

Column



‘En dit is hét moment om de positie van Chinese rederijen ten aanzien van Westerse concurrenten te versterken’

Dr. Jonathan Holslag is politicoloog en China-kenner. Hij is onder meer docent Internationale Politiek aan de Vrije Universiteit Brussel.

Een van de kerntaken van de Koninklijke Marine is het garanderen van de ongehinderde handel en veilig transport. De oceanen zijn sinds enkele eeuwen de slagaderen van de globalisering, havens als die van Rotterdam het kloppende hart van de wereldeconomie. Met de corona-pandemie reizen er vragen over de toekomst van de globalisering, dus ook van de handel over zee én in dat opzicht de relevantie van de marine. Het is echter niet waarschijnlijk dat we in snel tempo zullen evolueren naar complete de-globalisering; wel zal er flink geworsteld worden om de controle van de globalisering.

In dat opzicht lijkt China, net zoals bij het uitbreken van de Eurocrisis, de onzekerheid wederom te baat te nemen om zijn invloed te versterken. Op verschillende plaatsen is flinke kritiek te horen op de Chinese aanpak van de corona-uitbraak, maar in Peking gaan ze er van uit dat de economische gevolgen op langere termijn beperkt zullen zijn en dat vooral Europese bedrijven zullen ijveren om de handelsrelaties te verstevigen. Dat lijkt te bevestigd worden. Duitse chemiereus BASF investeert bijvoorbeeld 10 miljard dollar in het land; BMW is twee weken geleden begonnen met de bouw van een nieuwe Chinese fabriek ter waarde van drie miljard.

De corona-pandemie heeft evenwel een aantal Europese rederijen in de problemen gebracht. CMA, MSC en Maersk zitten al flink in de schulden en zijn de voorbije jaren bij Chinese banken en leasingbedrijven moeten gaan aankloppen. Ze hebben nauwelijks reserves en moeten wellicht nog een jaar van onzekerheid overbruggen. Chinese bedrijven als Cosco Shipping en China Merchant, daarentegen, hebben alle steun. Voor hen breekt een nieuwe koopjesperiode aan.

Cosco Shipping, China's grootste rederij, rolde onlangs een nieuwe containerverbinding uit tussen China, de Middellandse Zee en Noord-Amerika. De haven van Piraeus, grotendeels in handen van China, wordt verbonden met dertien regionale *feeder* havens. De verbinding wordt verzekerd door zes mega-containerschepen. Er komt tevens een nieuwe lijn tussen de Verenigde Staten en Latijns-Amerika. Cosco Shipping pompt ook nog eens 700 miljoen dollar in de aankoop van grote olietankers. China Merchants heeft zich dan weer voor een klein miljard dollar ingekocht in acht havens, onder meer in Oekraïne, Vietnam, Thailand en Nederland.

Het past allemaal in de strategie van de maritieme zijderoute, waarbij de Chinese overheid eigenlijk de hele productieketen van grondstoffen over transport en industrie tot distributie wil domineren. En dit is hét moment om de positie van Chinese rederijen ten aanzien van Westerse concurrenten te versterken. China ziet dat ook in bredere context. Chinese rederijen zijn belangrijke klanten van Chinese scheepsbouwers en die Chinese scheepsbouwers moeten steeds meer Chinese onderdelen gebruiken. Ook in de offshore-sector en het baggeren zie je dat de ambities torenhoog zijn. Hier en daar proberen Europese bedrijven, zoals Damen, nog een graantje mee te pikken, maar het is een erg klein graantje.

Wellicht gaan we steeds meer naar een situatie waarin aanvankelijk Westerse marines veiligheid van overwegend Chinese koopvaardij gaan behartigen, maar China beetje bij beetje die rol zal overnemen. Het bouwt immers niet alleen containerschepen. Voor 2020 lopen er wellicht nog 24 marineschepen van stapel.