gedacht in risico's voor de chemische sector vanwege afnemende vraag en bijvoorbeeld duurzaamheid en wordt ingezet op een diversificatie en aanpassing van het type activiteiten om relevant te blijven. China richt zich primair op de voorziening van chemische producten voor binnenlands gebruik en is geen dominante speler in deze markt. Ter illustratie, het aandeel van Nederland in de exportwaarde van chemicals wereldwijd is maar een kleine 2% kleiner dan het aandeel van China.¹⁶

4.5.4 Conclusie

Er is geen sprake van een grote Chinese dominantie in de chemische sector, in tegendeel, de grootste partijen zitten in Europa en Noord-Amerika. China heeft wel de ambitie om te groeien, maar dit uit zich niet in hele grote overnames. Wel is in 2015 het voor Nederland belangrijke Syngenta overgenomen door ChemChina.

4.6 Voedingsmiddelen

Binnen de voedingsmiddelen kunnen een aantal categorieën worden onderscheiden. Qua verkoopwaarde Nederlandse producten is vooral zuivel van belang, waarbij in andere product categorieën veel handel en overslag via Nederlandse havens en in Nederland actieve logistieke partijen plaatsvindt. De Chinese betrokkenheid in de voedingsmiddelen industrie is relatief beperkt; veel grote spelers zitten in Noord- en Zuid-Amerika, Europa en een aantal in Singapore. Een grote Chinese speler is COFCO. Ook in het transport of logistieke diensten zijn relatief weinig Chinese spelers betrokken.

4.6.1 Analyse aandeel China in herkomst stromen

China richt zich voornamelijk op het verzekeren van zekerheid van voedsel voor de eigen bevolking. Er is weinig sprake van export van voedsel door China, terwijl wel bijna 9% van de wereldwijde import van

¹⁶ <https://data.wto.org/>

voedsel op het Chinese conto komt.¹⁷ Vanuit China zelf is alleen de COFCO Group een van de toonaangevende partijen binnen de voedingsmiddelenindustrie op wereldniveau.

4.6.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven

| Type partij | Chinees bedrijf onder grootste vijf relevant voor NL | Chinees bedrijf dat actief is op deze markt |
|--|--|---|
| Producenten, verwerkers en handelaren in vlees | Nee | WH Group, Yurun Group Ltd |
| Producenten, verwerkers en handelaren in graan/diervoeding/soja | Ja | COFCO Group |
| Producenten, verwerkers en handelaren in zuivel | Nee | Inner Mongolia Yili Industrial Group Co Ltd |
| Producenten, verwerkers en handelaren in groente/fruit, cacao, palm olie | Nee | - |
| Logistiek dienstverleners | Nee | KLG Europe, VX Cold Chain Logistics |
| Producenten consumenten voedingsmiddelen | Nee | Bright Food Group Co |

4.6.3 Strategie China tav goederenstroom

In China wordt ingezet op het verder ontwikkelen van de graanproductie.¹⁸ Vanuit China wordt sterk ingezet op het verbeteren van de situatie in China en voor de Chinese bevolking. Voeding is hierbij een cruciaal element en het verder verbeteren van de voedselvoorziening en voedselzekerheid staat dan ook hoog op de agenda.

4.6.4 Conclusie

De Chinese betrokkenheid in de supply en logistiek van voedingsmiddelen industrie is relatief beperkt; veel grote spelers zitten in Noord- en Zuid-Amerika, Europa en een aantal in Singapore. Ook in het transport of logistieke diensten zijn relatief weinig Chinese spelers betrokken.

¹⁷ <https://data.wto.org/>

¹⁸

<http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1666228/1666228.htm#:~:text=China's%20food%20strategy%20in%20the,national%20development%20and%20social%20stability.>

4.7 Machines en elektronische componenten

Binnen de machines en elektronische componenten focust dit onderzoek zich op twee componenten, (computer)chips/semiconductors en voor Nederland belangrijke machines in deze sectoren. Verwachting is dat het overgrote deel via containers vervoerd wordt, dus deze transport component wordt hier buiten beschouwing gelaten. Veel van de machine en elektronische componenten industrie clustert zich in de Verenigde Staten en een drietal Aziatische landen (Zuid-Korea, Taiwan, Japan). Ook de input leveranciers zijn sterk geclusterd in deze regio's. Daarnaast zijn er nog enkele Nederlandse spelers die zich richten op machines rondom elektronische componenten, zoals ASML en Philips die wereldwijd toonaangevend zijn. Uit statistieken van de WTO¹⁹ blijkt wel dat China ongeveer 1/3 van de wereldwijde exportwaarde van 'Electronic data processing and office equipment' realiseert, dus specifieke productie vindt wel in China plaats.

4.7.1 Analyse aandeel China in herkomst stromen

China is wereldwijd de grootste consument van semiconductors en veel ervan worden in China verwerkt in eindproducten als telefoons of computers. De groei van de vraag in China is ook erg sterk geweest de afgelopen jaren. Door de breedte van de definitie en toepassing van semiconductors is er sprake van een brede range aan stakeholders, zowel Chinese als in de rest van de wereld.

4.7.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven

| Type partij | Chinees bedrijf onder grootste vijf relevant voor NL | Chinees bedrijf dat actief is op deze markt |
|---------------------------------|--|---|
| Chipfabrikanten | Nee | Shenzhen Goodix Technology, Jingsu Changjiang Electronics Technology, Tianshui Huatian Microelectronics |
| Machinefabrikanten | Nee | Huawei |
| Input grondstoffen leveranciers | Nee | - |

4.7.3 Strategie China tav goederenstroom

China wil sterk groeien in de semiconductor industrie. Door middel van het National Integrated Circuit Plan wil China meer zelfvoorzienend worden en internationaal concurreren met de huidige grote spelers. Op dit moment is China daar nog een flink stuk vanaf.

4.7.4 Conclusie

De productie van elektronische componenten door wereldwijd grote spelers gebeurt slechts deels in China en het land zelf heeft weinig grote spelers die zelf de producten ontwerpen of bedenken. Wel is er een sterke positie in de verwerking van de semiconductors in andere elektronische apparaten. Logistiek en transport van machines en elektronica vindt vooral plaats in containers; een gebied waar China wel sterk op inzet zoals ook in sectie 4.7 uitgewerkt zal worden.

¹⁹ <https://data.wto.org/>

4.8 Containers

Container stromen zijn op meerdere wijze van essentieel belang voor Nederland. Ze vormen de basis voor de groei en ontwikkeling van de mainport- en logistieke functie van Nederland. Daarbij faciliteren de containerketens de import en export van goederen van de voor Nederland vitale sectoren.

4.8.1 Herkomst en bestemming stromen

Voor de containerstromen van en naar Nederland is China een belangrijke factor. Er gaat een grote exportstroom van gecontaineriseerde goederen van China naar Europa en via Nederland. Dit is zowel pure import voor Nederland als wederuitvoer. Er gaat ook een groeiende stroom export vanuit Europa naar China, waarvan ook een deel als pure export en wederuitvoer via Nederland.

4.8.2 Analyse Chinees eigendom/aandeelhouderschap bedrijven

| Type partij | Chinees bedrijf onder grootste vijf relevant voor NL | Chinees bedrijf dat actief is op deze markt |
|-----------------------------------|--|---|
| Container carriers | ja | De rederij COSCO Shipping is met zijn derde positie als reder verreweg het grootste internationale logistieke bedrijf van China. COSCO als containerreder neemt momenteel wereldwijd de derde positie in naar capaciteit met 3,2 miljoen TEU, achter Maersk (4,1 miljoen TEU) en MSC (3,8 miljoen TEU). |
| Deepsea terminals | ja | ECT Delta is Hutchison Whampoa, ECT Euromax voor 65% met daarbij ook aandeel COSCO van 35%, RWG is voor 30% indirect in handen van China Merchants. COSCO groeit fors in het terminalsegment |
| Logistieke dienstverleners | nee | Sinotrans is grootste Chinese logistieke dienstverlener, nr. 7 van de wereld. Sinotrans groeit gestaag met overnames (KLG Europe in Nederland). |
| Achterland transport modaliteiten | nee | Spooroperator CDiRS (samenwerking met GVT-groep), |
| Inland terminals | ja | Venlo is eigendom van ECT (Hutchison), COSCO heeft 30% aandeel in nieuwe terminal in Duisburg |

4.8.3 Strategie China tav goederenstroom

China wil nr. 1 in logistieke speler worden. Daarbij investeert China in infrastructuur en assets buiten China om de netwerken voor haar importen en exporten te versterken (Belt & Road Initiative). Welke van deze twee, import of export, meer van belang is, is wel de vraag (Chinese export heeft een beperkt aandeel in de overall groei van het Chinees BBP).

4.8.4 Conclusie

Bij de containerstromen ontwikkelt zich een grote dominantie door Chinese bedrijven, vooral in de terminal sector in Rotterdam. Een groot deel van het Chinese eigendom in de Rotterdamse containeroverslag sector is toe te schrijven aan Hutchison Whampoa, een Hongkongs investeringsbedrijf, dat 100% eigenaar is van de ECT Delta Terminal, 65% eigenaar van de EUROMAX-terminal en op het punt staat om de 'oude' APMT-R2 terminal over te nemen. Daarnaast bezit het inland terminals in Venlo,

Amsterdam, Duisburg en Willebroek. Daarbij heeft COSCO - de derde grootste container carrier ter wereld - een 35% belang in Euromax. COSCO groeit sterk, ook in het terminal segment. COSCO heeft recentelijk een aandeel in een containerterminal in Duisburg genomen. Als laatste is er Chinese invloed via de joint venture van Terminal Link (terminal port van CMA-CGM) met China Merchants, groot Hongkongs terminal bedrijf. Deze joint venture heeft een 30% belang in RWG, het derde grote terminal bedrijf in Rotterdam, waarvan DP World uit Dubai de grootste eigenaar is.

5 Synthese en conclusie

Het hoofddoel van deze studie is een eerste inzicht verkrijgen in de ontwikkeling van mogelijke invloed van China op voor Nederland van belang zijnde goederenstromen. Goederenstromen zijn op meerdere wijzen van belang:

1. Als importstromen input leverend voor het functioneren van diverse productiesectoren in de Nederlandse economie;
2. Als exportstromen bijdragend aan de Nederlandse economie;
3. Als zowel import, export als doorvoerstromen belang gevend aan Nederland als Gateway voor Europa, oftewel de mainport functie met haar verdienvermogen
4. Voor de meer strategische doelstellingen van de Nederlandse overheid, bijvoorbeeld in de transitie naar elektrificatie en waterstof.

Vanuit deze verschillende belangen dient Nederland voldoende regie te houden over de stromen. Dit betekent het behouden van de regie in het logistieke systeem om de goederenstromen op gewenste wijze te kunnen faciliteren zodat een concurrerende maar ook betrouwbare aan- en afvoer mogelijk blijft. Dit betekent ook het voldoende borgen van de stromen zodat de mainports en gerelateerde logistieke systeem hun verdienvermogen behouden.

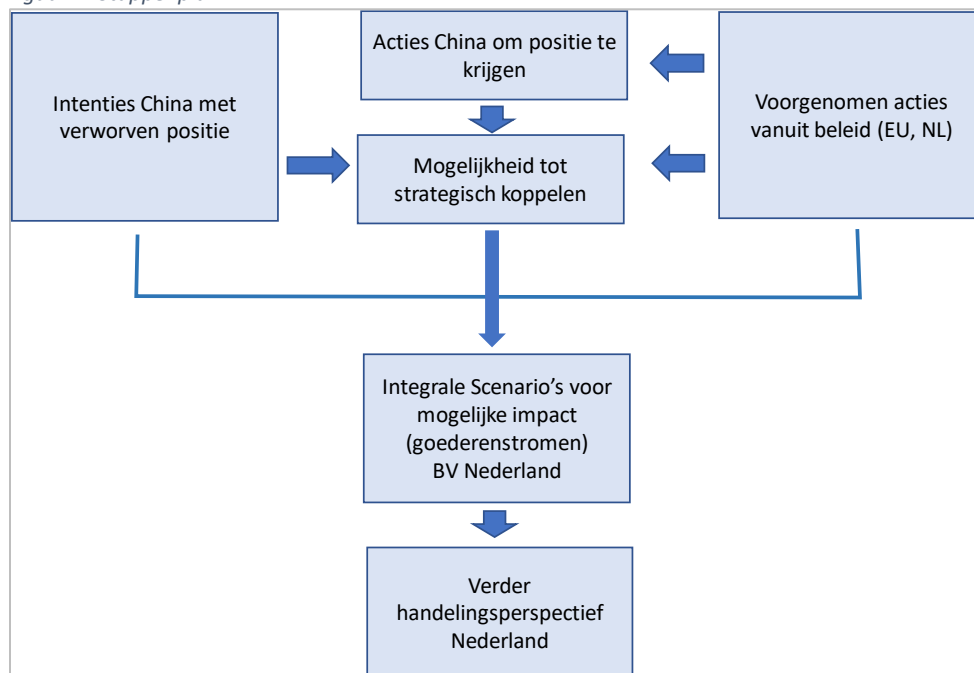
Achtergrond van de ons gestelde vraag om vanuit dit perspectief de mogelijke invloed van China op voor Nederland van belang zijnde goederenstromen te analyseren, is de observatie dat China een steeds sterkere positie inneemt op het wereldwijde politieke toneel in combinatie met veel buitenlandse investeringen²⁰. Doel is enerzijds versterking van de eigen economie, anderzijds om internationaal een sterke economische speler met concurrentiemacht te worden en van daaruit ook mogelijk haar invloed op het wereldtoneel te kunnen uitoefenen. Concrete activiteiten die uit deze doelstellingen voortvloeien kunnen gevolgen hebben voor de logistieke positie van Nederland en de goederenstromen die zij faciliteert. De **logistieke** strategie van China onderschrijft dit met enerzijds de verwoording van de doelstelling om op logistiek en ook maritiem vlak een nummer 1 speler in de wereld te worden en anderzijds een sterke nadruk op zelfredzaamheid met sterke eigen supply chains.

5.1 De resultaten

Deze studie is een quick scan en eerste aanzet om een zicht te krijgen op de mogelijke ontwikkelingen in de acties die China onderneemt om mogelijk meer positie en daarmee meer invloed te krijgen op voor Nederland belangrijke goederenstromen. De scan is daarmee in feite onderdeel van een groter stappenplan om te komen tot een diepgaander inzicht en om uiteindelijke aanbevelingen voor een handlingsperspectief te kunnen doen. Dit stappenplan zou er als in onderstaande illustratie uitzien.

²⁰ De Jong, P., Greeven, M. J., & Ebbers, H. (2017). Getting the Numbers Right on China's Actual Overseas Investment: The Case of the Netherlands. *Journal of Current Chinese Affairs*, 46(1), 187-209.

Figuur 4: Stappenplan



De gedachtegang achter dit stappenplan is als volgt. Het gaat niet alleen om welke acties China concreet onderneemt die haar een positie verschaffen; acties zoals aandelen nemen in (Nederlandse) bedrijven, investeren in concentraties van logistiek vastgoed, investeren in infrastructuur, bestuurlijk linken van verschillende bedrijven waar China een aandeel in heeft, maar het gaat ook om de intenties die China daarmee daadwerkelijk kan ontwikkelen, zoals het opleggen van standaarden, het beïnvloeden van de concurrentiepositie van de bedrijven die de goederenstromen gebruiken, het verleggen van stromen naar 'eigen' infrastructuren en ketens. Daarbij komt de vraag welke mogelijkheden het voor China oplevert als verschillende verworven posities kunnen worden gelinkt. Vervolgens hebben acties die nu al op Europees en nationaal niveau genomen worden of voorgenomen zijn - daar wel een mogelijk mitigerende invloed op. Deze factoren tezamen bepalen de mogelijke gevolgen die er kunnen gaan zijn voor Nederland en haar goederenstromen. Dit kan in een aantal integrale scenario's naar de toekomst toe geschetst worden. Om de scenario's te kunnen opstellen en vervolgens een goed handelingsperspectief te kunnen bepalen, is een analyse en inschatting van al deze factoren nodig, te beginnen met een compleet zicht op de ontwikkeling in de daadwerkelijke acties die China onderneemt.

Deze studie heeft een deel daarvan reeds in kaart gebracht:

Met behulp van ORBIS gebaseerde data-analyse en deskresearch is de omvang bepaald van de feitelijke dominantie die China heeft in de bedrijven van de logistieke ketens van een aantal meest essentiële goederenstromen. Conclusie is dat we op dit moment nog weinig dominantie van China door middel van gevestigde posities zien in vrijwel alle goederensectoren die we onderzocht hebben behalve bij containers. Er zijn wel voorbeelden van recentelijke overnames, zoals bij logistieke dienstverlener KLG Europe en er zijn grote Chinese bedrijven die in de verschillende sectoren buiten China actief zijn zoals Sinopec, Cosco, Cainiao. Maar eigenlijk is alleen in de containersector bij de terminal bedrijven in Rotterdam sprake van dominantie van bedrijven in Chinees eigendom. Waarbij de kanttekening gemaakt

moet worden dat het grootste terminal bedrijf in Rotterdam Hongkong-Chinees is, wat voorsnog een groot verschil maakt; dit wordt op private wijze gerund zonder daadwerkelijke invloed vanuit de Chinese staat op de bedrijfsvoering. Wat de grotere politieke invloed die China ontwikkelt in Hongkong, betekent voor deze positie is de grote vraag.

In een uitgebreide workshop is ingegaan op verdere acties die China doet om een positie te verkrijgen die haar de mogelijkheid geeft invloed te verkrijgen op de Nederlandse goederenstromen. Investerings in transport en haven-infrastructuur in de BRI-landroute en in containerterminals in concurrerende havens (al dan niet als onderdeel van de BRI-strategie) vinden plaats. Cosco, de 3^{de} rederij wereldwijd en investeerder in vele terminals wereldwijd en ook in Europa is een voorbeeld. Van der Putten (2019) gaat hier nader op in en concludeert dat Cosco door directe en indirecte overnames in omvang groeit. Daarnaast zijn andere Chinese bedrijven actief in containerterminals (zoals China Merchant Shipping, Hutchison Whampoa en Shanghai International Port Group). Deze partijen zijn geen ladingeigenaren en hebben geen echte zeggenschap over goederenstromen. Wel kan eventuele integratie van partijen hier ketenposities opleveren die weldegelijk van invloed kunnen zijn op de werken van het gehele systeem. Bijvoorbeeld in Piraeus waaraan ook investeringen in de achterlandlogistiek worden gekoppeld om een concurrerende keten te realiseren (zie ook: Van der Putten, 2019). Op dit moment zijn BRI-havens als Piraeus nog niet in staat om daadwerkelijk op grote schaal lading van bijvoorbeeld Rotterdam over te nemen; de vraag is hoe dat in de toekomst zal zijn. Ook is nog een vraag in welke mate China in staat zal zijn dergelijke haven-investeringen uit te breiden bijvoorbeeld in andere landen van Europa. Daarnaast heeft Cosco investeringen in Duisburg wat als onderdeel van de BRI-ontwikkelingen kan leiden tot verdere verschuiving naar spoorvervoer en Duisburg kan versterken als logistieke hub. Op dit moment gaat het nog niet om grote volumes, maar door de meer hoogwaardige aard van de goederen gaat het wel om steeds meer waarde die op deze manier vervoerd wordt. Daarbij trekken zulke investeringen vaak nieuwe Chinese bedrijvigheid aan en ontstaat mogelijk een nieuw logistiek cluster met meer Chinese bedrijven. Een andere wijze van invloed die genoemd is, is het aantrekken van goederen naar China door het aangaan van relaties met de oorsprong van goederen, door middel van grootschalige inkoop of controle over productie/winning locaties. We weten dat dit gebeurt in Afrikaanse landen. Om iets te kunnen zeggen over omvang en mogelijk gevolg hiervan is nader onderzoek vereist: dit hebben we niet in de scope van deze studie kunnen meenemen.

In de workshop is benadrukt dat de daadwerkelijke invloed ontstaat als een aantal van de mogelijkheden (op basis van de verschillende door ons aangegeven wijzen van invloed uitoefenen) gecombineerd worden. De case-by-case-wijze van acteren door China die we tot nog toe gezien hebben, kan zich ontwikkelen tot een bredere geïntegreerde invloedspositie.

5.2 Aanbevelingen: scenario-analyses om tot een handelingsperspectief te komen

In deze sectie doen we een aanbeveling om in aansluiting op de eerste scan die we uitgevoerd hebben een completer beeld te krijgen van de mogelijke invloed die China zou kunnen gaan uitoefenen op voor Nederland belangrijke goederenstromen. Zoals in 5.1. gesteld is een deel van het benodigde inzicht in deze studie verkregen maar een deel ook niet. De analyse van in welke mate China dominantie ontwikkelt in de bedrijfssectoren die direct betrokken zijn bij de aanvoer- afvoer en doorvoer van onze goederenstromen zorgen is gedaan. Vervolgens hebben we geconstateerd dat China ook op andere wijzen haar positie kan verstevigen:

- China investeert verder in andere Europese havens (zie ook analyse van Van der Putten)
- Chinese investeert verder in transportinfrastructuur in de EU (spoorlijnen)
- China investeert in distributiecentra en ander logistiek vastgoed in (oost)-Europa (zie Duisbrug als voorbeeld)
- China realiseert verdere verticale integratie vanuit haar bestaande grote logistieke spelers zoals Cosco en Sinotrans
- China investeert in eigen E-commerce assets waarbij ze een geïntegreerde ontwikkeling met logistiek nastreeft (Alibaba met Cnianiao en Post-NL)
- China investeert in de innovatie labs van logistiek gerelateerde bedrijven

Aanbeveling is om vanuit een nadere analyse van deze mogelijke ontwikkelingen, die dan vooral gerelateerd zijn aan de containerstromen van, naar en door Nederland, een aantal meer integrale scenario's te gaan schetsen waarbij ingegaan wordt op:

- De mogelijke koppelingen van verschillende door verworven posities; dus vanuit een meer integrale blik
- De mogelijke invloed van het (Europese) beleid, dat bepaalde ontwikkelingen al kan tegengaan of juist niet
- De concrete intenties die China kan hebben met verworven posities zoals het sturen van stromen, het opleggen van standaarden, het afdwingen van voordelige condities

Dit resulteert dan in een aantal scenario's voor de mate van en type risico dat er kan ontstaan²¹. Dit biedt vervolgens handvatten voor een handelingsperspectief dat kan variëren van verder monitoren tot daadwerkelijke beleidsacties ondernemen.

²¹ Bijvoorbeeld op het moment dat China nog verder investeert in haveninfrastructuur in Zuid-Europa, met mogelijk ook achterland connecties daarbij, er daarbij weinig beleid wordt ontwikkeld om dat tegen te gaan, er een cluster van Chinees logistiek vastgoed in Centraal-Europa ontstaat, Cosco verder verticaal integreert in terminals maar ook in landzijdige logistiek, kan het effect zijn dat doorvoerstromen door Nederland verlegd worden.

Bijlage Logistieke strategie China

China's Vijfjarenplannen zijn de belangrijkste, richtinggevende documenten die de beleidsprioriteiten voor de toekomstige economische en sociale ontwikkeling van het land weergegeven. De plannen worden doorgaans gepresenteerd op de plenaire sessie van het Centrale Comité van de Chinese Communistische Partij. Op 26-29 oktober van dit jaar vond de 19^{de} plenaire sessie plaats waar het Veertiende Vijfjarenplan werd gepubliceerd. Doorgaans wordt eerst een communiqué uitgegeven over de prioriteiten en volgen de details op velerlei gebieden – zoals het logistieke beleid – later in aanloop naar de parlementaire behandeling.

Hieronder geven wij de logistieke strategie van China over de periode 2015-2020 weer, grofweg samenvallend met het Dertiende Vijfjarenplan, en gaan in op de hoofdlijnen van het Veertiende Vijfjarenplan om een indruk te krijgen van het logistieke beleid van China.

Kernelementen uit het Dertiende Vijfjarenplan (2016-2020) en Midden en Langetermijnplan voor de ontwikkeling van de logistieke sector (2015-2020): 'Fabriek van de wereld' is passé

Het Dertiende Vijfjarenplan²² kenmerkt zich door het grote belang dat aan innovatie en innovatiegedreven productie wordt gegeven: de ontwikkeling omhoog in de waardeketen door de oude zware industrie los te laten en een moderne informatie-intensieve infrastructuur op te bouwen. Hiermee is de "Made in China 2025" strategie verbonden. In deze strategie wil China niet langer de 'fabriek van de wereld' zijn – gericht op de productie van industriële basisproducten; low-tech en geproduceerd tegen lage kosten – maar wil zich richten op hoogwaardige technologie-intensieve productie. Belangrijk onderdeel is het verhogen van de binnenlandse toeleverinfrastructuur: het aandeel van binnenlands geproduceerde inputs moet toenemen van 40 procent in 2020 tot 70 procent in 2025. De Chinese industrie moet sterk geüpgraded worden om een groter deel van de mondiale productieketens te verwerven.

Parallel aan dit Dertiende Vijfjarenplan is een gedetailleerde logistiek-strategische uitwerking beschikbaar: het 'Midden- en langetermijnplan voor de ontwikkeling van de logistieke sector (2014-2020)'²³ waarin wordt geconstateerd dat het algemene ontwikkelingsniveau van de Chinese logistieke sector niet hoog is. Er is sprake van hoge logistieke kosten en lage efficiëntie: in 2013 bedroeg de verhouding tussen de totale logistieke kosten en het Chinese BBP maar liefst 18%² – ongeveer het dubbele van het niveau van ontwikkelde landen en aanzienlijk hoger dan het niveau van ontwikkelingslanden zoals Brazilië en India. Daarnaast is sprake van te sterke fragmentatie en institutionele barrières die de ontwikkeling van de logistieke sector in China belemmerden. Veel productiebedrijven voeren zelf hun logistiek op een weinig efficiënte wijze uit, de schaal van logistieke ondernemingen is klein en geavanceerde technologie moeilijk te promoten. Daarnaast blijft de kwaliteit van de infrastructuur relatief achter en kan niet voldoen aan de eisen van moderne logistieke ontwikkeling.

²² The 13th Five-year plan for economic and social development of the People's Republic of China (2016-2020), <https://www.greengrowthknowledge.org/sites/default/files/downloads/policy-database/CHINA%29%20The%2013th%20Five-Year%20Plan%20%282016-2020%29.pdf>

²³ Notice of the State Council on Issuing the Medium and Long-term Plan for the Development of the Logistics Industry (2014-2020). State Council. Available online: http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-10/04/content_9120.htm

Dit leidde in het logistieke plan tot een focus op het verbeteren van de logistieke efficiëntie, het verlagen van logistieke kosten en het verminderen van hulpbronnen- en milieudruk, de inzet op een meer marktgericht werkend logistiek systeem met hervorming en openheid als drijvende krachten en geavanceerde technologie als focus.

Een belangrijk onderdeel van deze logistieke strategie is de vorming van een groep moderne logistieke ondernemingen met een sterk concurrentievermogen, waarbij het ontwikkelingspatroon van de logistieke sector van "klein, verspreid en zwak" wordt omgedraaid. Dit werd nodig geacht omdat de internationale concurrentie als steeds heviger werd gekenmerkt. Met het versnelde tempo van de internationale industriële herstructurering en de snelle ontwikkeling van dienstenhandel ontstaat een logistiek ontwikkelingsmodel van wereldwijde inkoop, wereldwijde productie en wereldwijde verkoop. In het midden- en langetermijnplan voor de logistiek wordt benadrukt dat China dringend een groep multinationale logistieke ondernemingen (3PL) moet vormen die nauw betrokken zijn bij de internationale arbeidsverdeling en die een sterk internationaal concurrentievermogen hebben. In het verlengde daarvan is het doel om een goed werkend en efficiënt internationaal logistiek kanaal op te zetten met belangrijke handelspartners en buurlanden om een internationaal logistiek centrum te vormen met wereldwijde invloed, om het hoofd te bieden aan de steeds heviger concurrentie van wereldwijde logistieke ondernemingen. In deze logistieke strategie voor de midden en lange termijn worden onder het thema 'Promoot de gecoördineerde ontwikkeling van regionale logistiek' de 'Silk Road Economic Belt', de 'Maritime Silk Road' en de 'Yangtze River Economic Belt' genoemd als belangrijke strategische aandachtsgebieden die vragen om een versnelde ontwikkeling van logistieke sleutelgebieden en logistieke corridors, en om de bouw van strategische logistieke hubs voor Centraal-Azië, Zuid-Azië en West-Azië.

Kernelementen uit het Veertiende Vijfjarenplan: "Dual circulation"

Eind oktober van dit jaar is een nieuw Vijfjarenplan neergelegd in een plenaire bijeenkomst van de Chinese Communistische Partij voor 2021-2025 met langetermijndoelen naar 2035.²⁴ Begin 2021 zullen de details bekend worden gemaakt maar er is nu reeds een communiqué's naar buiten gebracht met de hoofdlijnen van het beleid.²⁵ Daaruit blijken onder meer de volgende prioriteiten, met belangrijke gevolgen voor de logistiek:

- Nadruk op de ontwikkeling en vergroting van de binnenlandse markt door een hoogwaardig, innovatie-gedreven aanbod en het versterken van de binnenlandse distributiestructuur;
- Een sterke nadruk op het vergroten van de innovatie-capaciteit en versterking van het nationale innovatie-systeem, waaronder het versterken van het innovatievermogen van het bedrijfsleven;
- Wetenschap en technologie zijn zelfredzaam en onafhankelijk als belangrijke basis voor nationale ontwikkeling; wetenschap en technologie worden gezien als het belangrijkste economische slagveld ("battlefield of the economy");
- Het versterken van de 'industriële fundamenteën'—in de woorden van het communiqué: "Het is noodzakelijk om het moderniseringsniveau van industriële ketens en supply chains te verbeteren, ontwikkel strategische opkomende industrieën, versnel de ontwikkeling van moderne dienstverlenende industrieën, coördineer de vooruitgang van de bouw van infrastructuur, versnel de

²⁴ http://english.www.gov.cn/news/topnews/202010/29/content_WS5f9abb2dc6d0f7257693e9e5.html

²⁵ http://www.gov.cn/xinwen/2020-10/29/content_5555877.htm

bouw van een transportmacht ('transportation power'), bevorder de energierevolutie en versnel de ontwikkeling van digitalisering."

- De bouw van een nieuw en meer hoogwaardig open economisch systeem, waarbij de liberalisering en facilitering van innovatie-gedreven handel en investeringen wordt bevorderd, alsmede de ontwikkeling van het Belt-and-Road programma, en waarbij actief wordt geparticipeerd in de hervorming van het 'global economic governance' systeem.
- Versnel de constructie van een nieuw ontwikkelingspatroon waarbij de binnenlandse cyclus als het belangrijkste deel wordt gezien en de binnenlandse en internationale dubbele cycli die elkaar wederzijds bevorderen ("dual circulation").

Op basis van overige beschikbare stukken²⁶ heeft Grant Thornton²⁷ een analyse gemaakt over de details van de logistieke strategie in het Veertiende Vijfjarenplan. Hieruit is op te maken dat tegen 2025 de rol van de logistieke sector vergroot moeten zijn, waarbij dat gerealiseerd moet worden door het bevorderen van kostenreductie, efficiëntieverhoging en sterkere coördinatie van supply chains. Dit moet gerealiseerd worden door vijf belangrijke implementaties gericht op:

1. Het bevorderen van de integratie van bedrijven, zoals het ondersteunen bij samenwerking;
2. Het versterken van de integratie en koppeling van faciliteiten en apparatuur;
3. Het beter afstemmen van bedrijfsprocessen;
4. Het wegnemen van belemmeringen door standaardisatie;
5. Het delen van informatie en integreren en ontwikkelen van een digitale logistiek. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld het gebruik van blockchain of 5G om logistieke informatie te delen.

Deze integraties moeten worden toegepast op zes sleutelgebieden gericht op een sterkere integratie van de industrie met de logistieke sector. Hierbij legt men ten eerste een focus op bulkgoederen—waaronder met name agrarische goederen. Ten tweede moeten nationale logistieke knooppunten ontwikkeld worden om kostenreductie en efficiëntieverbetering te bevorderen. Ten derde moet er gefocust worden op de toepassing van nieuwe technologie, zoals robots en overige, automatisering, en ook moet – ten vierde – meer focus liggen op kwaliteit waarborging van consumentengoederen, inclusief beleving met e-commerce. Ten vijfde moet er een focus liggen op een 'groene logistiek' en een versterking van de ontwikkeling van een groene productieketen gedurende de hele levenscyclus van het product. Als laatste moet er gefocust worden op zogenaamde 'noodlogistiek'; waarbij ingespeeld wordt op supply chain risico's door pandemieën en natuurrampen.

Analyse dual circulation

Het belangrijkste aangrijpingspunt bij de analyse van de recente economische doelen van China is een tegenstelling in het Vijfjarenplan tussen enerzijds het streven naar sterk op het binnenland gerichte supply chains en zelfredzaamheid en anderzijds de gewenste openheid en opstelling van China voor buitenlandse investeringen. Deze tegenstelling wordt verwoord in de dual circulation-strategie, waarbij het openhouden van de Chinese economie voor buitenlandse bedrijven de 'internationale circulatie' wordt

²⁶https://www.ndrc.gov.cn/xgk/jd/jd/202009/t20200909_1237870.html;
<http://www.chinawuliu.com.cn/zt/myjx/2020myjx9.shtml>;
https://www.ndrc.gov.cn/xgk/jd/jd/202009/t20200909_1237870.html

²⁷ Toegezonden informatie door China desk Grant Thornton.

genoemd en de versterking van de binnenlandse markt met de ‘great domestic circulation’ wordt aangeduid. Deze binnenlandse circulatie heeft prioriteit als economische groeimotor.

Deze nadruk op zelfontwikkelde en controleerbare supply chains wordt in verband gebracht met nationale veiligheid en de defensie-industrie. Maar hier speelt ook de onvoorspelbare internationale omgeving met betrekking tot handelsbarrières en angst voor represailles een rol, zoals die op dit moment bijvoorbeeld voor Huawei gelden. China produceert op dit moment 30% van de chips-behoefte van de eigen industrie zelf; dit moet binnen vijf jaar naar 70% groeien. Ook op andere terreinen is er altijd sprake van een dubbel effect: de nadruk op groene technologie en verduurzaming is niet alleen op het klimaat gericht maar ook op een afnemende afhankelijkheid van olie-importen. Er wordt echter gewezen op risico’s van de strategie van ‘binnenlandse circulatie’: hierdoor neemt het niveau van buitenlandse investeringen en de inflow van nieuwe technologie naar China af. Door de economie minder afhankelijk te maken van wereldwijde supply chains zou het groeivermogen van de Chinese economie worden beperkt, resulterend in lagere jaarlijkse groeicijfers.²⁸

In een analyse van het Veertiende Vijfjarenplan stelt The Economist dat de internationale circulatie niet primair is bedoeld om de productiviteit van de Chinese economie te vergroten maar vooral om buitenlandse bedrijven meer afhankelijk te maken van de Chinese markt, waardoor bepaalde landen minder druk op China gaan uitoefenen.²⁹ Iets dat bijvoorbeeld enigszins lijkt te lukken met de relatie tussen China en Duitsland, waar de meer dan 100 miljard euro export van Duitsland naar China tot een minder harde reactie ten aanzien van mensenrechten leidt.³⁰

²⁸ ‘Circling back. China’s new ‘dual-circulation strategy means relying less on foreigners’, the Economist, 7 november 2020, p.48-49.

²⁹ ‘Circling back. China’s new ‘dual-circulation strategy means relying less on foreigners’, the Economist, 7 november 2020, p.48-49.

³⁰ <https://www.politico.eu/article/europe-china-germany-weak-spot/>

Top 50 Global 3PLs

Ranking is based on 2018 revenue, in millions of US dollars.

| 2018 RANK | COMPANY NAME | BASE COUNTRY | 2017 REVENUE | 2018 REVENUE | PERCENT CHANGE |
|---------------|------------------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|
| 1 | Amazon | USA | \$31,881 | \$42,745 | 34.1% |
| 2 | DHL* | Germany | \$30,775 | \$33,424 | 8.6% |
| 3 | Kuehne & Nagel | Switzerland | \$22,674 | \$25,368 | 11.9% |
| 4 | DB Schenker* | Germany | \$17,783 | \$19,527 | 9.8% |
| 5 | Nippon Express | Japan | \$16,382 | \$18,205 | 11.1% |
| 6 | C.H. Robinson | USA | \$13,503 | \$15,515 | 14.9% |
| 7 | DSV~ | Denmark | \$11,355 | \$12,511 | 10.2% |
| 8 | XPO Logistics | USA | \$10,352 | \$11,823 | 14.2% |
| 9 | UPS | USA | \$8,691 | \$9,814 | 12.9% |
| 10 | JB Hunt | USA | \$6,828 | \$8,214 | 20.3% |
| 11 | Expeditors International | USA | \$6,921 | \$8,138 | 17.6% |
| 12 | Dachser* | Germany | \$6,899 | \$7,575 | 9.8% |
| 13 | CEVA Logistics | Switzerland | \$6,994 | \$7,356 | 5.2% |
| 14 | Sinotrans | China | \$6,766 | \$6,815 | 0.7% |
| 15 | Panalpina | Switzerland | \$5,620 | \$6,168 | 9.7% |
| 16 | SNCF Geodis* | France | \$5,761 | \$5,861 | 1.7% |
| 17 | Gefco | France | \$5,019 | \$5,661 | 12.8% |
| 18 | Kintetsu World Express | Japan | \$4,747 | \$5,370 | 13.1% |
| 19 | NYK Group | Japan | \$4,457 | \$4,827 | 8.3% |
| 20 | Agility Logistics | Kuwait | \$4,007 | \$4,545 | 13.4% |
| 21 | Hub Group | USA | \$4,035 | \$4,423 | 9.6% |
| 22 | Rhenus & Co.* | Germany | \$4,060 | \$4,360 | 7.4% |
| 23 | Bolloré* | France | \$3,704 | \$4,108 | 10.9% |
| 24 | Samsung SDS | South Korea | \$3,688 | \$3,977 | 7.8% |
| 25 | Hellman Worldwide Logistics* | Germany | \$3,609 | \$3,930 | 8.9% |
| 26 | Toll Group | Australia | \$3,790 | \$3,858 | 1.8% |
| 27 | Ryder | USA | \$3,033 | \$3,731 | 23.0% |
| 28 | FedEx | USA | \$3,294 | \$3,654 | 10.9% |
| 29 | TQL | USA | \$2,934 | \$3,600 | 22.7% |
| 30 | CJ Logistics | South Korea | \$2,308 | \$3,322 | 44.0% |
| 31 | Pantos | South Korea | \$2,919 | \$3,271 | 12.1% |
| 32 | Schneider National | USA | \$2,699 | \$3,190 | 18.2% |
| 33 | Transplace | USA | \$2,181 | \$2,886 | 32.3% |
| 34 | Damco | Netherlands | \$2,668 | \$2,716 | 1.8% |
| 35 | Kerry Logistics | Hong Kong | \$2,204 | \$2,673 | 21.3% |
| 36 | Sankyu | Japan | \$2,412 | \$2,611 | 8.3% |
| 37 | BDP International | USA | \$2,384 | \$2,503 | 5.0% |
| 38 | Echo Global Logistics | USA | \$1,943 | \$2,440 | 25.6% |
| 39 | Hitachi Transport | Japan | \$2,302 | \$2,342 | 1.8% |
| 40 | Penske Logistics | USA | \$1,700 | \$2,194 | 29.0% |
| 41 | Imperial Logistics | South Africa | \$1,778 | \$1,893 | 6.5% |
| 42 | Swift Logistics | USA | \$1,760 | \$1,855 | 5.4% |
| 43 | Fiege* | Germany | \$1,635 | \$1,829 | 11.8% |
| 44 | NFI Industries | USA | \$1,606 | \$1,813 | 12.9% |
| 45 | Wincanton^ | United Kingdom | \$1,487 | \$1,572 | 5.7% |
| 46 | Werner | USA | \$1,214 | \$1,472 | 21.2% |
| 47 | GlobalTranz | USA | \$864 | \$1,400 | 62.0% |
| 48 | Mainfreight | New Zealand | \$1,227 | \$1,394 | 13.6% |
| 49 | Logwin AG* | Luxembourg | \$1,262 | \$1,356 | 7.5% |
| 50 | BLG Logistics* | Germany | \$1,227 | \$1,315 | 7.2% |
| Top 50 | | | \$299,341 | \$341,151 | 14.0% |

Company revenues are primarily from non-asset third-party logistics

Source: Company Reports, SJ Consulting Group estimates
Prepared by SJ Consulting Group

Bron: https://www.joc.com/international-logistics/logistics-providers/amazon-debuts-atop-global-3pl-rankings_20190420.html