

Hoe gevaarlijk zijn de Chinese containers in onze havens?

De Tijd - 14 Okt. 2022

Via de Maritieme Zijderoute strekt China zijn tentakels uit tot in Zeebrugge, Antwerpen en Willebroek.

Dreigt een Ruslandscenario en worden we te afhankelijk van de Chinese containertrafiek? 'Voor China is er geen grens tussen economie en politiek.'

Toen de Chinese rederijreus Cosco in 2017 de grootaandeelhouder van de enige containerterminal in Zeebrugge werd, was de containeroverslag er op sterven na dood. Maar de Chinezen slaagden erin het tij te keren en van de Belgische terminal een van de snelst groeiende in hun wereldwijde portfolio te maken. Met een verwacht volume dit jaar van 1,2 miljoen TEU - een eenheid voor 20 voetcontainers - is de haven van Zeebrugge in vijf jaar uitgegroeid tot een strategisch knooppunt voor Cosco in Noord-Europa. Een krachttoer die het eerder al leverde in de Griekse haven Piraeus, zijn mediterrane hub.

In Griekenland was er hevig protest toen de Chinezen de haven van Piraeus kochten. In Zeebrugge verliep de overname van de terminal zo goed als geruisloos. Ook begin dit jaar was er geen kritiek toen Cosco de concessie met 15 jaar wist te verlengen tot 2055. In een rapport wees VUB-professor Jonathan Holslag er vorige week op dat China zijn maritieme sector gebruikt om meer invloed te verwerven in Europa. Als we niet opletten, dreigen we in een Ruslandscenario terecht te komen en in de greep van de Chinese draak te komen.

Ook Frans-Paul van der Putten, een onderzoeker van het Clingendael China Centre, waarschuwde er al voor: door de toename van Chinese investeringen in containerzeehavens dreigen EU-lidstaten politiek afhankelijker te worden van Peking. Vooral België en Nederland zijn volgens hem kwetsbaar door het betekenisvolle Chinese aandeel in hun containerterminals, die zo deel uitmaken van de Maritieme Zijderoute. Dat project valt onder het Belt and Road Initiative waarmee de Chinese president Xi Jinping zijn invloed in de wereld uitbreidt met investeringen in havens, spoorlijnen en andere infrastructuur.

De haven van Zeebrugge geldt in het rapport van Holslag als een sprekend voorbeeld. Bijna 90 procent van de CSP Zeebrugge Terminal is in handen van China Ocean Shipping Company (Cosco). Gevestigd in Sjanghai is het Chinese staatsbedrijf 's werelds grootste scheepsbedrijf, de derde grootste containertransporteur en de vijfde grootste havenbeheerder. Met als grootste aandeelhouder de Chinese Communistische Partij lijdt het volgens Clingendael weinig twijfel dat 'politieke sturing een potentieel beslissende factor is in de staatsonderneming, zowel nu als in de toekomst'.

Ook op de Antwerpse containerkades is Cosco de voorbije jaren steeds actiever geworden. Het heeft een aandeel van 20 procent in de Antwerp Gateway Terminal, die wordt uitgebaat door DP World, eigendom van Dubai en een van de grootste terminaluitbaters ter wereld. Ook een andere Chinese speler, China Merchants Port Holding (CMP) heeft een belang in die terminal, via een joint venture met de Franse scheepsgroep CMA CGM.

Het Chinese Hutchison Port Holdings, eigendom van een conglomeraat uit Hongkong, beheert naast containerterminals in Rotterdam, Barcelona en diverse Britse havens ook de binnenhaventerminal in Willebroek. Peking beschikt zo over voldoende economische belangen in ons land en andere EU-lidstaten om ze in te zetten als politieke hefboemen, waarschuwt Van der Putten.

Critici wijzen er ook op dat maritieme reuzen als Cosco in staat zijn het containerverkeer te sturen. Als het gaat om economische afhankelijkheid en politieke invloed, is dat zo mogelijk nog bedreigender dan haveninvesteringen. Dat komt omdat de diepzeecontainervaart de voorbije jaren een steeds grotere consolidatie onderging, waarbij de tien grootste rederijen bijna 90 procent van de markt in handen kregen.

Allianties tussen de belangrijkste spelers hebben die marktconcentratie nog vergroot. De route Azië-Europa wordt gedomineerd door slechts drie allianties, samen goed voor 99 procent van het containervervoer. Een van die drie is Ocean Alliance, die 36 procent van de containerhandel tussen Europa en Azië controleert. Cosco heeft in de alliantie het grootste aandeel (de twee andere leden zijn CMA CGM en Evergreen).

Onderhandelingsmacht

Doordat enkele grote rederijen in toenemende mate in staat zijn ladingstromen naar of van individuele havens te leiden, groeit hun onderhandelingsmacht tegenover havenautoriteiten. Ze kunnen die macht gebruiken om havens onder druk te zetten om hun tarieven te verlagen of om te investeren in infrastructuur. Cosco, en daarmee de Chinese staat, is een belangrijke speler in dat spel, al is het niet de enige.

De twee grootste containerspelers wereldwijd zijn het Deense Maersk en het Zwitserse Mediterranean Shipping Company (MSC), en dat zijn Europese private bedrijven die samen een alliantie vormen die concurreert met Cosco's Ocean Alliance.

China is in amper tien jaar niet alleen de belangrijkste scheepsbouwer ter wereld geworden, stelt Holslag in zijn rapport. Ook in de handel op het water is het de grootste speler: 32 procent van alle transport in de wereld is Chinees. Het land beschikt eveneens over de grootste onder staatsvlag varende vloot en beheert via zijn rederijen 18 procent van alle containertransporten, 12 procent van de ruwe-olietankers en 13 procent van de tankers voor vloeibaar gas. Dat brengt volgens Holslag een enorm gevaar met zich mee, want China heeft zo de controle over de grootste maritieme staatscluster. De VUB-professor klaagt het gebrek aan kritische zin aan waarmee de recent gefuseerde Port of Antwerp-Bruges handel drijft met China.

'Ik wil hier toch wat objectieve cijfers tegenover zetten', zegt Luc Arnouts, directeur internationaal ondernemen van de haven en ondervoorzitter van de Belgisch-Chinese Kamer van Koophandel. 'In het totale handelsvolume dat hier passeert, neemt China de

derde plaats in met 19 miljoen ton op een goederenoverslag van 290 miljoen ton. Dat is amper 6,6 procent. En Cosco is als rederij goed voor 8 procent van het totale containervolume. Er is dus geen sprake van een dominant Chinees verhaal.'

De Chinezen hebben ook geen eigendom in de Antwerps-Zeebrugse haven, voegt hij toe. 'We worden vaak aangesproken door grote rederijen met de vraag of ze kunnen participeren in de haven. Maar het havenbedrijf is niet te koop, in tegenstelling tot de Griekse haven van Piraeus, waar Cosco 67 procent in handen heeft en waar de CEO een Chinees is. Hier kan je geen gronden verwerven, ze worden alleen maar in concessie gegeven.'

Ook Stephan Vanfraechem, de topman van Alfaport, het platform van havenbedrijven in Antwerpen, is genuanceerd. 'Er wordt naar de havens gekeken alsof die erg sturend zouden zijn. Maar zij volgen het spel van vraag en aanbod. China was de voorbije jaren de fabriek van de wereld en omdat de wereldeconomie zich richting handel met China heroriënteerde, zijn de havens gevolgd. Maar met de coronacrisis heeft iedereen ook vastgesteld dat het heel concrete gevolgen kan hebben als China dichtgaat. We volgen dat van nabij op.'

Misbruik

Transporteconoom Thierry Vanelslender van de Universiteit Antwerpen is kritischer. 'Zeebrugge is net als Piraeus een bruggenhoofd voor Cosco. Het zou logisch zijn die kostbare infrastructuur niet voor dertig jaar vast te klinken aan één partij. Als dat wel gebeurt, loop je het risico op misbruik van de prijszetting, beïnvloeding van de capaciteit of oneerlijke concurrentie.'

Dat scenario is niet uit de lucht gegrepen. Experts wijzen erop dat de grote containerrederijen, die met hun allianties het wereldwijde containertransport domineren, wel erg creatief te werk gingen toen de economie begon te boomen na de coronaklap. Ze kozen er toen voor hun containers leeg mee te nemen zodra ze gelost waren in Europa en de VS. Door het tekort aan containers was het lucratiever die zo snel mogelijk weer naar China te verschepen, ze daar te laden en zo snel mogelijk weer naar het Westen te brengen. Zo controleerden ze vraag en aanbod in hun voordeel en dat resulteerde in torenhoge tarieven.

Niets weerhoudt rederijen ervan dat spel opnieuw te spelen als economische motieven of in het geval van Cosco geopolitieke redenen hen daartoe bewegen. 'Voor China is er geen grens tussen economie en politiek', zegt Cind Du Bois, docent economie aan de Koninklijke Militaire School. Ze maakt zich geen illusies. 'Elk Chinees bedrijf is van de staat of eraan gelinkt. De wet verplicht hen op eenvoudig verzoek informatie over te dragen aan de overheid.'

Du Bois werkt ook voor het Coördinatiecomité voor Inlichting en Veiligheid. Dat adviseert de Nationale Veiligheidsraad in de strijd tegen de inmenging in kritische infrastructuur, zoals transport. De deal die de federale en regionale overheden in de zomer sloten over een screening voor buitenlandse investeringen in België, vindt ze een noodzakelijke stap. Het doel is dat dat mechanisme begin 2023 in werking treedt.

'We kunnen ons uiteraard niet loskoppelen van China', zegt ze. 'Dat zou economische zelfmoord zijn. Maar we moeten ook niet naïef zijn. Als we onze terminals in de handen van China geven, zijn daar duidelijk risico's aan verbonden. En voor zoiets kan je niet langer de ogen sluiten.'

Ondanks de waarschuwingen voor de Chinese overnamehonger in onze havens valt het aandeel van de rederijreus Cosco in de haventrafiek niet zo groot uit.

Cijfers over de hoeveelheid containers die Cosco en zijn concurrenten maandelijks op de kaaien in Antwerpen of Zeebrugge afleveren, worden door de haven niet vrijgegeven. Wel kan worden gekeken naar het aantal keren dat rederijen onze havens aandoen.

'En dan merk je dat het belang van Cosco relatief klein is', zegt Stefan Verberckmoes, analist bij het scheepvaartinformatieplatform Alphaliner. Volgens zijn gegevens deed de rederij in september van dit jaar 26 aanlopen in de Antwerpse haven en komt ze daarmee op de vijfde plaats in de statistieken.

In Zeebrugge, waar Cosco de enige containerterminal controleert, nam de Chinese rederij met 11 aanlopen een tweede plek in, een eind achter het Zwitserse MSC, met 18 aanlopen.