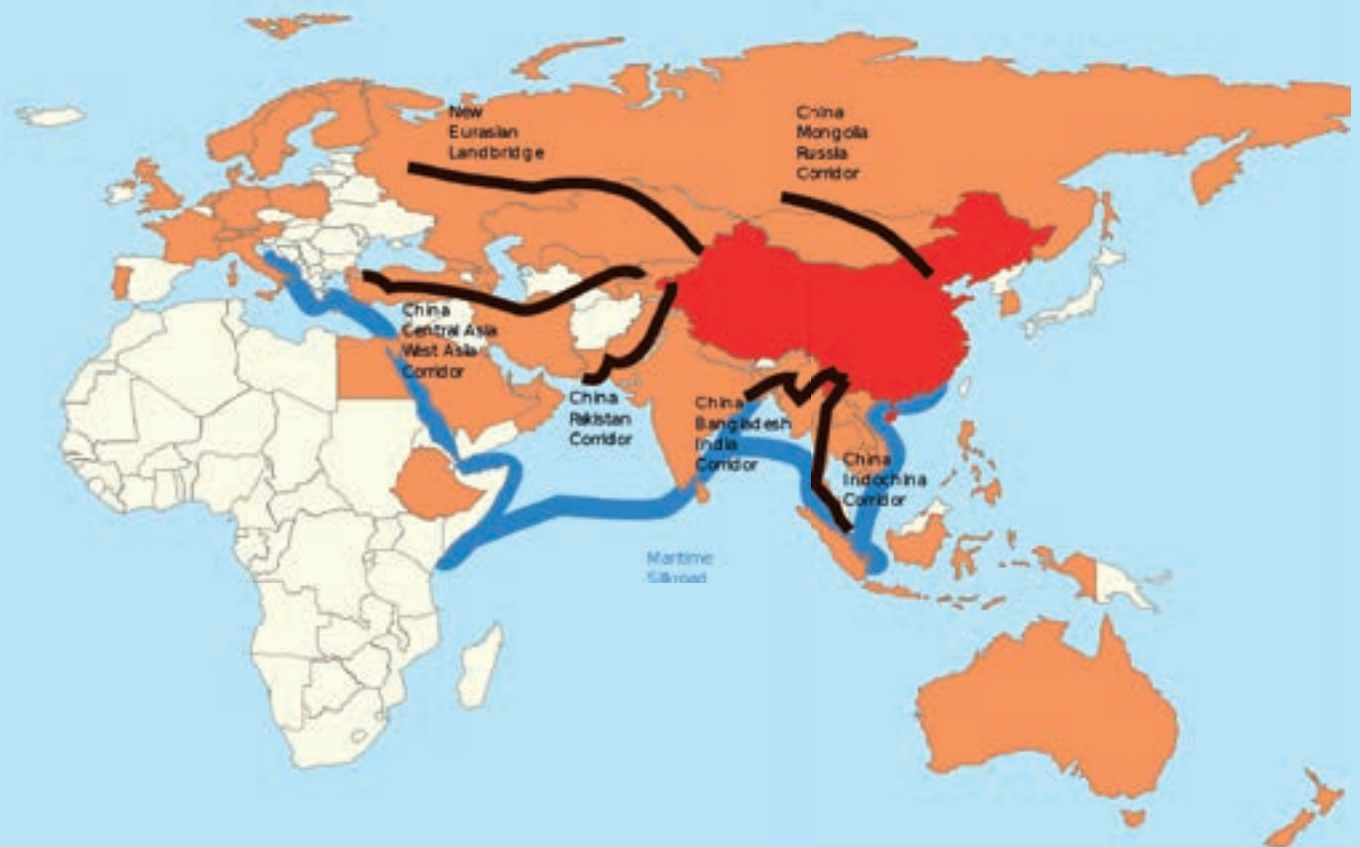


De Nieuwe Zijderoute

Het BRI Project



DEKRA Claims and Expertise B.V.

Maup Hoppzak
Huib Ort
Laurens Leppers

Inhoudsopgave

1	Voorwoord	3
2	Inleiding	4
3	De geschiedenis van de Zijderoute over land	9
4	De geschiedenis van de maritieme Zijderoute	12
5	De zes corridors	15
6	De nieuwe Zijderoutes over land	16
7	De nieuwe maritieme Zijderoutes	20
8	Financiering van het BRI-project	25
9	Vergelijking van de diverse modaliteiten	27
10	De risico's	28
11	Het standpunt van de Europese Unie met betrekking tot het BRI-project	31
12	De voordelen voor Nederland	35
13	Wat vrezen de critici?	36
14	Recente ontwikkelingen die een effect op het BRI-project kunnen hebben	38
15	Aansprakelijkheidsaspecten bij synchromodaal vervoer	43
16	Slot	45
17	Geraadpleegde bronnen	46

© 2019 – DEKRA Experts en ASA Legal Assist, onderdeel van DEKRA Claims and Expertise B.V.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

Deze uitgave is met de meeste zorg samengesteld. De juistheid van de gegevens is mede afhankelijk van informatie die ons door derden werd verstrekt. Indien die informatie onjuistheden blijkt te bevatten kunnen DEKRA Experts, ASA Legal Assist, DEKRA Claims and Expertise B.V. en de auteurs daarvoor geen aansprakelijkheid aanvaarden.

www.DEKRA.nl

1 Voorwoord

De term Zijderoute is iets waar wij allen mee zijn opgegroeid en doet ons denken aan Marco Polo, barre handelsreizen en avonturen. De laatste jaren kwam de term “De nieuwe Zijderoute” steeds vaker voorbij en omdat wij het voor de verzekeringsbranche een belangrijke ontwikkeling vinden, hebben wij ons hierin verder verdiept. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een duo-presentatie over dit ambitieuze plan op 16 oktober 2017 in het VNAB Kenniscentrum in Rotterdam. Naar aanleiding hiervan hebben wij besloten om de door ons inmiddels verzamelde informatie en kennis, in de vorm van een beknopt boekwerk, beschikbaar te stellen aan onze relaties in de transportwereld, de branche waarin wij met veel plezier en soms veel hectiek als expert werkzaam zijn.

De in deze publicatie opgenomen informatie is tot medio oktober 2018 verzameld. Over het BRI project werd lange tijd slechts spaarzame informatie door de Nederlandse media gegeven. Uitzondering hierop was o.a. het artikel “De Nieuwe Zijderoute is een veelvraat” in het AD van zaterdag 13 oktober 2018. Mede daarom hopen wij dat u het initiatief, om onze thans beschikbare kennis met u te delen, op prijs stelt.

November 2018

Maup Hoppzak, senior casco expert, consultant en arbiter
Huib Ort, senior transport expert en Manager Marine
DEKRA Experts

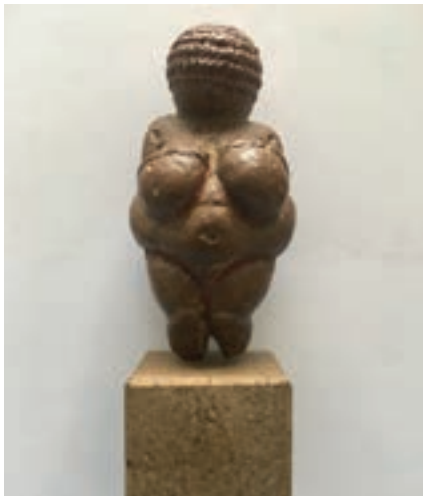
Laurens Leppers, regres jurist
ASA Legal Assist

DEKRA Claims and Expertise B.V.
Business Unit Marine
Postbus 85107
3009 MC Rotterdam
010 - 2077 260

marine.experts.nl@dekra.com

2 Inleiding

China is een land met een rijke geschiedenis die circa 7.000 jaar geleden voor het eerst werd gedocumenteerd.



Dat China al ver voor onze jaartelling een rijke cultuur had, aanmerkelijk rijker dan de cultuur in Europa, blijkt wel uit deze twee beeldjes. Het eerste beeldje is de Venus van Willendorf en staat thans in het Natuurhistorisch Museum in Wenen. Er zijn in Europa ca. 60 Venusbeeldjes gevonden, allen vrij ruw, met grote borsten en zonder gelaatsuitdrukking, voeten, handen, vaak zelfs zonder armen. De beeldjes uit kalkzandsteen of mammoetivoor zijn ca. 20.000 / 2.000 jaar oud en er zijn geen mannelijke figuren gevonden.

Het tweede beeldje is opgesteld in het Shanghai Museum in Shanghai in China. Het is het oudste mannelijke beeldje dat ooit is gevonden, het stamt uit de Longshan cultuur en is ca. 2.600 jaar oud. Het materiaal is jade en het beeldje is op zeer fraaie manier afgewerkt, met gelaatsuitdrukking, handen, voeten enz.

Geschiedenis en cultuur spelen een belangrijke rol in het Nieuwe Zijderoute project en worden door de Chinese president Xi Jinping in vrijwel al zijn toespraken aangehaald.

In 221 v. Chr. werd het land een keizerrijk onder keizer Ying-Zheng, die het beroemde, in 1974 door drie boeren ontdekte, mausoleum liet aanleggen. In dit in 1987 op de

Werelderfgoedlijst van Unesco geplaatste mausoleum, bevinden zich circa 8.000 levensgrote terracotta beelden van strijders, paarden, strijdagens en wapenrusting. Vóór deze tijd was in de periode 1700 – 1300 v. Chr. de schrijftaal ontstaan en in ca. 2000 v. Chr. het gieten van brons uitgevonden.

In 605 na Chr. werd het Keizerskanaal aangelegd ter verbinding van de hoofdstad Lyoyang met de Jangtsekiang rivier, een kanaal dat nog steeds in gebruik is.

In de periode 475 v. Chr. / 1644 na Chr. werd de beroemde ca. 6000 kilometer lange Chinese muur gebouwd.

In 1912 is de laatste keizer, Xuantong, toen zes jaar oud, afgetreden en is na meer dan 2000 jaar de republiek China uitgeroepen met Sun Yat-sen als president.

In 1921 werd de Chinese Communistische Partij opgericht, die vanaf 1925 door de Nationalistische Partij van Chiang Kai-shek (1887-1975) tijdens een burgeroorlog werd bestreden. Dit leidde tot een bloedige strijd. Mao Zedong (1893 – 1976) werd populair als communistisch leider tijdens de “Lange Communistische Mars” in 1934/1935, een voettocht van ruim 9.600 kilometer vaak door zeer onherbergzaam terrein. Circa 86.000 communisten begonnen aan deze mars en slechts ca. 7.000 van hen haalden het einde, waaronder een groot aantal personen die vanaf 1949 topposities kregen (onder andere Deng Xiaoping).

In 1946, na de Japanse invasie (1937-1945), begon de burgeroorlog opnieuw, totdat het Rode leger van Mao Zedong in 1949 in Nanjing de Nationalisten van Chiang Kai-shek versloeg en op 1 oktober 1949 Mao Zedong de Volksrepubliek China (People’s Republic of China) uitriep.

Onmiddellijk daarna begon de landhervormingscampagne, waarbij arme boeren land kregen van rijke landeigenaren, de zogenaamde “vijanden van het volk”. Het collectivisme van de landbouw mislukte en circa 20 miljoen Chinezen stierven, voornamelijk aan de hongerdood. Een groot aantal voormalige landeigenaren werd geëxecuteerd.

In 1957 werd door Mao een nieuwe campagne aangekondigd: “De grote sprong voorwaarts”.

Dit leidde tot een compleet verval van de maatschappij, met als gevolg onder andere dat de Sovjet Unie de hulp aan China in 1960 stopzette.

De beroemde Culturele Revolutie (1966-1976), gebaseerd op het befaamde “kleine Rode Boek” van Mao, waarvan miljoenen exemplaren werden gedrukt en verspreid, begon, hoewel inmiddels Deng Xiaoping (1904 – 1997) een steeds belangrijkere rol ging spelen.

China was nog altijd een volledig van het buitenland afgesloten land en Deng Xiaoping was een groot voorstander van goede relaties met onder andere de voormalige Sovjet Unie, de Verenigde Staten en andere belangrijke mogelijke handelspartners.

Hij vatte zijn hervormingen samen in de uitspraak “*Het maakt niet uit of de kat wit of zwart is, als hij maar muizen vangt*”, waarmee hij bedoelde dat het politieke systeem niet zo belangrijk was, maar dat er resultaten moesten worden geboekt.



Deng Xiaoping

In Time mei 1997, werd de vraag gesteld:
*"The Next China Will Deng's heirs turn Beijing
 into a superpower the world can love?"*

Na de dood van Mao in 1976 en de arrestatie, dat zelfde jaar, van de ca. 5 jaar daarvoor opgerichte beroemde "Bende van Vier", een groep aanhangers van de Culturele Revolutie, waaronder Mao's echtgenote Jiang Qing, kwam Deng Xiaoping aan de macht in 1977. Twee leden van de "Bende van Vier" werden tot levenslange gevangenisstraffen veroordeeld en de andere twee tot langdurige gevangenisstraffen. Algemeen wordt aangenomen dat de nieuwe Chinese leiders net op tijd hadden ingegrepen, want er werden aanwijzingen gevonden dat de "Bende van Vier" op korte termijn een staatsgreep had gepland met de hulp van de Volksmilitie van Shanghai. Die werd geleid door Wang Dongxing, die nadien toch nog zou opklimmen in het partijapparaat. Deng Xiaoping introduceerde onmiddellijk de zogenaamde "Open deur politiek" om handel met het buitenland te bevorderen. Dit is de aanzet geweest voor de zogenaamde "Nieuwe Zijderoute".

De partij secretaris Generaal Hu Yaobang werd zeer populair door zijn steun aan politieke hervormingen en vrijheid van pers. Zijn dood in 1989 leidde tot het Tiananmen incident op 4 juni 1989, een vreedzaam protest van circa één miljoen studenten en burgers op het grootste plein ter wereld, het "Plein van de Hemelse Vrede". (Tiananmenplein). Het protest werd bloedig neergeslagen door de inzet van het leger; met behulp van o.a. tanks werd het plein schoongeveegd, waarbij minimaal 2.000 mensen omkwamen. Dit gebeurde nadat op 17 april 1989 een eerste protest van studenten bloedig werd neergeslagen, met de dood van 1.500 tot 3.000 studenten tot gevolg.

Vanaf 1990 begon de Chinese regering diverse bedrijven, die allen eigendom van de Staat waren, gedeeltelijk te privatiseren en/of efficiënter te maken. In 1990 werd, na 40 jaar, de aandelenbeurs in Shanghai heropend. In 1992 sprak Deng Xiaoping zich uit voor de noodzaak van een versnelling in de economische ontwikkelingen (*"Slow growth*

is not socialism"). "Fast Growth" betekende min of meer een hervorming naar een verkapt kapitalisme.

In juli 1997 werd de voormalige Britse Kolonie Hong Kong aan China overgedragen en in december 1999 werd Macao door Portugal overgedragen.

In 2001 werd China lid van de Wereldhandels Organisatie (WTO) en vanaf 1 december 2015 is de Chinese Yuan onderdeel van de SDR (Special Drawing Right), zie ook paragraaf 8.

Vanaf 1992 is de jaarlijkse groei van het Chinese Bruto Nationaal Product gemiddeld 10% geweest, hoewel deze groei vanaf 2012 is afgenomen naar 5% à 7%.

De "Open deur politiek" van Deng Xiaoping heeft duidelijk vruchten afgeworpen voor China, hetgeen wel blijkt uit de volgende tabel van de groei van het aandeel van China in de wereld import en export:

Jaar	Import	Export
2000	3%	4%
2004	6%	6%
2008	6,5%	8,5%
2012	9,5%	11%
2014	10%	12%

In 2017 was het aandeel van China in de wereldexport 12,8% en was het land daarmee eerste op de wereldranglijst. Het aandeel in de wereldimport was 10,2%, de tweede plek op deze ranglijst.

De Chinese presidenten Jiang Zemin (periode 1993 – 2003) en Hu Jintao (periode 2003 – 2013) hebben zeer zeker bijgedragen aan het erfgoed van Deng Xiaoping.

Op 14 maart 2013 werd Xi Jinping (geboren 1953) de negende president na Mao Zedong en daarmee de tiende president van de Volksrepubliek China.



Xi Jinping

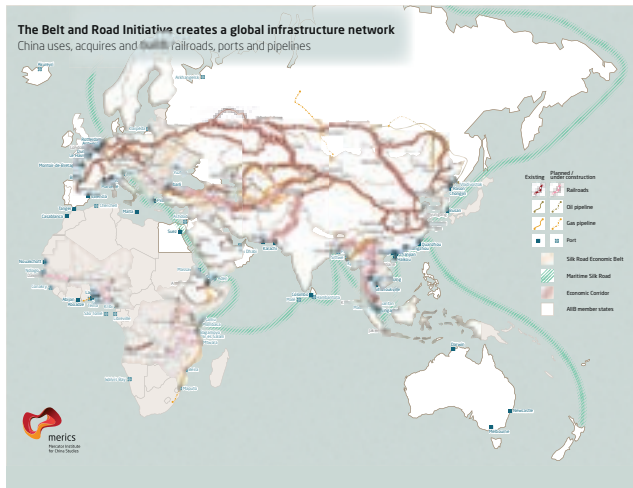
In 2013 kondigde hij aan dat China de intentie had om de oude Zijderoute weer in gebruik te nemen onder de naam:

"One Belt, One Road" (OBOR)

Vrij vertaald: één gordel, één weg.

Hij introduceerde het OBOR plan als een ambitie om o.a. sterke relaties met de buurlanden op te bouwen. Het plan bestond volgens hem uit twee delen:

- De economische Zijdegordel;
- De eenentwintigste eeuwse maritieme Zijderoute.



Nu was het niet zo dat dit plan plotseling uit de lucht kwam vallen.

Al in 2011, tijdens een vergadering van de Central and East European Countries (CEE landen), voormalige communistische staten in Europa zoals Polen, de Baltische Staten, Hongarije, Roemenië, Bulgarije, Servië, Albanië enz. (De Oekraïne en Rusland zijn geen permanent lid, maar wel regelmatig aanwezig bij de vergaderingen); liet de Chinese minister Wen Jiabo weten dat er in China al sprake was van OBOR in 2010 en dat toen al uitgebreid onderzoek naar deze projecten werd gedaan. In onze beleving moet, gezien de omvang van de diverse projecten, al veel eerder sprake zijn geweest van OBOR in China. Het min of meer mislukte Shaanmei olieraffinaderij project in Kyrgizië (2009) en het Kunming – Kyaukpu olie- en gasleiding project in Myanmar (2010), beiden als BRI project genoemd, bevestigen dit.

De benaming Nieuwe Zijderoute is niet juist maar ook de naam One Belt, One Road is onjuist.

Er zijn zes corridors (belts) en minimaal zes routes (roads).

Ook de oude Zijderoute was niet één route, maar een aantal verschillende routes.

China zelf zag in dat de naam OBOR de lading niet dekte en wijzigde in 2016 de benaming in BRI (Belt and Road Initiative).

Het BRI-project is de officiële Chinese politiek die vijf doelen nastreeft:

- A Economische groei, ook voor het Chinese binnenland.
- B Financiële groei en erkenning van de Yuan als internationaal belangrijke munteenheid, zoals de USD, GBP, Euro en de Japanse Yen.
- C Technologische groei, door ontwikkeling van nieuwe technieken, innovaties en standaardisatie.

D Geostrategische groei, door verbetering van relaties met voormalige Sovjetrepublieken en andere Oost Europese landen, waaronder diverse Islamitische staten.

E De behoefte aan energie oplossen; China is de grootste verbruiker van energie ter wereld en de belangrijkste importeur. China en Rusland hebben hier al diverse pijpleidingen voor aangelegd.

Het BRI-project wordt als belangrijkste staatsproject gecontroleerd door:

- NDRC (National Development and Reform Commission)
- Het Ministerie van buitenlandse zaken
- Het Ministerie van handel

Overkoepelend vindt controle plaats door de Staats-Council, het belangrijkste Chinese administratieve lichaam.



Bijdrage wereldgroei

De economische groei van China, vergeleken met de economische groei van de gehele wereld, de Verenigde Staten en de Europese Unie blijkt uit de volgende tabel:

	Groei van het Bruto Nationaal Product (BNP) in %			
	Wereld	China	VS	EU
2013	3,5	7,8	1,7	-0,3
2014	3,6	7,3	1,6	1,6
2015	3,5	6,9	2,9	2,2
2016	3,2	6,7	1,5	1,9
2017	3,8	6,8	2,3	2,8
2018 (3 kwartalen)	3,9	6,6	4,2	2,2

De belangrijkste oorzaken van de groei van het BNP in China zijn:

- grootschalige investeringen
- snelle groei van de productiviteit

Xi Jinping kent de klassieken. In het beroemde boek *The Art of War* (De kunst van oorlogsvoering) van de Chinese Generaal Sun Tzu, geschreven in de zesde eeuw v. Chr. staat vermeld: *“Iedereen kan de tactiek waarmee ik overwin zien, maar niemand kan zien wat de strategie achter deze tactiek is”*.



Xi Jinping - Chinese President

“The Belt and Road and the AIIB are both open initiatives. We welcome all countries along the routes and in Asia, as well as our friends and partners around the world, to take an active part in the endeavors”

Zie voor een verklaring mbt de AIIB, hoofdstuk 8

In de hierna volgende hoofdstukken zullen wij ingaan op de volgende onderwerpen:

- De geschiedenis van de Zijderoute over land en van de maritieme Zijderoute.
- De zes corridors.
- De nieuwe routes.
- Het BRI project, infrastructuur projecten.
- De financiering van BRI.
- De risico's.
- Het EU standpunt.
- Het voordeel voor Nederland.
- De vrees van de critici.
- De diverse ontwikkelingen die een invloed op het BRI project kunnen hebben.
- Een juridische beschouwing over synchroonaal vervoer.

Het BRI project is het meest ambitieuze en kostbaarste project ooit uitgevoerd.

China investeert op dit moment circa 150 miljard Dollar per jaar en wil het plan in 2049 (de honderdste verjaardag van de Volksrepubliek China) afronden.

De grote vraag is: gaat dit plan, waar circa 65 landen bij betrokken zijn, vele politiek instabiel zijn en circa 2/3 van deze landen hoge staatsschulden hebben, lukken en hoe lang gaat het project werkelijk duren?

Is dit de economische hervorming waar de traditionele grote machten (VS en Rusland) op wachten? Een beroemde uitspraak van Sir Winston Churchill was dan ook: *“The price of greatness is responsibility”*.

Op deze vragen kunnen wij geen antwoord geven. Maar wat wij wel kunnen is u zoveel mogelijk achtergrondinformatie geven, zodat u de ontwikkelingen de komende jaren gemakkelijker kunt volgen.

Want één ding is duidelijk. De wereld maakt een periode van transformatie en turbulentie door, meer dan ooit, door onder andere de volgende vijf factoren:

- Klimaatverandering
- Bevolkingsgroei
- Schaarste aan grondstoffen
- De razendsnelle ontwikkeling van informatie technologie (*“Informatietechnologie is een vreemd fenomeen. Het brengt met één hand grote giften en steekt je in de rug met de andere hand”* – C.P. Snow – *New York Times* – 15.03.1971)
- Verschuiving van de macht van West naar Oost

In China wonen ca. 1,4 miljard consumenten, iets meer dan in India en meer dan vier keer zoveel als in de Verenigde Staten. Belangrijk hierbij is dat er in China op dit moment een snel groeiende middenklasse ontstaat. Zeven van de tien grootste havens zijn in China gelegen (het betreft hier de lijst van totale overslag, containers, erts, olieproducten enz). Alleen Rotterdam, Singapore en Port Hedland staan nog in deze lijst. Het mag duidelijk zijn dat de huidige ontwikkelingen voor zowel China als voor de rest van de wereld van groot belang zijn en dat Xi Jinping de uitspraak van de Boeddhistische filosoof Lao-Tse goed heeft begrepen: *“Een reis van 1.000 mijl begint met de eerste stap”*.

Ook het door Lao-Tse in de vierde eeuw voor Chr. ontwikkelde Taoïsme speelt een belangrijke rol in de Chinese cultuur.



China – land en bevolking

Oppervlakte	9.563.000 km ²
Oppervlakte zee	4.730.000 km ²
Kustlijn vasteland	18.000 km
Kustlijn eilanden	14.000 km
Aantal eilanden	5.400
Bevolking (2017)	1,403 miljard
Levensverwachting mannen (2017)	75 jaar
Levensverwachting vrouwen (2017)	78,1 jaar
Tijdzone	GMT + 8 uur (zomertijd + 9 uur)

Opmerkingen:

1. China is na Rusland (17.098.000 km²), Canada (9.985.000 km²) en de Verenigde Staten (9.832.000 km²) het vierde land ter wereld qua oppervlakte. India is het zevende land met een oppervlakte van 3.287.000 km².
2. China heeft de grootste bevolking ter wereld. India staat met 1,324 miljard mensen op de tweede plaats. Daarna volgt de VS met 0,322 miljard. De verwachting is dat in 2030 India de grootste bevolking heeft, 1,510 miljard en China met 1,441 miljard inwoners op de tweede plaats staat. Het aantal inwoners in het qua oppervlakte grootste land ter wereld, Rusland, bedroeg in 2017 0,144 miljard, waarmee dit land negende op de lijst van aantal inwoners staat.

3 De geschiedenis van de Zijderoute over land

De naam Zijderoute is recenter dan door velen wordt gedacht. In 1877 werd deze naam geïntroduceerd door de Duitse geograaf en ontdekkingsreiziger Ferdinand von Richthofen. Hij had de route net zo gemakkelijk Theeroute, Porseleinroute, Wierookroute, Muskusroute of Satijnroute kunnen noemen, omdat in al deze producten ook via de route handel werd gedreven, maar hij koos voor Zijderoute.



Ferdinand von Richthofen

Hoewel niet alle historici het eens zijn over dit onderwerp, is de Zijderoute over land waarschijnlijk ontstaan in het jaar 138 voor Christus, toen keizer Wudi tijdens de Han Dynastie een missie onder leiding van Zuang Qian naar het huidige Tadzjikistan zond om economische relaties op te bouwen. Deze tocht eindigde in de gevangenne van de expeditieleiden, maar na 13 jaar wist Zuang Qian te ontsnappen. In 115 voor Christus ondernam hij een nieuwe missie, nu naar de westelijke regio en nadat hij Zuid-Oost Oezbekistan

had bereikt zond hij een aantal ondergeschikten naar o.a. Afghanistan, Iran en India waarmee de handel over land tussen China en Perzië begon.

De Zijderoute over land was niet één route maar kan grofweg worden verdeeld in drie routes:

- De oostelijke route van Changan naar de Pamir bergen (Tadzjikistan).
- De centraal Aziatische route via de Pamir bergen naar Samarkand (Oezbekistan).
- De westelijke route via Perzië naar het Middellandse Zee gebied.

Belangrijke handelscentra waren Bactria en Samarkand, twee centra met overvolle winkels, waar Chinese handelaren goederen ruilden met lokale handelaren.

Vaak werd niet de gehele route door dezelfde karavaan afgelegd, maar vond tussentijdse ruilhandel plaats.

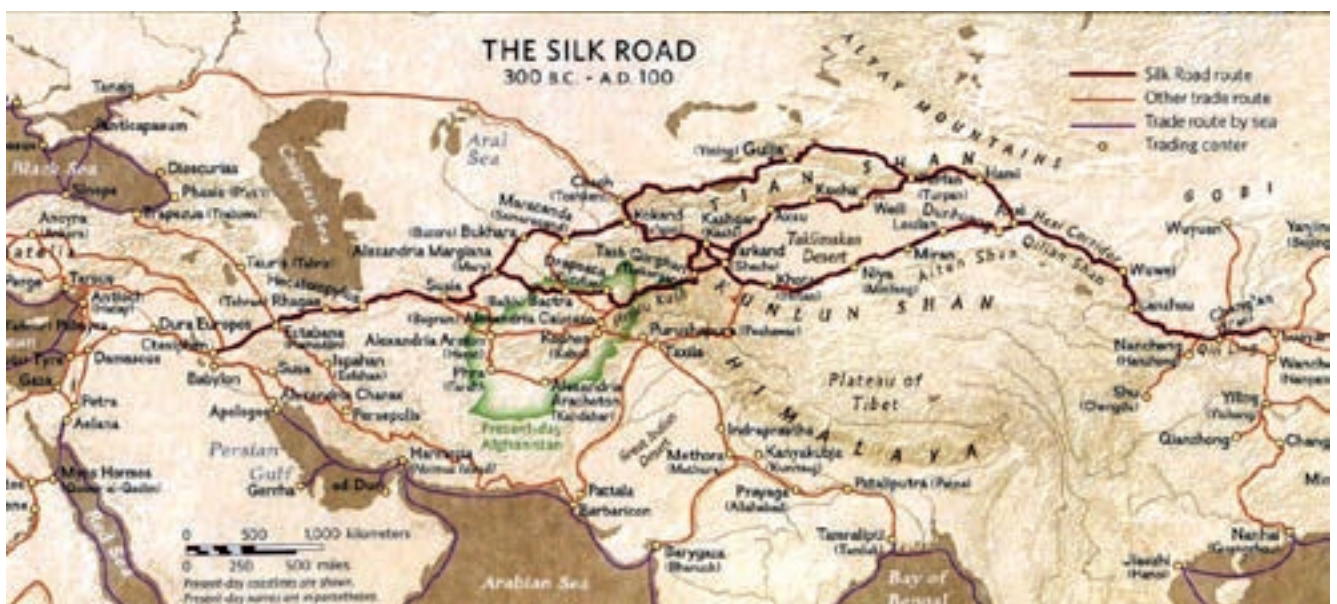
De Zijderoute over land, karavanen van kamelen, leidde tot een bloeiende handel en culturele uitwisseling tussen Oost en West, vanaf Changan, het huidige Xian, in China tot Constantinopel, het huidige Istanbul, in Turkije.

De producten uit China waren naast zijde ook porselein, thee, wierook, muskus, satijn enz. Deze producten werden geruild in de handelscentra langs de route voor onder andere medicijnen, jade en goud uit Rome.

De culturele uitwisseling was ook een belangrijk facet van deze Zijderoute.

Het Boeddhisme bereikte China in de eerste eeuw en kreeg een grote invloed op religie, kunst en filosofie.

Het Chinese Boeddhisme, afwijkend van het traditionele Boeddhisme, ontstond en werd een belangrijk deel van de Chinese cultuur, ruim voordat in de zevende eeuw de Islam en het Christendom op kleine schaal in China via de Zijderoute werden geïntroduceerd.



De zijderoute

Zowel in het Boeddhisme als in de Islam werd zoveel mogelijk van de leer van de beroemde Chinese filosoof Confusius (551 – 479 voor Christus) opgenomen.

先師孔子行教像



Confusius

De belangrijkste elementen uit deze leer waren:

- Herstel van traditionele normen en waarden als remedie tegen de sociale en politieke wanorde in de periode dat hij leefde.
- Een oprechte zorg voor anderen.
- Sociale, familiale en politieke loyaliteit.
- Moed en betrouwbaarheid.
- Naleving van de verschillende traditionele normen en waarden.
- Verantwoordelijkheid voor de sociale positie van anderen (familie, ambtenaren, enz.).

Deze thema's zijn vastgelegd in het Loen-Ju, zijn wijsgerig testament.

Een belangrijke ontwikkeling in de geschiedenis van de Zijderoute over land was de reis van Marco Polo (1254 – 1324). Hij was handelaar en ontdekkingsreiziger, afkomstig uit Venetië. Hij was de eerste Europeaan die het Verre Oosten beschreef en in kaart bracht.

In 1271 vertrok hij via Bagdad naar Chambalig (Peking) als officieel gezant van Paus Gregorius X. Na vier jaar bereikte hij Chambalig en werd hij geïntroduceerd aan het hof van Kublai Khan in wiens gevolg hij werd opgenomen.

Kublai Khan gaf Marco Polo diverse opdrachten voor missies binnen China en daarbuiten.

In de 17 jaar dat hij in opdracht van Kublai Khan werkte, verzamelde hij zowel geografische kennis als informatie over de zeden en gewoonten in de diverse streken die hij bezocht (Tibet, Burma, Cochin, Nanking, Centraal China, enz.).

In 1291 zeilde hij met een vloot Chinese jonken door de Zuid Chinese Zee naar Kanton en vervolgens via Sumatra, Java en Ceylon naar Hormoz (Iran), waar hij aan land ging en via Constantinopel in 1295 (24 jaar na zijn vertrek) weer in Venetië terugkeerde.



Reizen Marco Polo

Tijdens de oorlog van Venetië tegen Genua werd hij in september 1298 gevangen genomen, tot hij werd vrijgelaten in juli 1299.



Marco Polo in de gevangenis

Als krijgsgevangene ontmoette hij in zijn cel Rustichello van Pisa, die ridderromans over Koning Arthur schreef. Samen met Rustichello schreef Marco Polo het beroemde boek "Il Millione", in het Nederlands vertaald als "De wonderen van de Oriënt". De unieke informatie die Marco Polo in dienst van Kublai Khan had vergaard staat hierin vermeld en het boek had grote invloed op de Middeleeuwse wereld en de geografische kennis op dat moment.



Il Milione

Deze kennis, vooral de kennis van de diverse handelsroutes en de diverse kusten (Marco Polo was de eerste in de geschiedenis die over Japan schreef), werd een welkome bron voor diverse ontdekkingsreizigers, zoals Vasco da Gama en Christoffel Columbus en was de basis voor een deel van de beroemde Fra Mauro wereldkaart die in 1459 werd gepubliceerd.

Het oorspronkelijke manuscript van “Il Millione” is verloren gegaan en er zijn circa 150 verschillende (handgeschreven) kopieën, met afwijkende inhoud, omdat schrijvers soms iets weglieten en soms zelf iets verzonnenen.

Er is twijfel aan de geloofwaardigheid, o.a. door Frances Wood in haar boek “Did Marco Polo go to China?” (1995) geuit, maar volgens de meeste historici is de grote hoeveelheid correcte en verifieerbare informatie het bewijs dat het boek uniek en waarheidsgetrouw is.

De Zijderoute over land eindigde door diverse oorzaken:

- In 522 werden door twee monniken zijderupsen in holle wandelstokken naar het westen gesmokkeld, waardoor de fabricage van zijde in de westerse wereld langzaam op gang kon komen.
- Het einde van het Mongoolse Rijk in de dertiende eeuw zorgde voor onveiligere routes, door de aanwezigheid van meer en meer roversbendes.
- In de veertiende eeuw ontstond grote angst bij de handelaren, door de zeer snelle verspreiding van de zwarte dood (de pest) via de Zijderoute.
- In de vijftiende eeuw werd de landroute overgenomen door het intensievere scheepvaartverkeer, waarbij de V.O.C. (Verenigde Oost-Indische Compagnie) een belangrijke rol speelde. Tussen 1602 en 1682 werden zestien miljoen stuks porselein (d.w.z. gemiddeld 200.000 per jaar) van China naar Nederland vervoerd. De Zijderoute was dan toch nog eigenlijk de Porseleinroute geworden.



Roverbendes

4 De geschiedenis van de maritieme Zijderoute

Vergelijkbaar met de landroute waren ook de zeereizen niet alleen bestemd voor handel maar ook voor uitwisseling van cultuur en religie.

De maritieme historie van China begon in de periode 221 – 111 voor Christus met het oprichten van handelsposten in de zuid oostelijke koninkrijken, die met traditionele jonken werden bereikt.

In de derde eeuw werd een begin gemaakt aan de Oost-West route door Zhu Ying en Kang Tai, die naar zuid oost Azië zeilden, hetgeen wordt beschouwd als het begin van de maritieme Zijderoute.

Maar ook Arabische en Perzische zeilschepen speelden vanaf de zevende eeuw een belangrijke rol, in de West-Oost route. In 1284 werd door Kublai Khan de “Official Ship Policy” uitgevaardigd, met als doel om de handel door de Staat te bevorderen.

De Staat bekostigde de schepen en ontving daarvoor 70% van de winst van de handelaren, waardoor scheepvaart een staatsmonopolie werd.

In 1320 werd dit systeem afgeschaft en vanaf 1323 floreerde de private handel over zee, totdat deze handel in 1435 definitief werd verboden.

De omvang en duur van de door de staat georganiseerde expedities van admiraal Zheng He (1371 – 1433) waren, in het tijdsbeeld gezien, ongekend en duurden van 1405 tot het overlijden van Zheng He in 1433.

Deze expedities hebben een langdurige impact gehad op de culturele relaties tussen Oost en West en hebben aan de basis gestaan van de verbeterde maritieme Zijderoute, zelfs van het huidige BRI Project, hetgeen wel blijkt uit de tekst in het tijdschrift Geschiedenis Magazine, geschreven in mei 2016 door Gijsbrecht Oonk:

“Het verhaal van Zheng He is met de politieke en economische opkomst van het huidige China opnieuw in de belangstelling gekomen”.



Routes Zheng He

De Chinese diplomaat, avonturier, Oost-West handelsnetwerk bouwer en ontdekkingsreiziger Zheng He (Cheng Ho) maakte tussen 1405 en 1433 zeven grote reizen van China naar Zuid India en Oost Afrika en bezocht daarbij minimaal dertig landen. Sinds zijn tiende jaar was hij Moslim eunuch en op zijn veertiende jaar werd hij vertrouwelijke eunuch van de keizer (keizer Yongle), voor wie hij ook de bouw van de verboden stad in Beijing leidde.

Hij was een indrukwekkende persoonlijkheid met een lengte van twee meter en een gewicht van 100 kilogram.

Van 1405 tot 1411 maakte hij drie reizen in Zuidoost- en Zuid Azië, inclusief de Perzische Golf en bereikte hij Calcutta in India.

Tijdens de vierde reis in 1413 bereikte de vloot de Arabische steden Aden en Mekka en werd ook Egypte aangedaan, evenals de Afrikaanse Oostkust (Somalië en Kenia) tot aan de kust van Mozambique.

Tijdens de vijfde expeditie van 1417 tot 1419 werd de gehele Afrikaanse Oostkust in kaart gebracht.

De zesde expeditie van 1421 tot 1423 en de zevende expeditie van 1431 tot 1433 hadden als doel de wereld in kaart te brengen. De vloot werd opgesplitst in vier eskaders die elk een deel van deze opdracht uitvoerden.

Zijn vloot telde 208 schepen met in totaal 28.460 bemanningsleden, waaronder astrologen, cartografen, militairen, artsen, koks, timmerlieden enz. Zijn vlaggenschip was, qua tonnage meer dan tien keer zo groot als De Santa Maria, het schip van Columbus waarmee hij, met 150 bemanningsleden, in 1492 Amerika ontdekte.



Schepen Zheng He en Columbus

Zheng He had geen enkele maritieme achtergrond, maar toch legde zijn vloot ca. 200.000 kilometer af. In Maleisië werd door hem een geavanceerde marinebasis opgezet.

Zheng He's vloot bestond uit zes type schepen:

- Het vlaggenschip met negen masten, elk met negen zeilen en een lengte van meer dan 100 meter.
- Snelle schepen, bevoorradingschepen.

- Graanschepen met zeven masten, 92 meter lang en 39,6 meter breed, voor opslag van proviand, paarden enz.
- Wateropslagschepen, met identieke afmetingen als de graanschepen, bestemd voor de opslag van vers drinkwater. Dit was de eerste keer in de geschiedenis dat watertankers werden gebouwd.
- Commandoschepen, ook wel slagschepen genoemd, 90 x 31 meter met zes masten, voor transport van militair personeel. Deze schepen dienden als commandocentrum tijdens een crisis en waren ingericht als een militair kamp op het vasteland.
- Oorlogsschepen met vijf masten, 59 x 22,3 meter, licht gebouwd en daardoor snel, volledig voorzien van geavanceerde bewapening, zoals ijzeren kanonnen en kogels, buskruit, brandende pijlen, explosieven, steek- en slagwapens enz. Deze schepen beschermden, indien nodig, de vloot.



Navigatiemethoden Zheng He

De toegepaste navigatiemethoden waren:

- Kaarten van inmiddels bekende gebieden.
- Nautische compendia, geschreven door Zheng He's voorgangers.
- Zandlopers.
- Het in de periode 300/200 voor Christus uitgevonden Chinese kompas.
- Kamal, een in de negende eeuw in Arabië uitgevonden navigatiemethode, gebaseerd op bestudering van de sterren (met deze methode kon de geografische breedte worden geschat).

Op de eerdergenoemde Fra Mauro wereldkaart van 1459 is een schip afgebeeld ten zuiden van Afrika, waarschijnlijk een Chinese jonk van de vloot van Zheng He. Er zijn theorieën dat ook Amerika (70 jaar voor Columbus), Antarctica en Australië werden ontdekt, maar hier zijn geen tastbare bewijzen van.



Fra Mauro wereldkaart

Na de dood van Zheng He in 1433 heeft deze vloot nooit meer gevaren, gezien het feit dat, ondanks de producten die door de vloot in China werden ingevoerd (ivoor, specerijen, exotische houtsoorten, zalven en zelfs giraffen, zebra's en struisvogels), de expedities zwaar verliesgevend waren en een grote druk op de schatkist veroorzaakten.

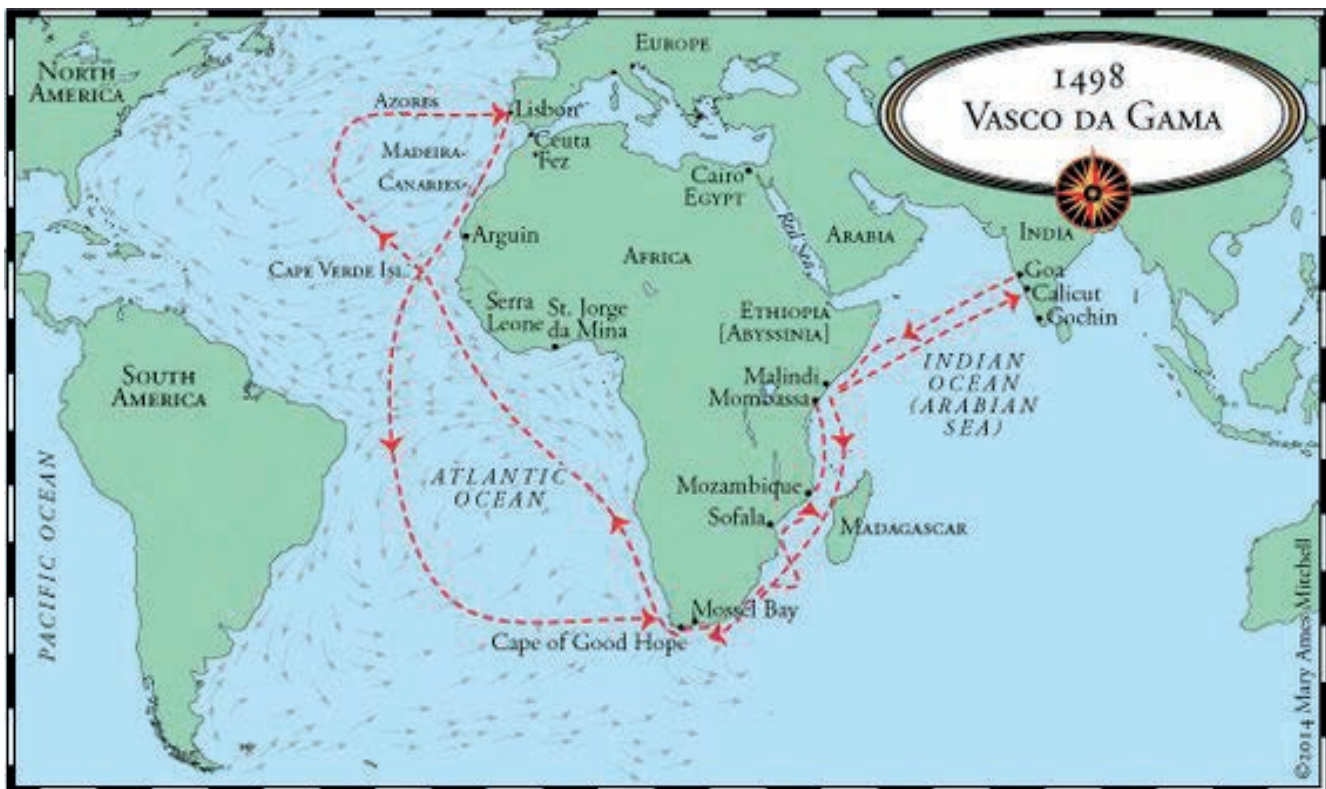
In 1435 werd, op bevel van de nieuwe keizer Xuande, de complete vloot vernietigd en werd buitenlandse handel over zee verboden, hetgeen uiteindelijk duurde tot aan de tweede helft van de zestiende eeuw. De handel stopte niet helemaal in deze periode, maar werd wel gevaarlijker.

Vanaf het moment dat dit verbod werd ingetrokken, tot aan het begin van de negentiende eeuw, werd China weer een belangrijke handelsmogendheid met handel met Indonesië, India en Afrika.

De invloed van Zheng He op de wereldhandel is, mede door zijn persoonlijkheid en diplomatie, groot geweest.

Het doel van Zheng He, dat door Xi Jinping regelmatig publiekelijk wordt uitgesproken als één van de pijlers van het BRI project, was wereldwijde samenwerking, gebaseerd op:

- A - Geen interventie en geen kolonisatie, maar vriendschap en vreedzaam naast elkaar bestaan, zoals het een goede buur betaamt.
- B - Vrije wereldhandel ter aanvulling van de lokale handel.
- C - Culturele uitwisseling, leven in harmonie en vrede en stimulering van humanisme.
Het humanisme in China was gebaseerd op de eerdergenoemde leer van Confucius, een leer die in de vijftiende eeuw een belangrijke rol speelde (geordendheid en rechtschapenheid).
- D - Gelijkheid van en partnerschap tussen staten, teneinde een harmonieuze wereld te bereiken.
- E - Uitwisseling van religies, Boeddhisme uit China en Islam uit het Midden Oosten. De Islam groeide in China pas aanzienlijk na de expedities van Zheng He.



Reis Vasco da Gama

Na de vernietiging van de vloot in 1435 begon 500 jaar van Europese hegemonie met andere doelen dan de doelen van Zheng He (o.a. kolonisatie). Een van de eerste ontdekkingsreizigers die van Portugal via Kaap de Goede Hoop naar India zeilde (de west-oost route) was Vasco da Gama (1469 – 1524), die op 8 juli 1497 bij zijn vertrek uit Portugal de beroemde woorden sprak:

“Moge God ons bijstaan om deze reis te voltooien”.

De tijd van vreedzame, humanistische expedities was voorbij, hetgeen wel blijkt uit het feit dat Vasco da Gama in 1502 een onbewapend schip (een zogenoemd dhow) genaamd Miri met 380 pelgrims aan boord, op de terugreis van Mekka, plunderde, in brand stak en met man en muis liet zinken, een zelfs voor de normen van die tijd meedogenloze daad van piraterij.



Vasco da Gama

5 De zes corridors

China heeft voor het BRI project zes corridors geïdentificeerd:

A - De China, Mongolie, Rusland corridor

Er bestaat al lange tijd een sterke handel tussen deze drie landen.

De mogelijkheid om één gezamenlijk bedrijf voor een railverbinding (Hoge Snelheids Rail) op te richten is in onderzoek. (2.100 kilometer elektrisch spoor waarvan 1.100 kilometer in Mongolië.).

B - De Nieuwe Euro-Azië continentale corridor

Binnen deze corridor die via Kazachstan en Polen loopt bevinden zich diverse bestaande spoorroutes van China naar West Europa en worden diverse nieuwe spoorlijnen aangelegd.

C - De China – Centraal Azië – West Azië corridor

Deze corridor begint in Xinjiang in China en loopt via de Perzische Golf, de Middellandse Zee kust en het Arabisch schiereiland naar vijf Centraal Aziatische landen (Kazachstan, Kirgizië, Tadzjikistan, Oezbekistan en Turkmenistan) en naar Iran en Turkije in West Azië.

D - De China – Pakistan corridor

Dit corridor is gebaseerd op de bouw van 3.000 kilometer spoorlijn van Kashgar in China (noord) naar Gwadar Port in Pakistan (zuid).

Tot nu toe is dit het grootste investeringsproject van China, met een totale tijdsduur van 10 à 12 jaar.

E - De Bangladesh – China – India – Myanmar corridor

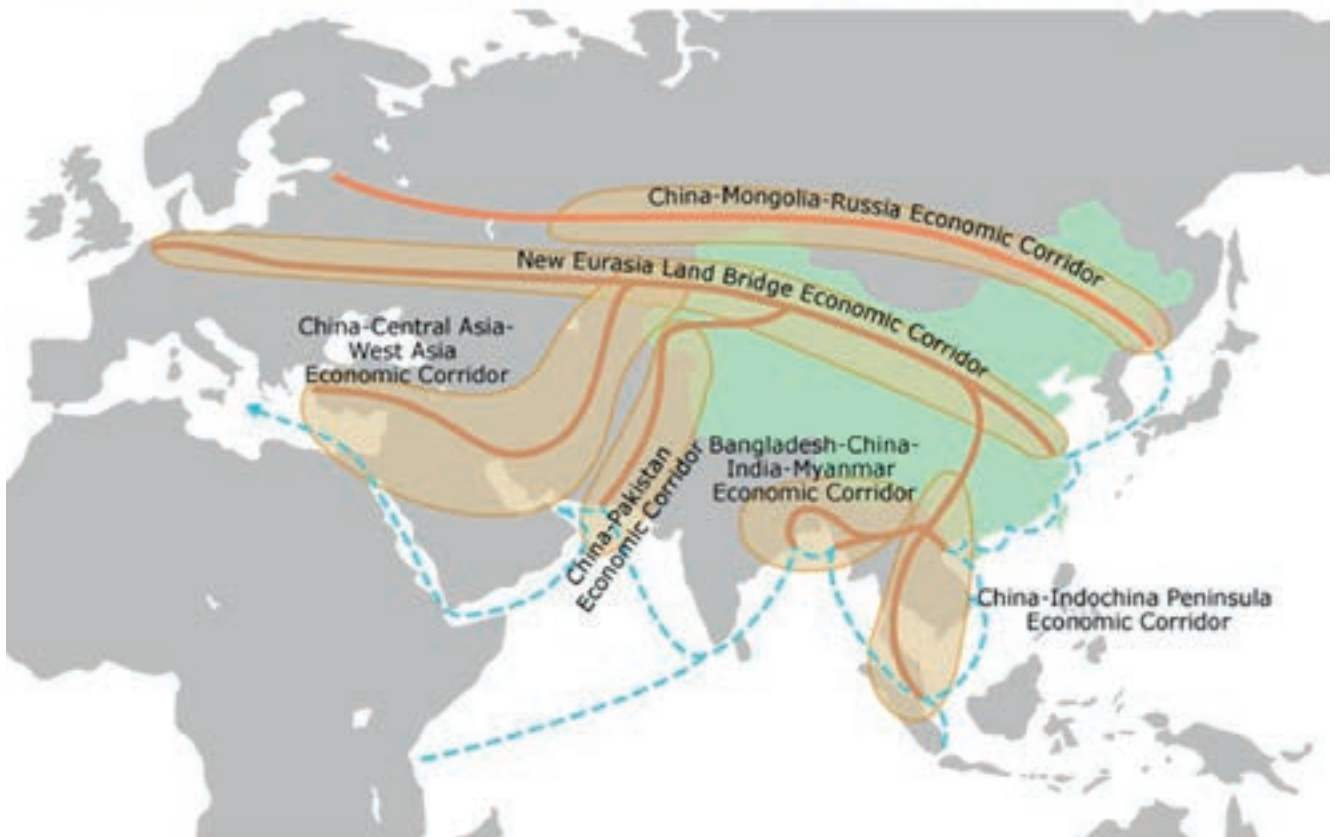
De vier betrokken landen hebben een studie-werkgroep opgericht, doch er zijn nog geen concrete projecten.

F - De China – Indonesische Schiereilanden corridor

Het betreffen hier zes landen (Cambodja, China, Laos, Myanmar, Thailand en Vietnam). De eerste projecten zijn inmiddels afgerond.

Er is een duidelijk verschil tussen de corridors (Belts) en de routes (Roads), omdat sommige corridors per spoor, andere per schip en weer andere multimodaal (spoor en schip) worden bereikt.

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



6 De Nieuwe Zijderoute over land

Het BRI project is niet alleen gebaseerd op spoorlijnen en maritieme verbindingen, maar ook op andere infrastructuur projecten, zoals luchthavens, telefoonnetwerken, wegen, netwerken van olie- en gasleidingen, elektriciteit, I.T., gezondheidszorg en andere sociale projecten (scholing, huisvesting, drinkwater, enz.).

In het kader van ons onderzoek hebben wij ons beperkt tot spoorroutes en maritieme routes.

Er zijn inmiddels vier landroutes:

- A - China – Europa via Centraal Azië en Rusland (de noordelijke route).
- B - China – Europa via Kazachstan of Turkije (de midden- en zuid route).
- C - China – Perzische Golf door Centraal Azië.
- D - China – Zuidoost Azië en Indische Oceaan kust.

De grote kracht in dit deel van het BRI project is de Chinese Hoge Snelheids Trein (HSR – High Speed Rail).

China is in 2004 begonnen met de ontwikkeling en bouw van hoge snelheids passagierstreinen. Op dat moment was de gemiddelde snelheid op het Chinese spoor 48 km/uur. China begon veel later dan haar concurrenten:

- Japan 1964 Shinkansen
- Frankrijk 1981 T.G.V.
- Duitsland 1991 ICE

Maar, China ontwikkelde in minder dan tien jaar tijd een HSR passagierssysteem van 0 tot 19.000 kilometer lengte met treinen die minimaal 180 kilometer/uur kunnen rijden.

Hiermee is inmiddels zoveel ervaring opgedaan dat treinen omgebouwd worden tot treinen die tevens lading kunnen vervoeren.

Inmiddels wordt gewerkt aan ontwikkeling van treinen met een snelheid van 380 km/uur (CRH 380-A).

De huidige treinen, 8 tot 16 wagons, hebben snelheden van 250 tot 350 km/uur.

Voor de aanleg van de infrastructuur en de bouw van de treinen heeft China met diverse buitenlandse partners samengewerkt:

- Bombardier (Canada)
- Alstom (Frankrijk)
- Siemens (Duitsland)
- Kawasaki Heavy Industries (Japan)

De HSR heeft volgens de studie van de Wereld Bank “China Transport Topics no. 8 – January 2013” een sterke bijdrage geleverd aan regionale en industriële groei.

Het Chinese HSR netwerk is inmiddels 55% van het wereldwijde netwerk en bedekt vrijwel alle 33 regio's in China.

In 2007 werden 237.000 reizigers per dag vervoerd, in 2014 2,9 miljoen, met een groei van ca. 10 procent per jaar.

Uit het rapport van de Wereldbank “China Transport Topics no. 9 – July 2014” blijkt dat het Chinese HSR spoorstelsel het meest efficiënte ter wereld is. De kosten bedragen 1/3 tot 2/3 van de kosten van vergelijkbare projecten in andere landen.

De redenen hiervan zijn:

- de standaardisatie van het ontwerp van diverse constructie elementen.
- de ontwikkeling van innovatieve en competitieve capaciteit voor de bouw van installaties.

Na de fusie van CSR (China South Rail) en CNR (China North Rail) in CRRC (China Railway Construction Corp. Ltd.) in 2015 is de bouw van HSR materiaal en aanleg van HSR lijnen efficiënter geworden, waardoor het internationaal beter kan concurreren. Bij CRRC werken ca. 180.000 personen. Ook Kenia (Nairobi – Mombassa lijn, 485 km) en Thailand werken met gebruik van deze Chinese technologie en de nieuwe Boedapest (Hongarije) – Belgrado (Servië) spoorlijn (350 km) zal met Chinese technologie worden gebouwd.

Een snelle ontwikkeling van een nieuw hogesnelheid ladingtrein systeem op de noordelijke route is in de planningsfase, maar staat niet op de top van de Russische ontwikkelingsagenda. Het betreft in totaal 7.000 kilometer spoorlijn, waarvan 770 kilometer (Moskou – Kazan) is aanbesteed.

Hoewel deze route de kortste afstand tussen China en Europa is, ligt een snelle ontwikkeling niet in de lijn der verwachting. De midden- en zuidroute zijn in 2011 met de eerste containertrein van China naar Europa opgestart (Congoing – Duisburg, in totaal elf treinen dat jaar).

In 2015 waren er acht belangrijke routes van China naar Europa:

Jaar	Route	Tijdsduur (dagen)	Afstand (km)
2011	Chongqing-Duisburg	15	11,179
2012	Wuhan-Praag	15	11,000
2013/4	Chengdu-Lodz	14	9,826
2013/7	Zhengzhou-Hamburg	15	10,214
2013/9	Suzhou-Warschau	15	11,200
2014/12	Yiwu-Madrid	18	13,053
2015	Changsha-Duisburg	13	11,808
2015	Hefei-Polen	18	9,820



Trein Zhengzhou – Europa - Copyright Deutsche Bahn

In 2016 werd begonnen met de Chengdu – Tilburg - Rotterdam Express, 11.000 kilometer, 14 dagen via de zuidelijke route, circa 250 treinen per jaar, maar daarna snel groeiend. Op dat moment reden er circa 1.000 treinen per jaar naar Duisburg vice versa. Inmiddels rijden er regelmatig treinen van Tilburg naar Changsha v.v. via de Chinese grensplaats Manzhouli (reistijd 17 dagen) en van Tilburg naar Chengdu v.v. via de grensplaats Khorgos (Kazachstan – China) (reistijd 14 dagen). Het logistieke bedrijf GVT Group heeft in Chengdu in China een Holland paviljoen (1500 m²) met 22 expositieruimten gebouwd en in november 2018 geopend. In dit paviljoen worden Nederlandse producten aangeprezen. Doel is om het aantal transporten van Tilburg naar China te vergroten.

In 2017 arriveerde de eerste trein uit Yiwu in Londen (12.000 kilometer, 18 dagen).

Op 26 april 2018 vertrok de eerste trein van China naar Antwerpen en het is het plan dat dit 1 à 2 keer per maand gaat gebeuren. Deze trein arriveerde op 12 mei 2018.

ProRail en Baltic Rail gaan samenwerken om het goederenvervoer verder te stimuleren. Men wil naar maximaal 22 uur reistijd voor goederentreinen van Nederlandse naar Baltische havens (1.800 km).

Ook zijn inmiddels diverse andere nieuwe ontwikkelingen gaande:

- Italië naar China v.v. via Turkije;
- Spanje naar China v.v. (Sinkiang Regio); totaal 24 dagen;
- Finland (Helsinki) naar China v.v. via Rusland en Kazachstan.

Door diverse technische verbeteringen, elektronische documenten enz., is de passage van de grens tussen China en Kazachstan inmiddels aanmerkelijk versneld.

Volgens China Railway was het aantal treinen:

- in 2011	17
- in 2016	1702
- in 2017	3673

Hierbij waren 27 steden in China en 29 in Europa (in 11 landen) begin- en eindpunt.

De verwachting is dat Tilburg als knooppunt voor transport naar België, Frankrijk en Spanje een belangrijke rol gaat spelen, evenals Rotterdam waar de landlijn en maritieme route samen komen.

In april 2018 werd een nieuwe verbinding tussen Oostenrijk en China (Wenen-Chengdu) gestart, via de Kazachstaanse grensplaats Khorgos – Atjinkol, waar grenspassage aanmerkelijk sneller gaat dan in Polen.

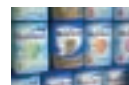
Eén van de grootste spelers in de diverse spoorprojecten is DB Schenker, het bedrijf dat in 2018 voor de derde maal achter elkaar de jaarlijkse AFLAS Award (Asian Freight, Logistics and Supply Chain) in Shanghai in ontvangst mocht nemen.

Problemen zijn:

- De beperkte retourvracht (west – oost). Dit probleem wordt minder doordat er in China een middenklasse ontstaat die producten uit het westen wil kopen. Deze middenklasse groeit, waardoor de goederenstroom naar China (auto's, auto-onderdelen, medicijnen, melkproducten, luxe producten, groenten en fruit etc.) ook groeit.
- Ook worden steeds meer bouwmaterialen, machinerieën en onderdelen hiervan, alsmede ruwe industriële materialen zoals plastic, aluminium en smeerolie naar China uitgevoerd.



Uit China



Naar China

- De verschillen in railbreedte, waardoor de lading twee keer, en voor Spanje en Portugal zelfs drie keer moet worden overgeslagen.

Spoorbreedten:

- China en Europa	1.435 mm
- CIS landen (voormalige Sovjetlanden)	1.520 mm
- Spanje en Portugal	1.668 mm

- Onvoldoende infrastructuur
- Vertragingen bij de grenspassages, door andere vormen van administratie, communicatie in twee verschillende talen, rangeerproblemen (rangeren door locomotieven die eigendom zijn van de eigenaar van de wagons). Daarnaast is de douanestop aan de Poolse grens (Malaszewicze) 900 meter lang en moeten de over het algemeen 1200 meter lange treinen worden opgesplitst.

In augustus 2018 heeft het Poolse P.K.P. Cargo gemeld dat de problemen in Malaszewicze zijn opgelost en dat de terminal op dat moment nog 40% extra capaciteit aan kon. Dit werd op dat moment door een aantal vervoerders tegengesproken ("Wachttijden regelmatig nog 4 tot 6 dagen"). Volgens P.K.P. is de capaciteit in 2022 verviervoudigd.

Het huidige landtransport van China naar Europa is minder dan 1 % van het totale transport maar moet volgens China in 2020 groeien naar circa 5 %. De Chinese lokale overheden zijn op dit moment dan ook sponsor voor de spoorroute.

De subsidies variëren per regio en worden geschat tussen de USD 1.000,00 en USD 2.500,00 per TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) en derhalve ca. USD 100.000,00 per trein (20 tot 60 % van de totale operationele kosten). Gezien de huidige groei van het aantal transporten is te verwachten dat deze subsidies op korte termijn zullen worden gereduceerd.

De momenteel meest gebruikte spoorroute is de route China-Kazachstan-Rusland-Polen, waarvoor in Kazachstan (Khorgos) en Polen (Malaszewicze) hypermoderne grensterminals zijn gebouwd.



Khorgos terminal

De China – Centraal Azië – West Azië spoorverbinding is door het moeilijk toegankelijke terrein en de spaarzame bevolkingsdichtheid van de Centraal Aziatische landen Kirgizië, Kazachstan, Tadzjikistan en Oezbekistan economisch twijfelachtig.

De Ankara – Istanbul (530 kilometer) HSR lijn lijkt hier het meest significante project te zijn.

De spoorverbinding China – Pakistan (750 kilometer) is inmiddels in aanbouw en twee andere projecten, waardoor China een directe verbinding met Gwadar Port en de Arabische Zee krijgt, worden op dit moment onderzocht.

Het Indian Rail Project is één van de succesvolste Chinese HSR projecten.

Indian Rail heeft op dit moment één van de grootste spoornetwerken ter wereld, 115.000 kilometer spoor met dagelijks meer dan 23 miljoen passagiers en ruim 1.060 miljoen ton vracht per jaar (2015).

India en China hebben een publiek-privaat samenwerkingsverband, waarin op dit moment vijf HSR lijnen worden bestudeerd.

Door de natuurlijke grens tussen India en China, het Himalaya gebergte, is een directe spoorlijn India – China niet mogelijk.

Doordat Myanmar haar relatie met betrekking tot spoorwegen met China heeft stilgelegd is een verbinding via Myanmar op dit ogenblik ook niet mogelijk.

Er zijn drie voorstellen, die op dit moment worden onderzocht, om Kunming in Zuidwest China met Singapore te verbinden:

- Oostelijke route via Vietnam;
- Centrale route via Laos;
- Westelijke route via Myanmar (deze route, 690 kilometer, was in aanbouw maar de bouw werd in 2011 door Myanmar gestopt).

De economische belangen om de andere twee routes te bouwen zijn groot genoeg.

Een Chinees-Indonesische joint venture, is opgericht op 16 oktober 2015 in Jakarta, voor de Jakarta – Bandung HSR lijn (256 kilometer), welke lijn deze steden verbindt binnen 40 minuten in plaats van thans 3 uur.

Dit project is voor China voornamelijk een prestigie project om te laten zien hoe snel tegen redelijke kosten een kwalitatieve goede HSR lijn kan worden gebouwd.

Dit project moet tevens worden gezien als reclame voor de Chinese HSR export, zeker gezien het plaatselijke hoogteverschil van 600 meter over 20 kilometer lengte.

Indonesië heeft ook een Japanse aanbieding bestudeerd, die echter een één à twee jaar langere levertijd had, waardoor de Chinese aanbieding een grote besparing op rente tijdens de constructie geeft.

Het project (kosten USD 5.100 miljoen, bouwtijd 2,5 à 3 jaar) is inmiddels aanbesteed.

Inmiddels zijn in China veel bedrijven van de kust naar het binnenland verhuisd. De oorzaken hiervan zijn:

- kortere transporttijd via spoor naar Europa
- goedkopere arbeid

Hewlett Packard verhuisde bijvoorbeeld van Shanghai naar Chongqing (ca. 1.500 kilometer ten westen van Shanghai), waar jaarlijks 20 miljoen laptops en 15 miljoen printers worden gemaakt.

Djibouti en Addis Abeba in Ethiopië zijn inmiddels door middel van Chinese hoge snelheidslijn techniek met elkaar verbonden. De organisatie African Unity is een voorstander van een equatoriale Afrikaanse spoorlijn om nationale en internationale handel te bevorderen en China is hier inmiddels al in betrokken.

Een aantal Aziatische landen is betrokken bij het BRI project, maar heeft hier wel grote moeite mee:

- Laos: een 400 km lange spoorlijn moet de Chinese grens met de hoofdstad Vientiane verbinden. In 2016 is met de aanleg begonnen en eind 2021 moet het werk klaar zijn. Het geld voor de aanleg wordt door China betaald en terugbetaling zal moeilijk zijn.
- Sri Lanka heeft in Mattala een nieuwe internationale luchthaven, gefinancierd door China. Door het gebrek aan passagiers is echter aflossing van de schuld nauwelijks mogelijk, hetgeen geleid heeft tot overname van de haven van Hambantota door China.

- Indonesië heeft de HSR lijn Jakarta – Bandung afgerond, maar heeft het moeilijk met de toenemende Chinese invloed in het land, ondanks dat Indonesië het land is waar de meeste BRI projecten op de planning staan.

Ook in Afrika is, zoals gezegd, het BRI project begonnen. Op 20 en 21 juli 2018 heeft Xi Jinping Senegal bezocht, waarbij bleek dat Senegal een actieve rol in het BRI project wil vervullen:

- een trans-Afrikaanse snelweg van Dakar naar Djibouti.
- een spoorweg van Dakar naar Bamako.
- een snelweg van Mali naar Conakry.
- dammen in Guinea en Ivoorkust.

Verder kan nog worden gemeld dat wordt nagedacht over de volgende twee routes:

A - China naar de Oost-Westkust van de USA per trein door Siberië, Alaska en Canada, waardoor een besparing van circa 7 dagen en van de Panama kanaal kosten (circa USD 350.000,00 per passage voor een groot containerschip) ontstaat.



Trein China – USA

Een belangrijk element hierbij is dat Siberië en Alaska worden gescheiden door de Beringstraat, een 85 km brede en 50 meter diepe zeestraat. Al in 1905 had de Russische Tsaar Nicolaas II het voornemen om Siberië en Alaska met elkaar te verbinden via een onderzeese weg of spoorlijn.

Op 17 oktober 2007 kondigde Rusland aan om de Beringstraattunnel aan te leggen in samenwerking met de Verenigde Staten. Doordat de tunnel aan beide zijden een flink stuk het land op moet, zou de totale lengte 113 km moeten worden.

Tot op heden is het bij het plan gebleven. Rusland is wel begonnen met een Noordelijke aftakking van de Trans-Siberische spoorlijn aan te leggen.

De langste onderzeese tunnels zijn op dit moment de in 1988, na 17 jaar bouw, geopende Seikantunnel die de Japanse eilanden Honshu en Hokaido verbindt, met een lengte van 53,85 km, 100 meter onder de zeebodem en 240 meter onder de zeespiegel en de Kanaaltunnel, met een lengte van 50,5 km, 37,9 meter onder

de zeespiegel, die in 1994 na 7 jaar bouw werd geopend. De grote uitdagingen van de Beringstraattunnel waarvan de bouwtijd wordt geschat op 15 jaar, zijn:

- De extreme lengte, die hoge eisen stelt aan brandveiligheid en ventilatie.
- De bodemgesteldheid, die beheerst wordt door Permafrost, waardoor de bodem zeer diep het gehele jaar bevroren blijft, hetgeen door goede isolatie van de tunnel en een mogelijk injectie van vloeibare stikstof in de tunnelconstructie, waardoor water bevriest, kan worden bewerkstelligd.
- Variëteit in de bodemgesteldheid, van zacht zandsteen tot hard graniet, in combinatie met diverse breuklijnen, waardoor het boren moeilijk wordt.
- Dreigende aardbevingen, meestal licht, door de botsing van twee aardplaten (gemiddeld één keer per twee jaar minimaal kracht 7 op de schaal van Richter). Hieraan moet de constructie worden aangepast.
- Het gebrek aan infrastructuur aan beide zijden, waardoor ca. 6000 km nieuwe rail moet worden aangelegd.
- Het verschil in spoorbreedte aan beide zijden.

De totale kosten voor het project wordt geschat op ca. 100 miljard US Dollar. Ter vergelijking, de bouwkosten van de Kanaaltunnel hebben 15 miljard Euro bedragen.

Plannen voor een brug of dam tussen Siberië en Alaska zijn in de loop der jaren ook uitgebreid onderzocht, maar niet haalbaar gebleken.

B - China – Rotterdam per trein, Rotterdam naar de Westkust van de USA per schip en vervolgens naar de Oostkust van de USA per trein. Ook dit levert een behoorlijke besparing op.

Het goederenvervoer per spoor is in 2017 in Nederland toegenomen van 37 miljoen ton naar 41 miljoen ton. Het betreft hier voornamelijk buitenlands vervoer, omdat het binnenlands vervoer daalde van 5,5 miljoen ton in 2007 naar 2,7 miljoen ton in 2017.

Op 26 augustus 2018 arriveerde de tienduizendste trein tussen China en Europa, sinds 2011, in Wuhan. Dit werd uitgebreid door de Chinese media gemeld. Eind augustus 2018 waren 48 Chinese steden via spoor met 42 Europese steden verbonden.

7 De nieuwe maritieme Zijderoutes

7.1 Algemeen

In het BRI project zijn door China twee nieuwe maritieme Zijderoutes gedefinieerd:

- De route van China naar de Middellandse Zee kusthavens in Europa (Piraeus en Venetië/Triest) via de Zuid Chinese Zee en de Indische Oceaan.
- De route van China naar de kusthavens in Azië via de Grote Oceaan en De Zuid Chinese Zee.

Daarnaast worden ook routes naar de Afrikaanse Oostkust, via de Middellandse Zee naar Nederland (Rotterdam) en België (Zeebrugge) en naar Zuid Amerika onderzocht.

Tenslotte is er een geheel nieuwe ontwikkeling, de route van China naar Europa via de Noordelijke IJszee.

7.2 De Noordelijke IJszee Route

Deze route wordt waarschijnlijk binnen tien jaar, door het smelten van het noordpoolijs ten gevolge van de klimaatverandering, een normaal bevaarbare route, met een besparing van 30 % in tijd en de Suez Kanaal kosten (circa USD 470.000,00 voor een groot containerschip per passage, wat er op neerkomt dat bijvoorbeeld Maersk Line met 1.430 passages per jaar, een bedrag van bijna USD 700 miljoen op jaarbasis aan de Suez Kanaal autoriteiten betaalt).

In september 2013 was het zwaarladingschip ms YONG SHENG van Cosco het eerste schip dat zonder gebruik van ijsbrekers van China naar Rotterdam voer via deze noordelijke route.

De noordelijke passage werd in 2013 al 370 keer gebruikt, met toestemming van de Russische autoriteiten, voor een belangrijk deel om de havensteden in Siberië te bevoorraden. Het aantal transporten neemt nog steeds jaarlijks toe. Het aantal passages door de Beringstraat bedroeg in 2016 485 en in september 2018 ruim 800. De groei van het ladingvolume via de poolroute bedraagt thans ca. 35% per jaar. De afstand van Oost-Azië naar Europa is ca. 21.000 km via het Suezkanaal en ca. 13.000 km via de poolroute, waardoor een besparing van 8.000 km en van de Suezkanaal kosten ontstaat.

IMO (International Maritime Organisation) heeft verplichte regels voor navigeren in poolwateren opgesteld (niet alleen ontwerpeisen, maar ook eisen die gesteld worden aan de bemanning).

De door IMO in 2014 aangenomen Polar Code (Code for Ships Operating in Polar Waters) is een raamwerk om beide poolgebieden, de Noordpool (Arctic) en Zuidpool (Antarctic) te beschermen. Hierbij worden de volgende risico's omschreven:

- Ijs, dat de structuur van de romp, de stabiliteit, machinerieën, navigatie, onderhoud, veiligheidsuitrusting en systemen kan aantasten.

- Bevriezing waardoor reductie van stabiliteit en het niet meer goed functioneren van diverse uitrustingsdelen kan ontstaan.
- Lage temperatuur dat een effect kan hebben op o.a. het functioneren van bemanningsleden.
- Lange periodes van daglicht of donker die een effect kunnen hebben op het functioneren van de bemanning.
- De hoge breedtegraad die een invloed kan hebben op navigatie- en communicatiesystemen.
- Een mogelijk gebrek aan accurate hydrografische gegevens, gelimiteerde zoek- en redding faciliteiten.
- Een mogelijk gebrek aan ervaring van de bemanning, waardoor de kans op menselijke fouten toeneemt.
- Een mogelijk gebrek aan bruikbare reddingsmiddelen.
- Snel veranderende weersomstandigheden.
- Het milieu, de gevoeligheid voor schadelijke stoffen.

Door diverse klassebureaus worden op basis van de Polar Code certificaten afgegeven.

Begin juni 2018 zijn door de Verenigde Staten twee scheepvaartroutes door de Beringstraat goedgekeurd; een noordelijke en een zuidelijke route.

In het gezaghebbende wetenschapsblad Nature werd in juni 2018 gepubliceerd dat ook het Zuidpoolijs snel smelt. Dit heeft de afgelopen 25 jaar tot 7 mm stijging van de zeespiegel geleid, waarvan 3 mm in de afgelopen 5 jaar (40%).

Lang is gedacht dat de Noordpool voor stijging van de zeespiegel zorgde, maar thans blijkt dat ook de Zuidpool, die een geheel andere structuur heeft, een aanzienlijke bijdrage levert.

Volgens het Allianz Safety and Shipping Review 2018 vinden 30 procent van alle ongevallen in de scheepvaart plaats in de Zuid Chinese Zee (ook wel de nieuwe Bermuda driehoek genoemd). Het betreffen hier 252 ongevallen die resulteerden in 30 total loss schepen (2017). Hoewel 75 procent van alle ongevallen het gevolg is van menselijk falen, worden in genoemd rapport een aantal nieuwe risico's gedefinieerd:

- Toename van technologische claims t.g.v. nieuwe technieken.
- Cybercrime.
- Politieke risico's in het Midden Oosten en de Zuid Chinese Zee.
- Het klimaat; een record aantal hevige stormen en de toename van scheepvaart via de Noordpool route.
- Automatisch varende schepen.

Op 23 augustus 2018 is het eerste containerschip met ijsklasse, de Venta Maersk (3600 TEU), vanaf Vladiwostok via de Noordelijke IJszee route naar St. Petersburg vertrokken met als escort een ijsbreker voor noodgevallen. Deze route is 8.000 kilometer korter dan de route via het Suez Kanaal en de Venta Maersk is het eerste beladen containerschip dat deze route voer. Het vaartuig passeerde de Beringstraat op 6 september 2018 en

arriveerde op 28 september 2018 op haar bestemming (Op deze reis werden nog twee tussenstops gemaakt in respectievelijk Vostochny en Busan).

Volgens Rederij Maersk betreft het hier een proef om een onbekende route voor containerschepen, zonder hulp van een ijsbreker, te varen en wetenschappelijke gegevens te verzamelen. In 2017 was de Russische LNG tanker Christoffe de Mangerie het eerste koopvaardijchip dat deze route, zonder hulp van een ijsbreker, van Sabetta in Rusland naar Jiangsu Rudong in China voer, in 19 dagen in plaats van 35 dagen via de Suez Kanaal route.

De IUMI (International Union of Marine Insurance) heeft in augustus 2018 een waarschuwing gegeven voor het verzekeren van schepen die de Noordpool route volgen.

Deze waarschuwing is voornamelijk gebaseerd op de constant wijzigende ijscondities, het gebrek aan noodhavens en aan “search and rescue” faciliteiten. Verder dienen de kaarten van de regio te worden uitgebreid en verbeterd. De ervaring van de bemanning en het ontwerp en de staat van het schip dienen eveneens nauwkeurig te worden onderzocht volgens IUMI. Door het gebrek aan historische gegevens dienen maritieme verzekeraars een nauwkeurige risicoanalyse te maken.



Noordelijke IJszee route

China en Finland zijn in overleg over de rol die Finland bij deze route zou kunnen spelen, maar ook de contacten tussen China en Letland zijn goed.

7.3 Belangrijke havens in de Maritieme Zijderoutes

De afgelopen jaren heeft China inmiddels grote investeringen gedaan in diverse havens:

- De haven van Djibouti is China's enige overzeese basis en Marinehaven.

In juli 2018 heeft Djibouti het eerste deel van Afrika's grootste vrije handelszone geopend. Dit Djibouti International Free Trade Zone (DIFTZ) project heeft een oppervlakte van 4800 hectare en wordt gefinancierd door Djibouti Ports, gezamenlijk met drie Chinese partners.

De totale investering in dit 10 jaar durende project is USD 3,5 miljard. Djibouti wordt hiermee de toegang tot één van de snelst groeiende economische regio's ter wereld, waaronder Ethiopië dat de snelst groeiende economie in Afrika heeft. Meer dan 90% van de Ethiopische import en export passeert Djibouti en is goed voor 70% van het Bruto Nationale Product van Djibouti.

De aanleg van de spoorlijn Djibouti – Addis Abeba, geopend in 2017, speelt hier een grote rol in. Deze 752 km lange spoorlijn reduceert de transporttijd van 3 dagen via de weg in 12 uur over het spoor.

- De haven van Piraeus in Griekenland spant hierbij de kroon. Cosco, China's grootste rederij en logistiek bedrijf heeft vanaf 2008 een deel van de haven van Piraeus gemoderniseerd en heeft in april 2016 éénenvijftig procent van de aandelen van het Havenbedrijf van Piraeus (Piraeus Port Authority) overgenomen onder de voorwaarde dat in 2021 Cosco nog zestien procent van deze aandelen overneemt. Piraeus is hiermee één van de grotere containerhavens in Europa geworden.

(In 2018 is Piraeus waarschijnlijk de vijfde haven van Europa, terwijl 10 jaar geleden deze haven nog niet bij de top 15 havens stond).

De aanwezigheid van Cosco in Piraeus is deel van het ambitieuze BRI project, namelijk de mogelijkheid om goederen via Piraeus naar Zuid Oost en Centraal Europa te transporteren.

Cosco is de vierde rederij in de lijst van rederijen die eind juni 2018 in totaal 21 miljoen TEU konden vervoeren. Elk jaar neemt dit aantal met gemiddeld 1 miljoen TEU toe. De belangrijkste tien rederijen, die samen bijna 18 miljoen TEU (in 2017) vervoerden, zijn:

No	Rederij	Capaciteit in miljoen TEU	Aantal schepen
1	APM-Maersk	4,1	742
2	Mediterranean Shipping Company (MSC)	3,3	525
3	CMA-CGM Group	2,5	505
4	COSCO Shipping	2,0	366
5	HAPAG Lloyd	1,6	227
6	Ocean Network Express (ONE)	1,5	232
7	Evergreen Marine Corp.	1,1	197
8	Orient Overseas Container Line (OOCL)	0,7	100
9	Yang Ming Marine	0,65	103
10	Pacific International Line (PIL)	0,45	135

De overname van OOIL, inclusief OOCL door COSCO in 2018 voor een totaal bedrag van USD 6,3 miljard geeft een kleine verschuiving in deze lijst.

Het feit dat de Long Beach Container Terminal in de VS eigendom is van OOCL heeft enige tijd voor commotie gezorgd. Dit is in juli 2018 opgelost nadat Cosco heeft toegezegd dit eigendom over te dragen aan een aparte stichting en vervolgens op zoek te gaan naar een koper voor deze stichting.

De top zes containerlijnen controleren thans 70% van de totale markt, met toestemming van zowel de Europese, Amerikaanse als Chinese anti-monopolie autoriteiten.

In juli 2018 is CMA-CGM begonnen met onderzoek naar een fusie met Hapag Lloyd of eventueel een overname. De aandeelhouders van Hapag Lloyd waren op dat moment niet bereid om het eigen bedrijf op te geven. Het gezamenlijke bedrijf zou door fusie of overname vrijwel even groot worden als marktleider Maersk Lines.

- Ook Italië speelt een rol in de Chinese BRI project plannen en wel door het “Five-port Alliance” initiatief (North Adriatic Port Association – NAPA).

Het betreffen hier de drie Italiaanse havens Venetië, Triëst en Ravenna, samen met Koper in Slovenië en Fiume in Kroatië.

NAPA is opgericht in 2015 met het doel om grote containerschepen, die via het Suez- kanaal de Middellandse Zee bereiken, te ontvangen en te lossen, waarna deze containers via spoor of weg kunnen worden doorvervoerd. Dit levert uiteraard een forse concurrentie voor Piraeus, maar ook voor Istanbul, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge en Hamburg op.

De besparing in afstand van Shanghai naar één van de NAPA havens ten opzichte van Hamburg is 2.400 mijl, dat wil zeggen circa acht dagen varen.

- Uiteraard heeft China ook Europa's grootste haven Rotterdam in het BRI project opgenomen. Al in 2002 werd Rotterdams grootste containerterminal, E.C.T., overgenomen door CK Hutchison Holdings in Hong Kong en in 2016 werd een aandeel van 35% in de Euromax Terminal, operationeel sinds 2010, door Cosco overgenomen. De Euromax Terminal op de Tweede Maasvlakte in Rotterdam is één van de meest geavanceerde terminals ter wereld.



Onderweg naar de Euromax terminal

Cosco verklaarde in 2016 na de investering van Euro 125 miljoen in de Euromax Terminal:

“Rotterdam is de grootste haven van Europa en één van de belangrijkste doorvoercentra ter wereld.

Rotterdam bevindt zich op de kruising van de Land Zijderoute en Maritieme Zijderoute, alsmede aan het einde van de

Europese zijde van de nieuwe Euro-Azië Corridor. Gezien de midden- en lange termijn ontwikkelingen zal Rotterdam Europa's belangrijkste doorvoerhaven blijven”.

Rotterdam staat momenteel in de lijst van de top 50 containerhavens ter wereld met ruim 12 miljoen TEU per jaar op de elfde plaats. Shanghai met 40 miljoen TEU per jaar op de eerste plaats. Op 10 december 2017 is de Shanghai Yangshan Deep Water Port in gebruik genomen, de grootste geautomatiseerde containerterminal ter wereld, met een oppervlakte van 2,23 miljoen vierkante meter en d.m.v. de langste zeebrug ter wereld verbonden met het vasteland.

Bij de top tien containerhavens zijn zeven Chinese havens, naast Singapore op plaats 2, Busan (Z.Korea) op plaats 6 en Dubai op plaats 9. De haven van Antwerpen op plaats 14 groeit snel, terwijl de haven van Hamburg op plaats 18 gestaag daalt. In de lijst van de top 15 containerhavens in Europa staat Rotterdam (13,8 miljoen TEU) nog altijd op de eerste plaats. Piraeus staat thans op de 7e plaats met 4 miljoen TEU per jaar en groeit snel (gegevens 2017).

China ziet Nederland niet als één van de belangrijkste EU landen met betrekking tot het BRI project, mede omdat de Nederlandse betrokkenheid tot op heden beperkt is gebleven tot het lidmaatschap van de AIIB Bank (zie paragraaf 8). In tegenstelling tot de Chinese centrale regering hebben de lokale autoriteiten in China en diverse grote bedrijven wel een expliciete focus op Nederland met betrekking tot het BRI project.

China heeft naast bovengenoemde havens nog plannen voor andere havens:

- Hambantota Port in Sri Lanka waar China inmiddels een fors bedrag heeft geïnvesteerd. Op 9 december 2017 is een 99 jaar lease-constructie aangevangen, waardoor China de controle over de haven van Hambantota heeft gekregen. Het ultieme doel hiervan is om een internationale maritieme route tussen Zuid Azië en Afrika te verwezenlijken.
- Gwadar Port in Pakistan: dito. China wil hier, net als in Djibouti een maritieme basis aanleggen, dicht bij de grens met Iran.
- Port San Luis, een nieuw havenproject in Zuidoost Brazilië waar China inmiddels USD 700 miljoen heeft geïnvesteerd.
- Port of Paranaguá in Brazilië, waar China 90 % van de aandelen van de lokale containerterminal van TCP heeft overgenomen voor een bedrag van USD 923,7 miljoen.
- Zeebrugge in België waar in november 2017 Cosco 76 % van de aandelen van APM Terminals Zeebrugge heeft overgenomen voor een bedrag van 35 miljoen Euro.
- Kyauk Pyu Port in Myanmar waar China 70 % van het Havenbedrijf in 2017 heeft overgenomen.

China heeft maritieme ambities om moderne havens aan te leggen in de Afrikaanse steden Dar es Salaam (Tanzania), Maputo (Mozambique), Libreville (Gabon), Tema (Ghana) en Dakar (Senegal).

De havens van Damman en Jeddah (Saudi Arabië), Jebel Ali (Dubai) en Khalifa (Abu Dhabi) gaan een grote rol spelen in het

BRI project. Dit werd door China in augustus 2018 bevestigd door de investering van China van USD 126 miljoen in deze havens.

Eind november 2017 hebben de presidenten van Panama en China in Beijing, tijdens het bezoek van president Varela van Panama aan China, een overeenkomst m.b.t. maritiem transport getekend. Deze overeenkomst moet de relatie op maritiem gebied tussen beide landen gaan vergroten en tot verdere ontwikkeling van Panamese havens gaan leiden. Panama heeft hiermede de “Most Favored Nation Status” gekregen (o.a. lagere havengelden in China, betere financieringsmogelijkheden voor Panamese-vlagschepen, enz.).

7.4 Territoriale claims

Een groot probleem voor China is de zogenoemde Dash-Line Claim. In 2012 werd het Filipijnse atol (Scarborough Atol) in de Zuid-Chinese Zee, hetgeen zich bevindt binnen de Filipijnse EEZ (Exclusieve Economische Zône, 200 mijls zône), bezet door China.

Nadat de Filipijnen zich hadden teruggetrokken werd dit visrijke gebied door China gecontroleerd en werden Filipijnse vissersboten regelmatig weggestuurd, waardoor veel vissers een groot deel van hun inkomsten verloren. Vervolgens begon China met het aanleggen van diverse kunstmatig opgespoten eilanden in de Zuid Chinese Zee binnen de EEZ zônes van andere landen.

Het doel van China hierbij is uitbreiding van de maritieme economische zône door het claimen van soevereine rechten op de zeeën en de zeebodem.

In 2013 begon een arbitrage tussen de Filipijnen en China, over de claim van China op de Zuid-Chinese Zee, voor het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag.

De Zuid Chinese Zee is de strategische corridor tussen de Indische- en de Grote Oceaan en één derde van de wereld scheepvaart passeert deze corridor.

China had in 2009 al een claim neergelegd bij de Commissie voor Limitering van het Continentale Plateau (CLCS- UN Commission on the limits of the Continental Shelf).

China beschouwt haar claim als een vorm van maritieme begrenzing en de Filipijnen zijn van mening dat de maritieme zônes al duidelijk zijn vastgelegd in de UNCLOS Conventie (United Nations Convention on the Law of the Sea – 1958).

In deze conventie worden de territoriale zee (12 mijls zône), de EEZ (200 mijls zône), de volle zee (de zee buiten de 200 mijls zône) en het Internationale Zeebodemgebied gedefinieerd. Naast de Filipijnen worden ook delen van de EEZ zône van Vietnam, Brunei, Maleisië en Indonesië geclaimd door China en gedeeltelijk door Taiwan.

De achtergrond van dit conflict is dat China het overgrote deel van de Zuid-Chinese Zee op basis van vermeende “historische rechten” en een kaart uit 1947/1948 met daarop de zogeheten U-vormige of negen-strepen-lijn claimt. Die lijn, om zijn vorm ook wel de “koeientong” genoemd, omvat praktisch de

gehele Zuid-Chinese Zee tot vlak voor de kust van Vietnam, de Filipijnen en Maleisië. China stelt dat Chinese vissers de betwiste eilanden

20 eeuwen geleden als eerste hebben ontdekt en dat de eilanden dus al 2000 jaar bij China horen. Deze stelling wordt o.a. onderbouwd met het gegeven dat Zheng He in deze wateren al in de 15e eeuw actief was.

Zijn expedities worden na 600 jaar ingezet als baken om deze moderne claim te onderbouwen.

In een schriftelijke reactie aan het Hof verwoordde de Chinese regering het als volgt:

“China has indisputable sovereignty over the South China Sea Islands (...) and the adjacent waters. Chinese activities in the South China Sea date back to over 2,000 years ago. China was the first country to discover, name, explore and exploit the resources of the South China Sea Islands and the first to continuously exercise sovereign powers over them”.



Zuid Chinese Zee conflict

Onbetwistbare soevereiniteit dus op basis van Chinese geschiedschrijving. De kaart (met toen nog elf streepjes) is voor het eerst officieel gepubliceerd door de nationalistische regering van de Republiek China, het huidige Taiwan. Na de feitelijke Taiwanese afscheiding van communistisch China in 1949 werd de claim door de Volksrepubliek China overgenomen, hetgeen verklaart dat beide landen praktisch dezelfde claim hanteren.

Op 12 juli 2016 werd de Chinese claim op de Zuid-Chinese Zee door het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag verworpen. Hoewel deze uitspraak juridisch bindend is, bestaat er geen mogelijkheid om navolging af te dwingen en bestaat er een gevaar voor precedentwerking. Rusland zou bijvoorbeeld met de Chinese methode aan de slag kunnen gaan. Daarom is het van groot belang dat ook Europa actief aandacht gaat vragen voor de uitkomst van deze arbitrage.

De EU Global Strategy (2016) kan hiervoor een leidraad zijn: In dit document is te lezen:

“Er bestaat een rechtstreeks verband tussen de Europese welvaart en de veiligheid in Azië. (...) Wij zullen de economische diplomatie verdiepen en onze veiligheidsrol in Azië vergroten”. En: “De EU zal bij het garanderen van de mondiale maritieme veiligheid streven naar de verdere algemene toepassing en uitvoering van het VN-verdrag inzake het recht van de zee, inclusief de mechanismen voor geschillenbeslechting.”

Het persbureau Reuters maakte op 14 december 2017 melding dat, volgens een Amerikaanse denktank, China doorgaat met het installeren van hoog-frequentie radar installaties en andere militaire voorzieningen op de zelf aangelegde eilanden in de Zuid-Chinese zee i.v.m. de Noord-Koreaanse nucleaire dreiging in 2017.

China heeft inmiddels een groot baggerschip gebouwd (m.s. TIAN KUN HAO) en in juni 2018 beproefd. De capaciteit van dit 140 meter lange schip is 6.000 m³/uur. De baggerdiepte van deze cutterzuiger bedraagt 6 tot 35 meter en het vaartuig kan zand tot 15 km afstand verplaatsen. Het totaal geïnstalleerde vermogen is 25.843 kW. Het schip wordt dan ook in China “Azië’s sterkste eilandmaker” genoemd. Het probleem voor de traditionele Nederlandse- en Belgische baggeraars is dat de Chinese baggeraars via Chinese staatsbanken makkelijk aan krediet kunnen komen, zodat van een “Level playing field” geen sprake is.

Het m.s. TIAN KUN HAO zal worden gebruikt om nog meer kunstmatige eilanden aan te leggen, die worden voorzien van start/landingsbanen voor militaire vliegtuigen. Op dit moment zijn er al zeven van dit type eilanden, waarvan drie met landingsbanen, radarsystemen en raketsystemen.

Het Chinese-Zee dispuut kan nadelig zijn voor het maritieme deel van het BRI project, zeker omdat de USA, de enige grote macht die naast China een overwicht heeft in dit gebied, ook betrokken raakt. Meer en meer Amerikaanse oorlogsschepen worden in de Zuid-Chinese Zee gesignaleerd, waarbij ook de 12 mijls zone van de kunstmatig aangelegde eilanden regelmatig wordt genegeerd.

Op 17 januari 2018 voer een Amerikaans marineschip binnen de 12 mijls zone van het Scarborough Atol, zonder toestemming van de Chinese overheid. China waarschuwde daarna de USA om geen moeilijkheden om niets te maken en de soevereiniteit van China te respecteren.

Tijdens zijn bezoek aan Azië verklaarde president D. Trump van de USA op 12 november 2017 in Vietnam dat hij bereid was om een mediatie of arbitrage met betrekking tot de territoriale claims in de Zuid-Chinese Zee te leiden.

Het ziet er voorlopig echter niet naar uit dat China haar claims op het overgrote deel van de Zuid-Chinese Zee zal laten vallen, zeker niet nu de Filippijnen hun claim hebben laten vallen.

China heeft de strijd m.b.t. de hegemonie over de Zuid-Chinese Zee zonder één schot te lossen of één cent te betalen, gewonnen. De Filippijnen hebben zich neergelegd bij de weigering van China om aan de uitspraak van het Permanente Hof te voldoen.

De huidige president Rodrigo Duterte heeft ingezien dat er een aantal voordelen voor de Filippijnen zijn:

- De diplomatieke en politieke relaties met niet-traditionele partners zijn verbeterd (VS, Japan, Rusland en China).
- De strategische waarde van de Filippijnen voor de VS is toegenomen.
- Belangrijke machten als China en Japan zijn in concurrentie om infrastructuur- en ontwikkelingsprojecten in de Filippijnen te mogen uitvoeren.

7.5 De positie van China als maritieme natie

Uit het begin oktober 2018 verschenen rapport “The Leading Maritime Nations of the World”, een uitgave van DNV – GL en Menon Economics, blijkt dat China de leidende maritieme natie is, in een lijst van 30 landen, waarbij de VS op de tweede, Japan op de derde en Nederland op de twaalfde plaats staan, gebaseerd op vier maritieme peilers:

- Scheepvaart
- Financiering en wetgeving
- Maritieme technologie
- Havens en logistiek

De na de vernietiging van de vloot van Zheng He in 1435 verloren positie is in 2018 dus terug veroverd.

8 Financiering van het BRI project

Het project behoeft gedeeltelijk niet gefinancierd te worden, omdat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur.

Desalniettemin dient de komende tien jaar jaarlijks minimaal circa USD 900 miljard te worden geïnvesteerd en in totaal circa USD 40.000 miljard totdat het project voltooid is. Deze investeringen worden gedaan door China en door de circa 65 aan het project deelnemende landen.

Voor de financiering bestaan inmiddels diverse banken in China die tegen gunstige voorwaarden geld lenen aan de projectpartners en daarnaast er vaak voor zorgen dat projecten worden uitgevoerd door Chinese bedrijven.

Het betreffen hier de volgende instellingen:

A - Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)



De AIIB is vergelijkbaar met de Wereldbank (WB) en is opgericht op 25 december 2015 en operationeel geworden op 16 januari 2016.

Het hoofdkantoor is gevestigd in Beijing en inmiddels telt de bank wereldwijd 66 lidstaten en 21 toekomstige lidstaten.

De AIIB werd oorspronkelijk door 57 staten opgericht met een totaal startkapitaal van USD 100 miljard.

De USA, Japan en Canada hebben zich niet aangesloten en Noord Korea en Taiwan zijn geweigerd als lidstaat.

Het aandeel in de bank dat individuele landen kunnen aanvragen is afhankelijk van hun economie en daarnaast is het aandeel groter voor landen in de Aziatische-Pacific regio.

De grootste deelnemers in het kapitaal zijn de Volksrepubliek China (26,6 %), India (7,6 %) en Rusland (6,0 %).

Voor bepaalde belangrijke besluiten is 75 % van de stemmen noodzakelijk en omdat China meer dan 25% van het totale stemrecht heeft, kan China ongewenste besluiten blokkeren.

Nederland heeft zich gecommitteerd voor USD 1,03 miljard (1,1% stemrecht). België neemt nog geen deel aan de bank maar staat op de lijst van toekomstige leden. Tien landen uit de EU zijn aangesloten en één van de plaatsvervangend bewindvoerders van AIIB sinds januari 2016 is de Nederlandse Drs. Irene Jansen, werkzaam bij het Ministerie van Financiën.

Hoewel Nederland één van de belangrijkste handelspartners van China in de EU is, ziet China Nederland niet als belangrijkste EU land in het BRI project.

B - The New Development Bank (NDB)



Deze in 2015, door vijf in de wereldeconomie snel groeiende staten, opgerichte bank wordt ook wel BRICS Bank genoemd, waarbij in de naam de eerste letter van deze staten is vermeld, Brazilië, Rusland, India, China en Zuid Afrika (South Africa). Elke staat heeft eenzelfde aantal aandelen en een gelijk stemrecht, zodat geen van de landen een veto kan uitspreken. Het geïnvesteerde totaal kapitaal is USD 100 miljard en het is het ambitieuze plan om jaarlijks USD 34 miljard uit te lenen.

Het totale startkapitaal is als volgt ingebracht:

Brazilië	: 18 miljard USD
Rusland	: 18 miljard USD
India	: 18 miljard USD
China	: 41 miljard USD
Zuid Afrika	: 5 miljard USD

Het hoofdkantoor van de bank is in Shanghai gevestigd en de bank werkt nauw samen met AIIB. De meeste activiteiten zullen waarschijnlijk worden geconcentreerd binnen de vijf deelnemende landen.

C - Het Zijderoute Fonds (Silk Road Fund)

Ook dit fonds is in 2015 opgericht door vier Chinese entiteiten:

- SAFE (State Administration of Foreign Exchange), de Chinese buitenlandse handelsreserve	65 %
- CIC (de China Investment Corporation)	15 %
- EXIM (the Export and Import Bank of China)	15 %
- CDB (De China Development Bank)	5 %

Het totale startkapitaal bedroeg USD 40 miljoen.

D - De Chinese politieke banken

Het betreffen hier CDB, opgericht in 1994, de grootste ontwikkelingsbank ter wereld en de EXIM Bank, eveneens opgericht in 1994. Beide banken zijn opgericht om buitenlandse handel en investeringen te bevorderen en hebben hier de afgelopen periode, sinds de oprichting, de nodige ervaring mee opgedaan.

In 2015 ontving CDB USD 48 miljard en EXIM USD 45 miljard van de overheid, om de leencapaciteit voor BRI projecten te vergroten.

E - De Chinese commerciële banken.

Het betreffen hier vier banken:

- ICBC (The Industrial and Commercial Bank of China)
- CCB (The China Construction Bank)
- ABC (The Agricultural Bank of China)
- BOC (The Bank of China)

Deze banken concentreren zich op de financiering van buitenlandse handel.

Het huidige saldo van buitenlandse leningen van deze vier banken bedraagt 3 % van het totaal uitgekeerde kapitaal maar zal de komende jaren zeer zeker groeien, vooral nu BOC heeft aangekondigd om de komende drie jaar USD 100 miljard voor het BRI project te reserveren.

F - De Duitse Kommerzbank

Deze bank heeft in juli 2018 een Memorandum of Understanding gesloten met de Chinese ICBC Bank. Kommerzbank zal de komende vijf jaar een bedrag van USD 5 miljard uitlenen voor projecten binnen het BRI project.

Opmerkingen

1 - De gevolgen van de groei van Chinese bancaire activiteiten zijn onder andere:

- Op 11 december 2001 werd de Volksrepubliek China lid van de Wereld Handelsorganisatie (WTO) opgericht in 1995.
- Vanaf 1 december 2015 is de Chinese munteenheid, de Yuan, onderdeel van het Special Drawing Right (SDR) dat daarvoor werd berekend door de koers van de Amerikaanse Dollar, de Engelse Pond, de Japanse Yen en de Europese Euro.

Het SDR is een munteenheid die in veel internationale verdragen in gebruik is (o.a. maximale aansprakelijkheid zeeschepen, vervoerders etc.).

De toevoeging van de Yuan aan de SDR ging vooral ten koste van het aandeel van de EURO en de Pond, zoals uit de volgende tabel blijkt:

Munteenheid	% 2014	% 2015	Vershil
USD	41,9	41,7	-0,2
Euro	37,4	31,0	-6,4
Yuan	0	10,9	+10,9
Yen	9,4	8,3	-1,1
GBP	11,3	8,1	-3,2
Totaal	100	100	-----

2 - China heeft op dit moment genoeg financiële bronnen voor het BRI project en de Chinese industrieën hebben goede contacten, contractmogelijkheden en financieringsmogelijkheden. China heeft op dit moment jaarlijks een overschot van minimaal USD 300 miljard en als dit stabiel blijft zal het BRI project financieel haalbaar kunnen zijn.

3 - Het BRI project wordt regelmatig vergeleken met het Amerikaanse Marshall Plan na WOII (1948 – 1951). Het Marshall Plan werd uitgevoerd in 17 Europese landen en Turkije en het BRI project in minimaal 65 landen. Het doel van de beide projecten was ook verschillend. Het Marshall Plan was puur opgezet om de economie van de betrokken 18 landen, in het kader van de wederopbouw, terug op niveau te brengen, terwijl het BRI projectdoel de bereikbaarheid van en samenwerking tussen de betrokken landen is en het verbeteren van de wereldeconomie. Tenslotte is er een groot verschil in investering. De investering in het BRI project in de periode 2013/2017 is al minimaal zeven keer groter dan de totale investering in het Marshall Plan is geweest en BRI is nog maar net begonnen.

4 - De investering van China in het BRI project wordt geschat op 43 % van de totale kosten, terwijl de overige 57 % voornamelijk via leningen van de bovengenoemde banken aan de betrokken landen wordt gefinancierd en de projecten veelal door Chinese bedrijven worden uitgevoerd.

5 - Naast de BRI investeringen, investeert China, nu diverse Europese banken zich uit deze markt hebben teruggetrokken, meer en meer in financiering van zeeschepen, die in opdracht van buitenlandse rederijen in China worden gebouwd. Chinese banken lenen maximaal 85% van de nieuwbouwkosten tegen een rente, begin 2018, van 5,5% per jaar.

9 Vergelijking van de diverse modaliteiten

Transport van China naar Europa en vice versa kan op meerdere manieren, waarvan de belangrijkste drie zijn:

- per schip, meestal containerschepen;
- per spoor, eveneens door gebruik van containers;
- per vliegtuig.

Uiteraard zitten er diverse voor- en nadelen aan alle drie deze modaliteiten.

De tijdsduur en kosten kunnen grofweg als volgt worden vergeleken:

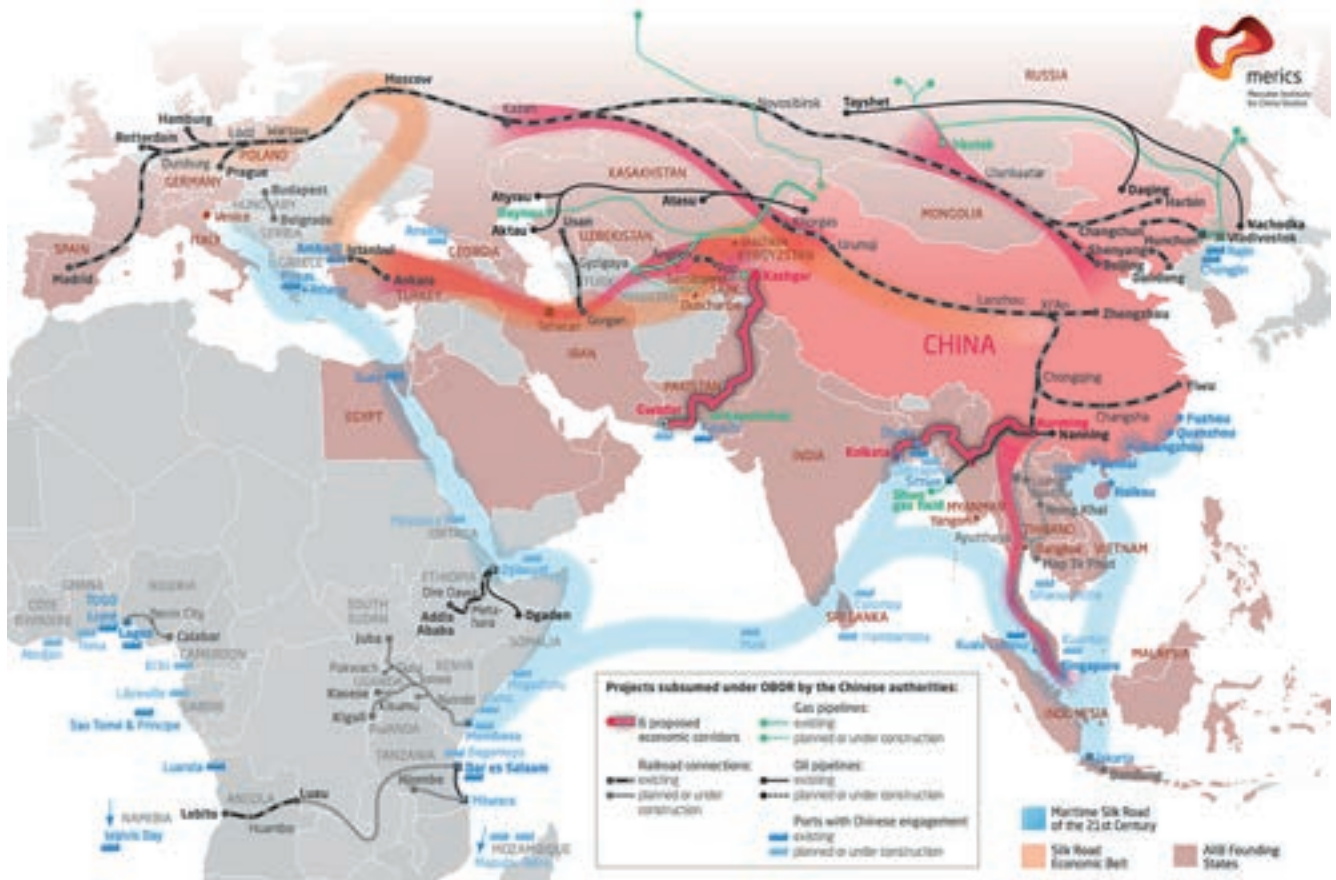
Modaliteit	Tijd (dagen)	Kosten vergelijking
Zeevervoer	35/40	100
Spoor via Nieuwe Zijderoute	14/16	200/300
Luchtvracht	4	1000/1500

Vervoer per spoor is interessant voor producten die snel op hun bestemming in Europa moeten zijn, zoals elektronica, modeartikelen en concurrerende artikelen (bijvoorbeeld Alibaba – Ali-Express).

Bijkomend voordeel is dat diverse Chinese fabrieken worden verplaatst van de kust naar het binnenland, waardoor de reis per spoor korter en goedkoper wordt en de reis per schip (eerst via de weg of per spoor naar de kust) langer en duurder.

Ook de luchtvracht naar China neemt de laatste jaren gestaag toe, hetgeen een groot voordeel voor Schiphol, knooppunt van diverse luchtreizen, is geworden.

De toename van het transport via spoor (verwachting in 2020: totaal 800.000 TEU per jaar, d.w.z. 50 keer het laadvermogen van de CSL Jupiter) zal vooraansnog een beperkte invloed hebben op het transport via zee (jaarlijks op dit moment ruim circa 13.000.000 TEU).



Modaliteiten

10 De risico's

Zoals aan elk groot project, zijn ook aan het BRI project een aantal risico's verbonden:

A - Het klimaat

Vooraf op de noordelijke spoorroute is een enorm verschil in temperatuur:

in de zomer gemiddeld + 30 ° C en

in de winter gemiddeld - 20 ° C.



Trein in winter

Hiermede moet uiteraard terdege rekening worden gehouden. De manieren om het spoor sneeuwvrij en berijdbaar te houden zijn in dit soort landen vele malen beter dan in Nederland. Ook de gebruikte containers kunnen en moeten hierop worden aangepast.

Naast deze bedreiging biedt het klimaat ook een kans, hoe wrang dit ook is.

De klimaatverandering, die, ondanks dat sommigen dit bestrijden, of zoals president Trump van de VS dit bagatelliseren, volop aan de gang is, wordt helaas, ondanks alle internationale overlegstructuren (o.a. klimaatverdrag van Parijs 2015, klimaattop 2017 en 2018), niet tegengehouden.

De meeste wetenschappers vrezen dat het proces, wellicht langzamer, verder gaat. Door deze klimaatverandering wordt de noordelijke maritieme route, waarschijnlijk veel sneller dan thans voorspelbaar, een meer en meer gebruikte, snellere en goedkopere route (zie paragraaf 7.2).

B - Equipment

Duidelijk is dat het te gebruiken equipment, bijvoorbeeld reeferunits, maar ook locomotieven en wagons van goede kwaliteit moeten zijn gezien de grote af te leggen afstanden en de verschillende temperaturen.

Tevens is het een probleem dat China geen intermodaal netwerk heeft en de meeste lading eerst in trucks wordt geladen en getransporteerd. Vervolgens wordt de lading in containers overgeslagen.

Daarnaast zorgen onderhoud van spoor in o.a. Polen voor grote vertragingen, die kunnen oplopen tot wel drie dagen.

C - Kans op ladingdiefstal en/of beschadiging

Vooraf op de plaatsen (terminals) waar de containers in verband met de wisseling van spoorbreedte, moeten worden overgeslagen, loopt de lading een zeker risico. Hier wordt preventief opgetreden door terminals hermetisch af te sluiten voor buitenstaanders en tevens de treinen (in de GOS landen, Gemeenbest van onafhankelijke staten, 12 voormalige Sovjet Unie landen) te beveiligen met gewapende bewakers.

Tijdens het Nieuwe Zijderoute Congres op 27 september 2018 in Tilburg werd door de vervoerders gesteld dat er op de route tot op heden weinig diefstal is geconstateerd en dat de wel uitgevoerde diefstallen allen hadden plaatsgevonden op het Europese deel van de route.

D - Contractvormen en verzekeringen

Voor spoor of combinatie spoor/zeetransport zullen wellicht andere contracten en polissen moeten worden ontworpen dan de huidige bestaande documenten. In feite is hier sprake van multimodaal vervoer. Waarbij ook de synchronomodaliteit aan de orde komt (zie paragraaf 15).

E - Het wisselen van spoorbreedte

Dit onderwerp is al ter sprake geweest in paragraaf 6 en onderzocht wordt thans of het mogelijk is om te wisselen van draaistellen, zoals dit op dit moment bij sommige HSR persontreinen al gebeurt, of de wagons uit te rusten met verstelbare wielen, waardoor alleen de locomotieven moeten worden gewisseld.

De huidige overslag van containers vindt onder andere op de grensterminals Khorgos in Kazachstan en Malaszewicz in Polen plaats. Dit is overigens een zeer efficiënt proces waarbij iedere minuut een container wordt overgeladen door gebruik te maken van parallelle sporen en portaalkranen. Door de snelle stijging van het transport per spoor (zie paragraaf 6) is de oorspronkelijke efficiëntie echter aanmerkelijk verslechterd.

F - Het feit dat de VS en Japan geen lid zijn van AIB

De beide landen hebben dit geweigerd evenals Canada, dat echter op dit moment heeft aangegeven wel lid van deze bank te willen worden.

Het feit dat Groot Brittannië lid is geworden heeft tot spanning tussen de VS en Groot Brittannië geleid.

G - De spanningen in de Zuid-Chinese Zee

De spanningen in dit gebied lopen op, niet alleen tussen China en de Filipijnen (nadat de Filipijnen de arbitrage in 2016 van China hebben gewonnen) maar ook tussen China en Vietnam, Brunei, Maleisië en Indonesië.

De Filipijnen hebben zich inmiddels neergelegd bij de Chinese claim waardoor de spanningen tussen China en de Filipijnen zijn afgenomen.

Ook de VS bemoeit zich actief met deze problematiek.

Daarnaast bestaat het probleem van de Noord Koreaanse dreiging in deze regio, waar dit land wil laten zien wat het inmiddels met kernwapens kan.

De nieuwe maritieme Zijderoute kan hier nadelige gevolgen van krijgen.

Tijdens het negentiende congres van de communistische partij in 2017 sprak Xi Jinping de volgende woorden uit:

“It is time for our nation to transform into a mighty force that could lead the world on political, economic, military and environmental issues”.

China wil, binnen 25 jaar, een eerste klas maritieme macht worden:

- om de veiligheid van het land te waarborgen
- om haar soevereine rechten te verzekeren
- om nationale claims te bestrijden
- om de Chinese belangen wereldwijd te verzekeren, evenals de belangen van haar partner-staten

China wil hiermee de hegemonie in de regio (en wereldwijd) van de VS doorbreken en deelnemen in het internationale systeem van wereldwijde vrede en vrije handel.

H - Stabiliteit

Een aantal van de BRI landen is politiek instabiel, hetgeen tot stakingen, ordeverstoringen en onrust kan leiden. Daarnaast heeft circa 65% van deze landen een grote staatsschuld, waardoor aflossing en rente van door China verleende leningen voor infrastructuurprojecten moeilijk kan worden.

Volgens het Center for Global Development zijn de acht landen met de grootste schulden (in percentage van het Bruto Nationaal Product), na afronding van het BRI project:

Land	% schuld 2018 (afgerond)	% schuld na BRI (2049) (afgerond)
Djibouti	80	90
Tadzjikistan	50	75
Kirgizië	35	70
Laos	50	70
Maladiven	25	70
Mongolië	40	55
Pakistan	15	45
Montenegro	10	40

Ook het gevaar van een oorlog of burgeroorlog c.q. regionale politieke escalatie is in een aantal landen aanwezig.

Tenslotte is er een kredietrisico, door bijvoorbeeld een kredietcrisis in Azië.

I - Terrorisme

In diverse landen waar de spoorverbindingen lopen, zijn terroristische groepen zoals ISIS en Al Qaida actief. Hierdoor ontstaat het risico van grote schade bij een terroristische daad, waarbij bijvoorbeeld een infrastructuurproject wordt beschadigd of vernietigd. Ook mogelijke productvergiftiging wordt als risico gezien (bijvoorbeeld vergiftiging van melkpoeder, met alle gevolgen van dien).

J - Geldwisselproblemen en problemen met betrekking tot transfer van geld

Vrijwel alle betrokken landen, behalve een aantal landen in de Eurozone, hebben een eigen munteenheid. Dit kan bij betalingen, indien de middelen al voorhanden zijn, tot problemen met betrekking tot koersen leiden.

K - Beslaglegging

Het uitblijven van betalingen kan leiden tot beslaglegging op containers en lading van al dan niet betrokken partijen, zoals in de scheepvaart ook regelmatig gebeurt.

L - Juridische risico's

Juridische risico's, zoals bijvoorbeeld het niet erkennen van contractuele overeenkomsten en wettelijke risico's, kunnen tot grote vertragingen van transporten en zelfs beslaglegging leiden.

Een aantal gespecialiseerde advocatenkantoren met vestigingen in Europa en in China kunnen uitgebreide due – diligence onderzoeken in China uitvoeren.

Ook kan het nodig zijn om onderzoek te laten doen naar het Russische sanctierecht in geval van handel met Russische bedrijven (Zie ook paragraaf 15).

M - Negatieve vraag vanuit de VS

De VS gaat producten uit China hoger belasten, of zelfs boycotten, als gevolg van de in 2018 uitgebroken 'handelsoorlog'.

Dit leidt uiteraard tot afname van de transportbehoefte.

N - Infrastructuur

Bepaalde infrastructuurprojecten kunnen, zelfs na de aanbesteding, door de lokale overheid van één van de betrokken landen worden gestopt, zoals dit in Myanmar is gebeurd in verband met plotselinge milieuregelgeving. Dit kan leiden tot vertragingen of wijzigingen van de plannen met alle bijkomende kosten van dien.

O - Effectiviteit en corruptie van de betrokken overheden

Effectiviteit is voor een project van deze omvang een eerste vereiste, maar de overheden in de diverse betrokken landen zijn zeer zeker niet allemaal even effectief, terwijl ook corruptie in sommige van deze landen een grote rol speelt.

P - Mensensmokkel

Dit is de laatste jaren in Europa een groot probleem geworden.

Hetgeen met containers op vrachtwagenchassis gebeurt, kan ook per spoor, zeker als het transport minimaal twee keer een aantal uren stilstaat in verband met overslag en douanecontrole, of langere duur stilstaand t.g.v. onderhoud van de infrastructuur.

Q - Cybercrime

De op dit moment meest gangbare definitie van cybercrime, aangenomen door de VN en EU, is de toepassing van computertechnologie in de misdaad, waarbij onderscheid wordt gemaakt in:

- Cyber afhankelijke misdaad; deze vorm kan alleen worden toegepast met behulp van een computer, een computernetwerk of ICT (b.v. hacking en DOS aanvallen).
- Gelegenheidsmisdad; hoewel gebruikelijk computers, een netwerk of ICT hierbij een rol speelt, is dit niet noodzakelijk (b.v. kinderpornografie, stalking en fraude).
- Computer ondersteunende misdaad; Dit is misdaad waarbij het gebruik van een computer een bijkomstig aspect is van de uitvoering van de misdaad, maar wel bewijs kan leveren (b.v. adresgegevens in de computer van een verdachte).

Ook in de transportwereld hebben diverse cyberaanvallen plaatsgevonden, o.a.

- 27.06.2017: NotPetya cyber aanval op rederij Maersk (kosten USD 300 miljoen). Het wrange in deze zaak is dat Maersk waarschijnlijk niet het doelwit was, maar een ongelukkig slachtoffer van een aanval gericht op de overheid in de Oekraïne. Niet alleen Maersk maar diverse andere bedrijven zoals het farmaceutische concern Merck (schade USD 870 miljoen) en FedEx, via TNT Express (schade USD 400 miljoen).

Ook Saint – Gobain, een Frans constructiebedrijf (schade USD 384 miljoen) en nog vele anderen zijn door deze aanval, waarvan de totale schade door de VS geschat wordt op USD 10 miljard, getroffen. In het doel van de aanval, de overheid in de Oekraïne, werden minimaal 300 bedrijven getroffen, waarbij ca. 10% van alle computers in het land waren betrokken.

Nog steeds is de vraag: Wat was het doel of wat waren de doelen van deze internationale aanval? Een politieke boodschap, als je zaken doet in de Oekraïne, gaan er slechte dingen met je gebeuren?

- 24.07.2018: Cyberaanval op rederij Cosco in Noord- en Zuid-Amerika.

Uit de nieuwsbrief Risk & Business d.d. 12 oktober 2018 blijkt dat volgens FERMA (Federation of European Risk Management Associations) cybercrime op dit moment gezien wordt als het voornaamste bedrijfsrisico. Tijdens het voorlaatste FERMA onderzoek in 2016 werd cybercrime als zevende bedrijfsrisico gezien.

Op de tweede en derde plaats worden de onzekere economische groei en geopolitieke onzekerheid genoemd.

Het is duidelijk dat er twee maatregelen noodzakelijk zijn:

- een zo goed mogelijke beveiliging;
- een plan voor onvoorzienbare gebeurtenissen (contingency plan).

Ook de op dit moment actuele studies naar automatisering in de scheepvaart en andere transportvormen, zullen in dit kader zeer kritisch moeten worden onderzocht op “waterdichte” beveiliging.

Opmerking

In het kader van bovenstaande risico's willen wij u de uitspraak van Prof. Tommy Koh (Singapore) niet onthouden:

“History shows that the old silk road only flourished during periods of stability along the road”.

11 Het standpunt van de Europese Unie met betrekking tot het BRI project

Het Europees Parlement heeft tijdens haar 3482ste vergadering op 18 juli 2016 de EU strategie met betrekking tot China vastgesteld, gebaseerd op de zogenaamde EU – China 2020 strategische agenda uit 2013. In het vervolg door de Europese Commissie opgestelde informatieblad Memo/16/2258, geactualiseerd op 1 juni 2017 te Brussel, zijn de volgende belangrijke vragen en antwoorden opgenomen, die een duidelijk beeld geven van de standpunten van de EU ten opzichte van het Chinese beleid op gebied van handel, concurrentie, vrijheid van transport, veiligheid, bewapening, klimaat, milieu, mensenrechten enz:



Leiders EU en China

A - Waarom is China belangrijk voor de EU en omgekeerd?

De afgelopen tien jaar heeft China qua omvang en snelheid een ongekende opkomst doorgemaakt. Intern wil China van het oude economische en sociale model overstappen op een evenwichtiger ontwikkelingspatroon. Internationaal gezien is China intussen een zwaargewicht, zowel economisch als financieel. China is de op één na grootste handelspartner van de EU en Europa vormt met zijn stabiele rechts-zekere bedrijfsklimaat nu de belangrijkste bestemming voor buitenlandse directe investeringen van Chinese bedrijven. China is ook meer dan ooit vertegenwoordigd in alle delen van de wereld dankzij zijn internationale politieke en militaire aanwezigheid. De politieke, economische en sociale ontwikkeling van China is daarom meer dan ooit van belang voor de EU.

De betrekkingen met China bieden grote mogelijkheden voor groei en werkgelegenheid in Europa, maar deze moeten gecoördineerd en doeltreffend worden benut om optimale resultaten voor beide partijen te behalen.

China is van belang voor de EU en de EU is van belang voor China. Als China een duurzame economie wil ontwikkelen, moet het opklimmen in de waardeketen en de binnenlandse consumptie gestuurde markt stimuleren.

China bevindt zich op een scharnierpunt van hervorming en openstelling – een complex proces, dat niet altijd zonder slag of stoot zal verlopen – en kan alle steun gebruiken. De EU is een belangrijke partner voor China op het gebied van handel – de EU is de grootste handelspartner, zowel voor invoer als voor uitvoer – en investeringen, als bestemming en bron van buitenlandse directe investeringen. China zou ook kunnen profiteren van de ervaringen van de Europese Unie. De EU

kan het economische hervormingsprogramma van China ondersteunen met haar kennis en ideeën en ervaringen uitwisselen in het kader van de verschillende dialogen.

B - Wat houdt de EU-strategie inzake China in?

Het China-beleid van de EU wordt uiteengezet in de “Elementen voor een nieuwe EU-strategie ten aanzien van China”, die samen met de conclusies van de Raad daarover de EU-strategie ten aanzien van China vormen. De strategie weerspiegelt de fundamentele uitgangspunten van de betrokkenheid van de EU: bevordering van de democratie, de rechtsstaat en de mensenrechten en eerbiediging van de beginselen van het VN-Handvest en het Internationaal recht, waarbij wordt gestreefd naar wederzijdse voordelen op politiek en economisch vlak.

De EU moet zich praktisch en pragmatisch opstellen in haar betrokkenheid bij China. Zij moet vasthouden aan haar principes en trouw blijven aan haar belangen en waarden. De aanpak van de EU is gebaseerd op een positieve partnerschapsagenda in combinatie met constructieve omgang met verschillen.

Overeenkomstig de strategie zal de EU ernaar streven China op praktisch vlak bij te staan in zijn hervormingsproces, met het oog op wederzijdse voordelen voor de samenwerking op het gebied van politiek, economie, handel, investeringen, maatschappij, milieu en andere terreinen. Op alle samenwerkingsterreinen moeten wederkerigheid, een gelijk speelveld en eerlijke concurrentie worden bevorderd, met name met het oog op de voltooiing van een brede investeringsovereenkomst, die nieuwe marktkansen moet scheppen.

Daarnaast moet de connectiviteit tussen Europa en China op het gebied van infrastructuur, handel, digitale verbindingen en contacten tussen mensen worden verbeterd, zodat alle betrokken landen hiervan kunnen profiteren. Overeenkomstig de respectieve verplichtingen in het kader van de VN en de G20 moeten de EU en China mondiale collectieve goederen, duurzame ontwikkeling en internationale veiligheid bevorderen, evenals eerbiediging van de rechtsstaat en de mensenrechten binnen China en internationaal. De EU streeft naar maximale interne samenhang en doeltreffendheid van de betrekkingen met China.

De in 2013 door de EU en China gezamenlijk overeengekomen “strategische samenwerkingsagenda EU-China 2020” heeft betrekking op vrede en veiligheid, welvaart, duurzame ontwikkeling en uitwisselingen tussen mensen. De jaarlijkse EU-China top is het hoogste niveau waarop de bilaterale betrekkingen plaatsvinden.

C - Wat wil de EU met China bereiken op het gebied van het buitenlands en veiligheidsbeleid?

De EU en China houden jaarlijks een strategische dialoog over hun bilaterale betrekkingen in het licht van het buitenlands- en veiligheidsbeleid. De EU wordt daarbij vertegenwoordigd door de hoge vertegenwoordiger/vicevoorzitter en China door de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken. De EU wil intensiever met China samenwerken op het gebied van vraagstukken die verband

houden met buitenlands beleid en veiligheid. Zij zal China met name blijven aanmoedigen om zijn diplomatieke en andere instrumenten te mobiliseren om de internationale veiligheid te ondersteunen, onder meer door betrokkenheid bij Noord-Korea, Afghanistan en Syrië; bij te dragen aan vrede en veiligheid in de buurlanden van de EU, overeenkomstig de internationale wetgeving; de vrijheid van scheep- en luchtvaart in de Oost- en Zuid-Chinese Zee te waarborgen; geschillen vreedzaam en met inachtneming van de rechtsstaat op te lossen.

De EU streeft naar een gemeenschappelijk draagvlak inzake ontwapening, non-proliferatie, terrorismebestrijding en cyberspace en naar gezamenlijke ondersteuning van capaciteitsopbouw en vredesmissies in Afrika.

D - Hoe kunnen de EU en China samenwerken op het gebied van klimaatverandering en milieubescherming?

China is een belangrijke partner voor de aanpak van klimaatverandering en mondiale milieuproblemen. China is verantwoordelijk voor een kwart van de broeikasgassen en is daarmee het land met de grootste uitstoot. Het is dus een essentiële partner in internationale onderhandelingen over klimaatverandering. Na de gemeenschappelijke verklaring van de EU en China over klimaatverandering van 2015 streeft de EU naar nieuwe gezamenlijke stappen om het klimaatverdrag van Parijs van 2015 sneller uit te voeren. De EU wil met name samenwerking opstarten of voortzetten op het gebied van schone energie, productie van duurzame energie en energiezuinigheid, koolstofmarkten, koolstofarme steden en fluorkoolwaterstoffen.

Europese kennis kan China ook helpen bij de ontwikkeling van adequate beleidslijnen en regelgeving voor de overschakeling naar een groene, koolstofarme en circulaire economie en bij de aanpak van zijn binnenlandse milieuproblemen op het gebied van lucht-, water- en bodemvervuiling. Gevestigde bilaterale dialogen, zoals de dialoog over milieubeleid en de samenwerking op het gebied van klimaatverandering, blijven belangrijke fora voor uitwisseling en samenwerking. In internationaal verband kunnen kaders zoals G20 de EU en China een platform bieden voor hun samenwerking bij het vinden van duurzame oplossingen voor wereldproblemen als ontbossing, illegale houtkap en de handel in wilde dieren en zeldzame planten.

E - Wat zijn de prioriteiten op het gebied van handel en investeringen?

De EU streeft naar verdieping van een nieuw evenwicht in de betrekkingen met China. De eerste prioriteit in dat verband is een brede investeringsovereenkomst, waarover al ongeveer twee jaar wordt onderhandeld. De sluiting van een dergelijke overeenkomst zou moeten leiden tot een gelijk spelveld voor bedrijven en nieuwe marktkansen voor beide partijen. Op voorwaarde dat China zijn economische hervormingen voortzet en meer marktwerking toelaat, komt er ook ruimte voor brede handelsmissies, in de juiste omstandigheden. De EU verheugt zich over Chinese investeringen in Europa, mits zij voldoen aan de Europese wet- en regelgeving. De EU wil samen met China werken aan de openstelling van de Chinese markt voor Europese investeringen. Een gemeenschappelijk kader van normen en

standaarden is ook essentieel voor bloeiende economische betrekkingen, bijvoorbeeld wat betreft intellectuele-eigendomsrechten of de veiligheid van levensmiddelen en consumptieproducten. Het is een prioriteit van de EU om verder met China te overleggen over de bevordering van internationale normen waarmee kosten kunnen worden bespaard, belemmeringen kunnen worden weggenomen en waarmee Europese bedrijven en burgers worden beschermd tegen Chinese producten die niet aan de EU-vereisten voldoen.



Handelsbalans

F - Hoe kan de EU oneerlijke concurrentie van China tegengaan?

De EU maakt zich grote zorgen over de industriële overcapaciteit van China in een aantal sectoren, met name de staalsector, maar ook in bijvoorbeeld de aluminiumsector. In eigen land vormt dit al een groot probleem voor China, maar het leidt ook tot oneerlijke concurrentie voor Europese bedrijven als de EU-markt wordt overspoeld met Chinese goederen. China moet binnen afzienbare tijd ambitieuze en bindende plannen opstellen om rigoureus en meetbaar te snijden in de capaciteit.

De doeltreffendheid van de handelsbeschermingsinstrumenten van de EU moet worden vergroot, met name door snelle goedkeuring van het voorstel van de Commissie van april 2013 voor de modernisering van deze instrumenten.

China moet zich ook mengen in internationale besprekingen en informatie-uitwisselingen over de ontwikkeling van de capaciteit en het overheidsbeleid en ondersteunende maatregelen in sectoren waar sprake is van overcapaciteit, te beginnen met de staalsector. Het is essentieel dat China constructief deelneemt aan een mondiaal staalforum voor mondiale herstructureringsvraagstukken. De EU is bereid bilateraal met China samen te werken in het kader van een gemeenschappelijk staalplatform.

De EU zal op politiek niveau China aanmoedigen zich aan te sluiten bij internationale normen en standaarden en zijn WTO-verbintenissen na te komen wat betreft de aanmelding van subsidies.

G - Wanneer zal de EU haar antidumping- en antisubsidiewetgeving veranderen?

Op 9 november 2016 heeft de Commissie een voorstel goedgekeurd om de antidumping en antisubsidiewetgeving van de EU te wijzigen. De voorgestelde wijzigingen beogen de instrumenten ter bescherming van de handel aan de huidige omstandigheden in de internationale handel (met bijvoorbeeld ernstige marktverstoringen in de economieën van een aantal van onze handelspartners) aan te passen. Het voorstel van de Commissie wordt pas van kracht nadat het Europees Parlement en de Raad het hebben goedgekeurd.

H - Welke plannen hebben de EU en China om betere verbindingen te bewerkstelligen?

Het zou voor de EU en China goed zijn als het Euraziatische continent wordt verbonden via fysieke en digitale netwerken, wat ook voor alle landen die door die netwerken worden verbonden, een stimulans zou vormen voor de handel, investeringen en contacten tussen mensen. Het connectiviteitsplatform is een belangrijk beleidsforum tussen de EU en China, waarmee wordt gestreefd naar synergiën tussen EU-beleid en – projecten en het Chinese Zijderouteproject. Het platform bevordert met name de samenwerking op het gebied van infrastructuur, waaronder financiering, interoperabiliteit en logistiek. Tijdens het Zijderouteforum, dat op 14-15 mei 2017 in Peking plaatsvond, heeft vicevoorzitter Katalnen de EU-visie voor de verbetering van de connectiviteit tussen Europa en Azië gepresenteerd.

I - Is China welkom in Europa?

De EU is blij met de Chinese betrokkenheid bij Europa op allerlei terreinen, zoals handel en investeringen, toerisme en wetenschappelijke uitwisselingen. Het is ook in het belang van de EU om samen te werken met China, om ervoor te zorgen dat de Chinese betrokkenheid bij Europa, met name in de buurlanden ten zuiden en ten oosten van de EU, waar China in toenemende mate actief is, bijdraagt tot op regels gebaseerd bestuur en regionale veiligheid.

J - Hoe zit het met de andere EU-partners in Azië en de Stille Oceaan?

De EU zal haar partnerschap met de landen in deze regio verder blijven ontwikkelen en verdiepen. In haar beleid ten aanzien van China zal de EU ten volle rekening houden met haar betrekkingen met partners als Japan, Korea, de ASEAN-landen (in Zuid- en Zuidoost Azië), Australië en andere landen. De EU zal ook actief blijven bijdragen aan de regionale veiligheid via diplomatieke en economische kanalen. De samenwerking met de Verenigde Staten speelt daarbij een belangrijke rol.

K - Hoe zit het met de problemen in de Oost- en Zuid-Chinese Zee?

De EU blijft bezorgd over de huidige situatie in de Oost- en Zuid-Chinese Zee. Gezien de omvang van de internationale handel via de wateren in deze regio heeft de EU een groot en legitiem belang bij de voortzetting van vrije scheep- en luchtvaart.

Zoals zij ook deed in eerdere verklaringen, zal de EU blijven pleiten voor vreedzame oplossing van geschillen en houdt zij vast aan haar standpunt dat China en alle andere betrokken landen zich moeten houden aan het internationale recht.

L - Hoe zit het met het wapenembargo?

De EU handhaaft haar wapenembargo tegen China, dat werd ingesteld bij de conclusies van de Europese Raad van 1989 alsmede de acht criteria die zijn vastgesteld in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake de uitvoer van militaire goederen en technologie.

M - Hoe zit het met Hong Kong en Macau? En met Taiwan?

De EU zal sterke betrekkingen met Hongkong en Macau blijven onderhouden en steunt de voortzetting van het “één land, twee systemen”- beginsel. De hoge vertegenwoordiger/vicevoorzitter en de Commissie publiceren ieder jaar een verslag aan de Raad en het Europees Parlement over de uitvoering van het “één land, twee systemen”- beginsel.

De EU wil ook haar betrekkingen met Taiwan verder ontwikkelen. Zij onderschrijft de gedeelde waarden die de basis vormen van het Taiwanese bestuursstelsel, maar bevestigt ook het “één China-beleid”. Constructieve betrekkingen tussen China en Taiwan maken deel uit van de bevordering van vrede en veiligheid in de regio Azië/Stille Oceaan. De EU ondersteunt initiatieven die gericht zijn op dialoog en de opbouw van vertrouwen.

N - Hoe kunnen we zo nauw met China samenwerken gezien de mensenrechtensituatie?

Samenwerking met China is onontbeerlijk voor de aanpak van de vele problemen waarmee de wereld wordt geconfronteerd. De EU is zich hiervan bewust en wil via alle noodzakelijke kanalen met China samenwerken. Tegelijkertijd erkent de EU ook de verschillen met China. De bescherming van de mensenrechten en fundamentele vrijheden in China is een belangrijk punt in de betrekkingen tussen de EU en China. De EU is van plan met China en de Chinese bevolking samen te werken om de mensenrechten en de rechtsstaat te bevorderen, het maatschappelijk middenveld te steunen en de vrijheid van meningsuiting, vereniging en godsdienst te waarborgen. Zij zal daartoe al haar diplomatieke instrumenten en mechanismen op bilateraal en internationaal niveau inzetten. De EU zal met China samenwerken in een sfeer van positief partnerschap, maar vasthouden aan haar kernwaarden en –beginselen.

O - Waarom moeten EU-lidstaten samen opereren ten opzichte van China?

De EU moet coherent opereren en met één duidelijke, sterke stem spreken in de belangrijke beleidsvraagstukken met China. Dit is ook van belang voor het behoud van een op regels gebaseerde internationale orde. China is een sterke partner, die verschillende strategieën en eigen belangen nastreeft. Als we maximaal effect willen sorteren, moeten wij gezamenlijk een brede aanpak hanteren. Om doeltreffend met China om te gaan, moeten wij in de toekomst zorgen voor sterke coördinatie en samenhang van onze aanpak.

Bron: EU persbericht 01.06.2017

Opmerking (1)

Geconcludeerd kan worden dat de EU zeer zeker, onder bepaalde voorwaarden, openstaat voor een nauwere samenwerking met China, onder andere via het BRI project.

Opmerking (2)

In juni 2018 werd door de EU controleurs geconstateerd dat het hoge snelheidsspoornet in Europa een ondoeltreffende lappendeken van lijnen zonder realistische lange- termijn planning is. Door ProRail werd dan ook terecht gesteld dat Europa een hindernis in de Nieuwe Zijderoute wordt. Het ERTMS (European Rail Traffic Management System) is nog steeds niet 100% ontwikkeld en geïmplementeerd. Standaardisatie en innovatie is in de EU niet zo simpel als in China.

Opmerking (3)

De EU (European Fund for Strategic Investment) focust op innovatie en infrastructuur en beheert 21 miljard Euro. In de EU met 28 soevereine staten gaat het nemen van beslissingen veel minder snel dan in China.

In juli 2015 werd door de EU aangekondigd dat men gezamenlijk met China projecten ging ontwikkelen, maar door het gebrek aan een open markt en liberale handel (Chinese leningen zijn gekoppeld aan Chinese bouwbedrijven) is hier tot op heden weinig van terechtgekomen.

Op 17 mei 2018 heeft de Europese Commissie een wetgeving aangenomen met betrekking tot uniforme elektronische vrachtdocumenten in de Europese Unie. De International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR) maakt zich zorgen in verband met de hoge kosten van ontwikkeling en implementatie (ca. 4,4 miljard euro) en de vraag of alle EU landen deze wetgeving zullen implementeren. Deze zorgen zijn o.a. gebaseerd op het feit dat het European Rail Traffic Management System (ERTMS) na lange tijd ook nog niet in alle lidstaten is geïmplementeerd.

Opmerking (4)

De EU doet op dit moment onderzoek naar een “New Connectivity Strategy” omdat is vastgesteld dat de huidige Europese wetgeving voor BRI een probleem is. Dit onderzoek naar o.a. de diverse juridische consequenties moet volgens de adjunct directeur generaal van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Mevrouw Maja Bakran-Marcich in 2023 worden afgerond, zoals zij bekend maakte tijdens het Nieuwe Zijderoute Congres op 27 september 2018.

12 De voordelen voor Nederland

Allereerst is het belangrijk dat Nederland lidstaat van de AIIB is en daardoor, ondanks dat China Nederland niet ziet als belangrijkste EU-land binnen het BRI project, op de hoogte blijft van alle ontwikkelingen. Uiteraard is de huidige rol van Drs. Irene Jansen hierbij van groot belang.

China ziet Rotterdam wel als belangrijk knooppunt voor de verbinding van de land- en zeeroutes naar de UK, de Amerikaanse oostkust en het West Europese binnenland. Dit is waarschijnlijk één van de redenen geweest waarom Cosco in 2016 een aanzienlijk aandeel van in de ECT Euromax Terminal, heeft genomen.

Het is derhalve zeer waarschijnlijk dat Cosco Rotterdam als basis voor NW Europese scheepvaartoperaties zal blijven gebruiken.

Toch moet, gezien de steun van China aan diverse Middelandse Zee havens, de positie van Rotterdam kritisch worden gevolgd.

Zoals eerder gezegd is de luchtvracht van China naar Schiphol en vice versa fors toegenomen. De Chengdu – Tilburg – Rotterdam Express krijgt meer en meer volume en Tilburg maakt een grote kans om distributie punt te worden voor Frankrijk, België, Spanje en Portugal.

Begin maart 2018 is ook de eerste trein rechtstreeks van Amsterdam (TMA Terminal) naar Yiwu in Oost China gereden, waarmee Amsterdam probeert de logistieke mogelijkheden van de haven uit te breiden.

13 Wat vrezen de critici?

Met het spoor Zijderouteproject ontstaat het risico dat China, dat voor het eerst in ruim 200 jaar een sterkere en meer dynamische staat is geworden dan Rusland, in conflict komt met dit land.

Het is te verwachten dat China slim genoeg is om met Rusland om te gaan, maar wordt China plotseling kwetsend en agressief, dan is een scheur in de relatie met Rusland, zoals in 1960, onvermijdelijk.

Daarnaast moeten de diep gewortelde problemen met Vietnam en Japan, mede door de Zuid-Chinese Zee problematiek, nog opgelost worden, waarbij ook een bepaalde dreiging van de VS uitgaat.

Ook is er angst dat het Chinese export potentieel in Zuidoost Azië een overweldigend en negatief effect kan hebben.

De in 2018 uitgebroken handelsoorlog tussen de VS en China draait niet om geld, maar om technologische kennis en daardoor macht. China loopt technologisch nog steeds achter op de VS en heeft grote problemen met de ontwikkeling en fabricage van chips. Een markt die vrijwel 100% in handen van de VS is. De VS en de EU werken aan maatregelen om overname van strategisch belangrijke bedrijven door China te kunnen blokkeren.

Frans Paul van den Putten, China expert bij de denktank van het instituut Clingendael, wees in een artikel in het AD op 27 juni 2018 op het feit dat wat China doet niet heel uitzonderlijk is:

“Nederland was heel lang een land met kartels. Pas toen de bedrijven sterk genoeg waren om te concurreren met buitenlandse bedrijven werd de markt opengegooid. China doet nu hetzelfde. De eigen bedrijven moeten eerst sterk genoeg zijn om te kunnen concurreren voor de markt wordt opgegooid”.

China heeft baat bij vrijhandel en zal zich verder openstellen in de loop van de tijd verwacht Van der Putten. Maar helemaal open zal het land nooit worden. De overheid wil de controle houden”.

Volgens The Economist Intelligence Unit zal de handelsoorlog het volgende effect hebben op de groei van het Bruto Nationaal Product de komende jaren:

	Groei in BNP %						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Wereld	2,3	3,0	3,0	2,8	2,4	2,7	2,8
EU	1,8	2,6	2,1	1,8	1,6	1,7	1,7
China	6,7	6,9	6,6	6,2	6,1	5,5	5,3
VS	1,5	2,3	2,8	2,2	1,3	1,7	1,9

Uit deze tabel blijkt dat de landen die betrokken zijn in deze handelsoorlog, China, de VS en de EU vanaf 2019 ook de meeste negatieve gevolgen zullen ondervinden.

Niet elk Chinees BRI project lukt, zoals het infrastructuur project in Myanmar en de HSR in Thailand, dat slechts moeizaam van de grond komt.

Van de circa 65 betrokken landen zijn er veel politiek onrustig en Beijing heeft weinig ervaring met het managen van politieke onrust, zoals wel is gebleken uit het studentenprotest op 4 juni 1989 op het Tiananmenplein.

Tenslotte vragen diverse critici zich af of het BRI project wel een economisch plan en geen politiek plan is.

Senator Steve Daines (Montana – VS) sprak dan ook de volgende waarschuwing uit:

“China’s long term approach and long term goal is becoming the world’s superpower, military and economically”.

De belangrijkste marine analist van de VS, Capt. James Farnell, voegde hier in juni 2018 aan toe:

“America needs to get back to being a maritime power, supported military by strong allies, something that has been sorely neglected since the fall of the USSR”.

Op 27 augustus 2018 werd de vijfde “verjaardag” van het BRI initiatief gevierd, waarbij president Xi Jinping nogmaals heel duidelijk heeft uitgesproken dat het BRI project geen geopolitiek of militair doel heeft en hij geen “China Club” voor ogen heeft. Volgens hem heeft het project alleen als doel om infrastructuur te verbeteren en wereldhandel te bevorderen.

Volgens lokale critici kan de terugval van de economische groei (het minder snel groeiende Bruto Nationaal Product op dit moment) beter worden opgelost door interne maatregelen, in plaats van een sterke afhankelijkheid van investeringen, namelijk door:

- Het verbeteren van het Hukou systeem, waardoor urbanisatie wordt tegengegaan door een binnenlands paspoort en mensen die van het platteland naar de stad verhuizen geen recht op onderwijs en gezondheidszorg in de stad hebben en moeilijker aan werk komen.
- Meer dan 50 % van de plattelandsbevolking verblijft momenteel illegaal in steden (2008: 225 miljoen, 2013: 269 miljoen mensen). Dit systeem werd in 2014 door de overheid versoepeld, maar bestaat nog steeds.
- Hervorming van het belastingstelsel.
- Financiële hervorming.
- Het openen van service sectoren voor een betere markteconomie.

Door een deel van de Chinese bevolking en van het Chinese bedrijfsleven wordt gevreesd:

- dat er politieke onrust zal ontstaan;
- dat lokaal beleid zal worden veranderd;
- dat bedrijven door de Staat zullen worden onteigend;
- dat bestaande contracten met de Staat zullen worden verbroken;
- dat het land betrokken zal raken in conflicten in politiek onrustige landen in de regio.

Op 2 juni 2018 tijdens de zeventiende Shangri-La Dialoog (Asian Security Forum) verklaarde He Lei, vice president van de Academie van Militaire Wetenschap in China, dat door China een groeiend gat tussen de economische ontwikkeling en veiligheid in de Aziatische Pacific Regio was vastgesteld. Gezamenlijke ontwikkeling is de fundamentele garantie voor vrede en stabiliteit in de regio volgens hem.

Het BRI project, dat Azië met Europa en Afrika verbindt langs de oude Zijderoutes, vraagt naar verbetering van de regionale veiligheid, die alleen kan worden bereikt door het concept van gezamenlijke ondersteuning, waarbij ook aandacht voor niet traditionele maritieme bedreigingen, zoals piraterij, terrorisme en natuurrampen moet zijn, zodat uiteindelijk voor alle landen een win – win situatie ontstaat.

Desalniettemin zullen wij in Nederland ook moeten waken voor de concurrentie van andere aanvoerlijnen van goederen uit China naar midden en Zuid Europa. De haven van Piraeus en de plannen voor ontwikkeling van havens in de regio Venetië, kan een serieuze concurrentie vormen voor Nederland.

14 Recente ontwikkelingen die een effect op het BRI project kunnen hebben

A - Het afremmen van investeringen

In augustus 2017 besloot de Chinese regering over te gaan tot het afremmen van investeringen door Chinese bedrijven in het buitenland en zodoende de economie een steuntje in de rug te geven.

Er werden 3 categorieën van buitenlandse investeringen gedefinieerd:

- verboden
- beperkt
- aangemoedigd

Duidelijk werd wel vastgelegd dat investeringen in het kader van het BRI project zullen worden aangemoedigd (bron AD – 19.08.2017).

De groei van de totale Chinese investeringen in het BRI project stijgt jaarlijks met bijna 30%.

B - De opkomst en snelle groei van internet in China

China is aangesloten op het internet, met tussenpozen vanaf mei 1989 en op permanente basis vanaf 20 april 1994.

Vanaf 2016 heeft circa 50 % van de Chinese bevolking toegang tot internet, de meeste gebruikers wonen in steden, maar minimaal 178 miljoen van de 700 miljoen gebruikers leeft op het platteland.

China Telecom en China Netcom zijn de belangrijkste providers en worden gecontroleerd door de Chinese overheid.

Alle Chinese websites moeten een vergunning van de overheid hebben, buitenlandse websites worden over het algemeen geblokkeerd zoals New York Times, Reuters, Bloomberg en The Economist.

De Chinese Wikipedia is sinds 2008 in gebruik maar bepaalde pagina's worden door de overheid geblokkeerd. Het blokkeren en het afgeven van vergunningen wordt uitgevoerd door een organisatie die in 2000 werd opgericht en bekend staat als "The great firewall of China". In 2014 was 43 % van de wereldwijde cyberaanvallen afkomstig uit China.

Weibo.com is één van de meest populaire sociale media's van China met 361 miljoen actieve gebruikers. Eigenaar is Sina Corp. (32 % van Sina Corp. is eigendom van Alibaba Group) Weibo is het Chinese woord voor microblog.



Ook Weibo wordt volledig gecontroleerd door de overheid, evenals het populaire We Chat. We Chat is eigendom van de firma Tencent en groeit snel (thans meer dan 40.000 werknemers). Deze sociale media zijn een combinatie van het westerse What's App, Facebook en pinpas.

In 2017 werd een (zoals gebruikelijk) zeer langdradige 3 uur durende toespraak van president Xi Jinping door Weibo in een 4 minuten "rap" video samengevat en uitgezonden (rijmende tekst en kleurige animaties) waarbij de boodschap van Xi Jinping duidelijk overkwam. Het aantal online betalingen groeit en sinds 2013 is het Chinese Alipay het grootste mobiele betaalplatform ter wereld. Het aantal contante betalingen neemt snel af.

C - Made in China 2025



"Made in China 2025" is een in 2015 gelanceerd plan dat in 2017, mede door de inbreng van 150 experts van de Chinese Technische Universiteit definitief werd.

Het plan is geïnspireerd door het Duitse "Industry 4.0" plan en wordt gecontroleerd door het Ministerie van Industrie en Informatica, waarbij ook de NDB (Brics Bank) een grote rol speelt.

De bedoeling van het plan is om het bestaande maakwerk te innoveren, een dienstplatform op te zetten voor generieke technologie en een verzekeringsprogramma voor de toepassing van nieuwe materialen in te voeren.

Het plan kent tien prioriteiten:

- nieuwe hoogwaardige informatie technologie.
- automatische machinale gereedschappen en robotica.
- luchtvaart en luchtvaartinstallaties.
- maritieme installaties en hoogwaardige technische scheepvaart.
- modern spoorwegaanpak.
- nieuwe energie voertuigen.
- energie installaties.
- landbouw installaties.
- nieuwe materialen.
- biofarmaceutische en geavanceerde medische producten.

"Made in China 2025" is duidelijk vooruitstrevender dan het in 2006 gelanceerde 15 jaren plan "Indigenous Innovation":

- De focus van het plan ligt op het volledige industriële proces en niet alleen op innovatie.
- Het plan bevordert niet alleen de ontwikkeling van geavanceerde industrieën, maar ook van traditionele industrie en moderne dienstverlening.
- Er is nog steeds betrokkenheid van de Staat, maar marktmechanismen zijn prominenter aanwezig dan voorheen.
- Er zijn duidelijke en specifieke maatregelen voor innovatie, kwaliteit en (milieuvriendelijke) productie, met doelstellingen voor de jaren 2020 en 2025.

De NDB heeft inmiddels toegezegd tussen 2016 en 2020 minimaal 300 miljard Yuan aan financiële ondersteuning te bieden voor dit plan, (ca. 45 miljard USD).

De gevolgen van één van de doelstellingen van het plan zijn inmiddels duidelijk merkbaar.

In 2017 vond 41 % van de wereldscheepbouw, in volume, in China plaats. Voornamelijk bulkcarriers, tankers en containerschepen. De bedoeling is om zo spoedig mogelijk innovatievere projecten te gaan uitvoeren, cruiseschepen, baggervaartuigen, automatisch (onbemand) varende schepen enz.

Carnival Corporation heeft twee cruiseschepen besteld in China met een optie op nog vier stuks, dertig procent goedkoper dan in West Europa en met een kortere bouwtijd.

Eén van de grootste West Europese werven die cruiseschepen bouwt, Fincantieri in Italië, gaat China State Shipbuilding Corporation (CSSC) hierbij adviseren, terwijl ook Wartsilä, de Finse machinebouwer, heeft toegezegd hierbij te gaan adviseren.

Wellicht verdwijnt hiermee één van de laatste paradepaardjes van de EU Scheepsbouw, de bouw van cruiseschepen en blijft alleen de bouw van baggervaartuigen (hoe lang nog?) en marineschepen in de EU over, naast de seriematige productie van kleinere schepen, zoals sleepboten, waarvan de casco's vaak in het buitenland worden gebouwd (o.a. Damen Shipyards).

In augustus 2018 hebben Fincantieri en China State Shipbuilding Corporation een tweede contract afgesloten om gezamenlijk "research and development" projecten te gaan uitvoeren op diverse scheepsbouwkundige gebieden (olie- en gasindustrie, megajachten, specialistische vaartuigen enz.).

De financiering van nieuwbouwschepen, tot aan de crisis van 2009, was voornamelijk een West-Europese aangelegenheid, waarbij Duitse banken de grootste rol speelden. Vanaf 2010 is een grote verschuiving geweest van Europa naar het Verre Oosten en dan wel voornamelijk naar China.

Het Europese marktaandeel zakte in de periode 2010 – 2015 van 83% naar 64% en het Aziatische marktaandeel steeg in deze periode van 15% naar 32%. De belangrijkste banken daarbij zijn de Bank of China, ICBC en Exim.

De huidige stijging van het aandeel van Chinese banken is onderdeel van het BRI project, waarbij China hoopt meer Europese scheepseigenaren te bewegen om schepen in China te laten bouwen.

De Guangzhou Wenchong Werf heeft inmiddels, onder toezicht van Lloyd's Register en China Class de bulkcarrier GREAT INTELLIGENCE gebouwd en opgeleverd. Het vaartuig is als digitaal schip gebouwd om onbemand te kunnen varen, hoewel deze automatische systemen nog niet in werking zijn en het vaartuig als testschip met bemanning vaart.

In 2019 verwacht het Chinese bedrijf Oceanalpha een 500 tons volledig elektrisch aangedreven onbemande coaster in de vaart te brengen (m.s. SOMERSAULT CLOUD).

Om het gevaar van piraterij tegen te gaan zal dit schip waarschijnlijk worden begeleid door een onbemand, op afstand bediend, bewapend, patrouillevaartuig.

Het eerste in China gebouwde vliegdekschip (type 001 A), met een lengte van 315 meter en een breedte van 75 meter is in juli 2018 aan de eerste proefvaart begonnen en zal in 2020 in de vaart komen. Volgens de Chinese staatsmedia zullen de komende jaren nog minimaal zes van deze vaartuigen worden gebouwd voor de Chinese marine. China schaaft zich hiermee tussen de landen die deze technologieën en mogelijkheden hebben, de VS, Rusland, Frankrijk en de UK.

De Wereld-Innovatie Index is een ranglijst van landen op basis van innovativiteit, die jaarlijks wordt gepubliceerd door de Wereldorganisatie voor Intellectueel Eigendom (WIPO). De lijst is gebaseerd op ca. 80 criteria, waaronder onderwijs, technische publicaties, kennis intensieve industrie, patenten enz.

Zwitserland staat al jaren op de eerste plaats. In 2018 stond Nederland op de tweede plaats (2017: derde plaats, 2016: negende plaats). Opmerkelijk is de stijging van China op deze lijst. In 2018 zeventiende plaats, in 2017 tweeëntwintigste plaats en in 2016 vijfentwintigste plaats. Gezien de huidige innovaties in China denken wij dat deze stijging de komende jaren zal doorgaan, mede door de introductie van het "Made in China 2025" plan.

D - Het negentiende partijcongres.

Elke vijf jaar wordt een nationaal partijcongres in Beijing georganiseerd. Het negentiende nationale partijcongres werd op 18 oktober 2017 geopend en op 24 oktober 2017 afgesloten. Er waren tijdens het congres 2300 partijleden aanwezig, die op hun beurt weer de leden van het hoogste politieke orgaan, het Politbureau hebben gekozen.



Nationaal Congres China

Tijdens de openingstoespraak voorspelde president Xi Jinping een mooie toekomst voor China maar ook zware uitdagingen.

Na zijn aantreden in 2012 heeft hij maatregelen genomen om corruptie terug te dringen, waarbij in 2013 al 1,34 miljoen ambtenaren werden gestraft. Volgens Xi Jinping is China in 2050 een modern en welvarend land. De toenemende inkomenskloof, de werkgelegenheid, het onderwijs en de medische zorg hebben extra aandacht nodig.

Taiwan moet onder de duim worden gehouden middels het thans succesvolle Eén-China beleid. De uitkomst van het congres was overduidelijk:

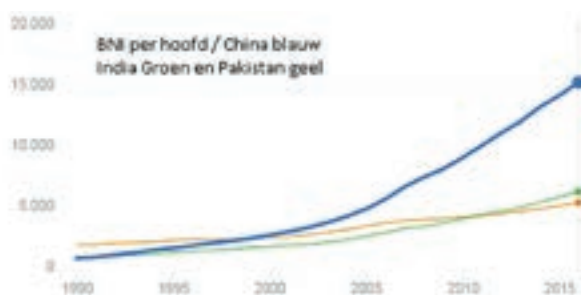
De gedachten van Xi Jinping zijn de gedachten van de partij, het land en het volk.

In het Politbureau lijkt geen jongere te zijn om de leidende rol van de thans 65 jarige Xi Jinping over te nemen. Het ziet er naar uit dat Xi Jinping de geschiedenis in wil gaan op gelijkwaardig niveau als Mao Zedong en Deng Xiaoping door Xi's BRI project.

Mao Zedong bedacht de "Grote Stap Voorwaarts" en ook Deng Xiaoping heeft geschiedenis geschreven met zijn "Open door politic".

Tijdens het Partijcongres werden de economische verwachtingen bekend gemaakt.

De groei van het Bruto Nationaal Product in 2017 werd geschat op 6,8 % en in 2018 op 5,8 %. De verwachting is dat de groei in 2019 weer naar 6,1 % gaat, om de twee jaren daarna weer in lichte mate af te nemen.



Het gevolg van de innovaties ten gevolge van het "Made in China 2025" Plan zijn hierbij nog niet meegerekend.

Het BRI project blijft één van de belangrijkste factoren voor de groei van de Chinese economie, zij het dan dat meer en meer deelprojecten worden uitgevoerd door Chinese staatsbedrijven in plaats van door de private sector, waarbij China, volgens haar president, de wereldleider in innovaties wordt. Tijdens de laatste dag van het Partijcongres werden twee nieuwe artikelen in de Chinese wetgeving aangenomen:

- Xi Jinping's gedachten over socialisme met Chinese karakteristieken voor een nieuw tijdperk (dit is een filosofische richtlijn voor de partij).
- Wij volgen het principe van het bereiken van gedeelde groei door discussie en samenwerking en door de overtuiging van het BRI project. (Dit is de eerste keer dat BRI, verbonden aan haar uiteindelijke architect Xi Jinping,

diep in de toekomst van de Chinese cultuur is geworteld. Het mag duidelijk zijn dat Xi Jinping tijdens dit voor hem belangrijke congres heeft bereikt wat hij wilde. Onsterfelijkheid in de historie van China.

E - Het dertiende Nationale Volkscongres

Dit congres vond plaats van 5 tot en met 20 maart 2018. Tijdens dit congres kreeg Xi Jinping met 2958 stemmen voor, 2 tegen en 1 ongeldige stem, de mogelijkheid om levenslang aan de macht te blijven en niet maximaal 2 termijnen van elk 5 jaar zoals gebruikelijk was. De grote angst van Deng Xiaoping dat er een nieuwe Mao achtig figuur zou kunnen ontstaan zodra van dit twee termijnen principe werd afgestapt, is hierbij overboord gezet.

F - Blockchain

Blockchain technologie verzendt informatie via een netwerk van onafhankelijke computers (Distributed ledger technology) met als doel om transacties veilig te laten verlopen en de veiligheid van gegevens, eigendomsrechten en integriteit te waarborgen.

Maersk, 's werelds grootste rederij met in totaal ca. 1.000 schepen, waarvan meer dan 700 containerschepen, heeft in mei 2018 het eerste blockchain platform voor maritieme verzekering in gebruik genomen, met meer dan 500.000 transacties per jaar.

Insurwave, een joint venture van Maersk, Guard time (software) en Ernst & Young (accountancy) staan aan de basis en Willis Towers Watson, MS Amlin en XL Catlin maken gebruik van het systeem.

Voor transport van lading, vaak per trailer, trein (of schip), binnenschip, trailer enz., waarbij vele partijen betrokken zijn, zou dit een veilige en versnellende techniek kunnen worden.

Containerlijn PIL, havengroep PSA en IBM Singapore hebben in februari 2018 een blockchain platform getest op de verbinding Chongqing – Singapore. Het resultaat van deze test voor multimodaal transport heeft ertoe geleid dat alle 3 de partners de testen gaan uitbreiden om uiteindelijk een grotere efficiëntie, veiligheid en transparantie te bewerkstelligen.

Cargo X Smart heeft in juli/augustus 2018 het eerste, op blockchain gebaseerde cognossement (Bill of lading) getest.

Een container met kleding werd in Shanghai op 27 juli 2018 aan boord van het m.s. EVER SAFETY geladen.

De container arriveerde op 19 augustus 2018 in Koper (Slovenië). De kosten van een dergelijk elektronisch cognossement zijn 15% van de kosten van een papieren cognossement. Alle betrokken partijen waren het er over eens dat deze methodiek veilig (er is geen centraal opslagpunt dat kan worden aangevallen door hackers), snel en kostenbesparend is.

Bij een blockchain systeem hebben alle partners in de keten d.m.v. een "private key" toegang, maar kunnen alleen in hun eigen documenten werken.

Op deze manier is het ook mogelijk om de eigendomsrechten van de vracht over te dragen aan één of meerdere volgende partijen, zonder dat er nieuwe papieren nodig zijn.

Volgens Dr. K.M. Paardekooper van de Rotterdam Business School is de blockchain technologie gereed en over 5 à 10 jaar wereldwijd in gebruik.

Blockchain is volgens hem:

- een gedeeld register;
- een slim contract;
- gebaseerd op veilige en verifieerbare transacties;
- gebaseerd op vertrouwen, omdat alle relevante partners de transacties moeten bekrachtigen.

G - De groei van het containertransport

Volgens The Loadstar, een website met betrekking tot containertransport, is het effect van de wereldwijde financiële crisis in 2009 op de scheepvaart voorbij, gezien de zeer positieve cijfers van het derde kwartaal van 2017 (gepubliceerd 15 november 2017).

Uit een onderzoek onder 200 havens, die 75 % van de totale container overslag ter wereld voor hun rekening nemen, is de totale overslag in dit kwartaal 7,7 % gegroeid:

- 10 % in Zuid Amerika
- 8,7 % in Noord Amerika
- 4,7 % in Noord Europa
- 8,2 % in Zuid Europa
- 9,3 % in China, inclusief Hong Kong
- 4,3 % in Noord Oost Azië
- 4,2 % in Zuid Oost Azië

De verwachting is dat de totale groei voor 2017 uitkomt op 8,1 %.

H - Problemen met Islamitische staten

Vijftig procent van de bevolking van de Noord-Westelijke Chinese regio Xinjiang is moslim (ca. 12 miljoen Oeigoeren). Regelmatig vinden terroristische aanslagen en etnische rellen plaats. Dit heeft in het begin van deze eeuw geleid tot een overheids campagne tegen separatisme, terrorisme en religieus extremisme, waarbij in 2009 meer dan 200 doden vielen.

Dit veiligheidsbeleid kan radicalisering veroorzaken, met als gevolg meer terrorisme.

Ook is het denkbaar dat Islamitische landen, betrokken bij het BRI project, de economische samenwerking met China zullen vertragen, zolang de "etnische zuiveringen" blijven plaatsvinden, waardoor het BRI project grote vertraging kan ondervinden.

I - Nieuwe transportsystemen

Voor de transportwereld zijn de komende periode grote innovaties te verwachten:

- Zelfrijdende treinen

TNO doet op dit moment, in opdracht van ProRail onderzoek naar zelfrijdende treinen en heeft op 4 oktober 2018 een rapport uitgebracht onder de titel: "Automatic Train Operation" (ATO). Eind 2018 is ProRail gestart met proeven met zelfrijdende treinen op de Betuweroute en in de provincie Groningen. In 2019 worden deze proeven afgerond

en indien succesvol zal de innovatiesnelheid van het spoor volgens ProRail in een stroomversnelling komen.

Voordelen van ATO zijn o.a.:

- een verbeterd gebruik van de beschikbare capaciteit
- een lager energieverbruik
- een verbeterde punctualiteit

Een mogelijk probleem zijn de aansprakelijkheidsvraagstukken.

- De 45 ft slimme koelcontainer (Unit 45).



Unit 45 koelcontainer

Unit 45 is een container uitgerust met een koelunit en een 800 liter dieselolietank. Deze container kan 24 dagen worden vervoerd en gekoeld met het gemonteerde systeem en kan hierdoor probleemloos van China naar Europa en retour worden vervoerd zonder extra brandstof. De thermostaat kan via een GPS systeem op afstand worden bestuurd en gecontroleerd.

New Silk Way Logistics heeft inmiddels de zogenaamde Green Gold Chain in gebruik genomen, een temperatuur gecontroleerde spoorweg oplossing tussen Europa en China, en vice versa.

Deze manier van transport wordt uitgevoerd met eigen containers met een ontwerp voor extreme condities, het gehele jaar door.

Het betreffen hier speciale Unit 45 containers met daarbij de volgende voorzieningen:

- klimaat neutrale brandstof, biofuel, getest in de range -45°C/+ 45°C.
- beveiliging en controle op afstand via GPRS met 2-weg communicatie. De containers kunnen alleen geopend worden vanaf de zich in Roemenië bevindende controletoren. Ook de klant heeft toegang tot het controle systeem.
- een niet onopgemerkt te verbreken verzegeling.
- interventie teams voor reparaties langs de gehele route.
- directe toegang voor de douane tot het controle systeem.
- één multimodale railway bill.
- alle aansprakelijkheid aspecten geconcentreerd bij één papieren vervoerder.

- Hoge snelheidslijn (HSR)

Hoge snelheidscontaintertreinen worden inmiddels ontwikkeld. De afstand Moskou- Beijing (12.500 kilometer) kan met de in China ontwikkelde “Fuxing” treinen, met een snelheid van 400 km/uur in anderhalve dag worden overbrugd.

Inmiddels heeft Shanghai een magneetzweeftrein vanaf het vliegveld waarbij een rit van 30 kilometer 8 minuten duurt met een topsnelheid van 400 kilometer per uur.

- Hyperloop



Hyperloop

De hyperloop techniek is volop in ontwikkeling en de eerste Chinese hyperloop wordt op dit moment ontwikkeld om de afstand tussen Zarubino in Rusland en de Hunchun logistieke zone in China met elkaar te verbinden (afstand 65 kilometer).

De hyperloop is een buis waar zes met lading gevulde capsules per minuut met een snelheid van 540 km/uur worden getransporteerd (in totaal de inhoud van 1,3 miljoen TEU per jaar) door middel van magnetische energie en dus milieuvriendelijk (volgens de Chinese autoriteiten). Mogelijk kan deze snelheid in de toekomst circa 1.000 km/uur worden (Parijs – Amsterdam in 38 minuten).

Doordat het een zelfstandig systeem is in een buis worden diverse veiligheidsrisico's uitgesloten, zoals weer, menselijke fouten en diefstal van lading. Op dit moment zijn diverse landen en instanties bezig met de ontwikkeling van de hyperloop.

Het Canadese Transpod, het Spaanse Zeleros, het Poolse Hyper en het Nederlandse Hardt (een door TU Delft opgericht bedrijf, waarin o.a. BAM, NS, TATA Steel, IHC en de Nederlandse Overheid participeren), hebben in juni 2018 aangekondigd gezamenlijk verder te gaan om zodoende de ontwikkeling van hyperloop een nieuwe fase te laten in gaan (o.a. standaardisatie en ontwikkeling van regelgeving).

In 2013 werd het hyperloop idee geïntroduceerd door de Amerikaanse zakenman en miljardair Elon Musk, eigenaar van o.a. Tesla, Pay Pal en Space X. Het ziet er naar uit dat rond 2025 de eerste commerciële hyperloop systemen in gebruik zullen worden genomen.

- Supersonische vliegende treinen.

In China is dit concept op dit moment in ontwikkeling. China Aerospace Science and Industry Corporation (CASIC), een instituut vergelijkbaar met de Amerikaanse NASA, heeft recent bekend gemaakt dat men een hoge snelheidstrein wil combineren met bepaalde onderdelen van een supersonisch vliegtuig.

In principe is het een capsule die in een vacuüm buis door magnetische krachten zweeft, met een snelheid van 1.000 km/uur in de ontwikkelingsfase, tot uiteindelijk 4.000 km/uur.

15 Aansprakelijkheidsaspecten bij synchromodaal vervoer

Gezien de grootschalige ontwikkelingen die zich op dit moment, maar wellicht nog veel meer in de toekomst, zullen voordoen nu de Nieuwe Zijderoute steeds meer een feit aan het worden is, zal ook de manier waarop de diverse betrokken partijen, waaronder expediteurs en vervoerders, het vervoer zullen regelen en daadwerkelijk uitvoeren, steeds meer gaan veranderen. Hierbij zullen diezelfde partijen gebruik gaan maken van alternatieve methodes om de vervoerscapaciteit op een zo efficiënt mogelijke manier op die route in te zetten.

Zo kent men al jaren het multimodale goederenvervoer, of, zoals nog steeds in de Nederlandse wet opgenomen, het gecombineerde goederenvervoer (artikel 8:40-43 BW), waarbij goederen vervoerd worden onder één multimodale vervoersovereenkomst, met gebruikmaking van verschillende vervoersmodaliteiten, waaronder wegvervoer, zeevervoer en spoorvervoer.

Een ander, veel nieuwer fenomeen, is het zogenaamde Synchromodale vervoer en komt er in feite op neer dat de vervoersmodaliteit op ieder moment en dus ook op het laatste moment, terwijl het transport al is aangevangen, kan worden veranderd. Of, zoals KennisDC Logistiek Limburg stelt:

“Synchromodaliteit is het vervoeren van goederen – zonder te wisselen van laadeenheid - waarbij real time wijzigingen aangebracht kunnen worden in het flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk, hierbij heeft de logistiek dienstverlener de regie in handen om voor alle partijen optimaal geïntegreerde oplossingen aan te kunnen bieden”.

Met name beschikbare capaciteit en wensen van de ladingbelanghebbenden ten aanzien van specifieke levertijden, spelen een belangrijke rol in de beslissing om gebruik te maken van synchromodaal vervoer. Een belangrijk voordeel van een dergelijke wijze van vervoer is dat de vervoerscapaciteit optimaal kan worden benut, hetgeen eveneens tot een kostenreductie zal leiden. Tevens draagt het efficiënter kunnen inzetten van vervoerscapaciteit positief bij aan de duurzaamheid.

Naast vele voordelen, kleven er tevens mogelijke nadelen aan synchromodaal vervoer, met name vanuit een aansprakelijkheidsperspectief bezien. Dit is met name het geval nu er vele verschillende partijen betrokken zijn bij een dergelijke wijze van vervoer en het lang niet altijd duidelijk zal zijn welke wetgeving en/of verdragen relevant zullen zijn in geval van schade tijdens synchromodaal vervoer.

Het voert te ver door om hier alle mogelijke aansprakelijkheidsaspecten die een rol kunnen spelen bij synchromodaal vervoer te behandelen, maar wat ons en professor Claringbould betreft, dient op dat punt aansluiting te worden gezocht, in ieder geval onder Nederlands recht, met de al bestaande bepalingen uit Boek 8 BW inzake het “gecombineerde goederenvervoer”.

Hierin wordt een dergelijke overeenkomst als volgt gedefinieerd:

“De overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder (gecombineerd vervoerder) zich bij een en dezelfde overeenkomst tegenover de afzender verbindt dat het vervoer deels over zee, over binnenwateren, over de weg, over spoorwegen, door de lucht of door een pijpleiding dan wel door middel van enige andere vervoerstechniek zal geschieden.”

Feitelijk komt dit erop neer dat de afzender (ladingkant) in één overeenkomst met de multimodale vervoerder, minstens twee verschillende vervoersmodaliteiten moet overeengekomen, waarbij op voorhand niet vast hoeft te staan welke modaliteiten er daadwerkelijk gebruikt zullen worden.

Voor wat betreft de aansprakelijkheid bij multimodaal vervoer in Nederland is in ieder geval van belang of er sprake is van gelokaliseerde schade of niet-gelokaliseerde schade. Bij gelokaliseerde schade geldt het recht dat op dat deel van het vervoer waar de betrokken rechten en verplichtingen zijn ontstaan van toepassing is. Dit wordt ook wel het kameleonsysteem genoemd: de aansprakelijkheid van de multimodale vervoerder verschieft per deel van het vervoer van kleur. Bij niet-gelokaliseerde schade wordt de aansprakelijkheid bepaald volgens de rechtsregels die toepasselijk zijn op dat deel of die delen van het vervoer, waarop deze omstandigheid kan zijn opgekomen en waaruit het hoogste bedrag aan schade vergoeding voortvloeit.

De vervolgvraag die luidt is wat nu die op elk deel toepasselijke rechtsregels zijn en met name in geval er sprake is van synchromodaal vervoer van China naar Nederland, bijvoorbeeld deels per spoor (China naar Polen), over de weg (Polen naar Duitsland), via de binnenwateren (Duitsland naar Nederland) en vervolgens weer over de weg naar de eindbestemming (binnenlands vervoer). In een dergelijk voorbeeld, mits het Nederlandse recht van toepassing is, spelen diverse verdragen een rol met ieder hun eigen beperking van aansprakelijkheid. Het moge duidelijk zijn dat de aansprakelijkheidsrisico's, alsmede de verhaalsrisico's op voorhand voor met name de ladingkant, alsmede hun transportverzekeraars, maar lastig in te schatten zijn, te meer nu bij synchromodaal vervoer de ladingkant, pas op het allerlaatste moment weet welke modaliteit zal worden gekozen. Ook voor de aansprakelijkheidsverzekeraars van synchromodaal vervoerders, kleeft hier in feite een vergelijkbaar risico aan, want ook voor hen zijn de financiële risico's maar moeilijk in te schatten. Het is derhalve zaak voor verzekeraars en makelaars van zowel de ladingkant als de vervoerskant, om dergelijke risico's samen met hun klanten zo goed mogelijk in beeld te krijgen en de daaraan verbonden premies zo goed mogelijk hierop af te stemmen.

Uit de praktijk blijkt dat er al partijen, waaronder New Silk Way Logistics, zijn die, ondanks dat zij zelf geen enkel vervoerstraject uitvoeren, zich contractueel verplichten jegens de ladingkant om op te komen voor eventuele schade tijdens vervoer over de Nieuwe Zijderoute. Indien dergelijke ontwikkelingen zich doorzetten, dan zal de traditionele rol van de expediteur als partij die het vervoer regelt, langzaam maar zeker veranderen.

In feite acteren zij nu als papieren vervoerder waarbij men gebruik maakt van een speciaal daarvoor ontwikkelde multimodale (spoor) vervoerovereenkomst. Een dergelijke wijze van contracteren schept in ieder geval duidelijkheid voor de ladingkant en diens eventuele verzekeraar, echter lost dit niet zonder meer de eventuele verhaalsrisico's die de synchronodaal vervoerder (en diens verzekeraar) hebben, op. In dat verband is het noodzaak om goede documentatie te hebben en waar nodig deze te ontwikkelen, zodat snel inzichtelijk kan worden gemaakt waar en onder wiens verantwoordelijkheid de schade mogelijk is ontstaan.

Dat zal nog een hels karwei zijn, juist in geval een zending al was toebedeeld aan een bepaalde modaliteit, maar om redenen van efficiency, op het allerlaatste moment toch veranderd is. Uit de praktijk blijkt dat zodra een modaliteit gekozen is en dus een bepaald aansprakelijkheidsregime vastligt, de lading alleen met veel administratieve handelingen overgezet kan worden naar een andere modaliteit. De praktijk zal het leren hoe partijen hier mee om zullen gaan, maar duidelijk lijkt dat hier nog veel verbetermogelijkheden in zitten, zoals wel vaker het geval is bij nieuwe concepten.

16 Slot

Het BRI project is een bijzonder ambitieus plan, het meest kostbare project ooit uitgevoerd en derhalve ongekend in de geschiedenis.

Voor een project van deze schaal is collectieve wijsheid en wilskracht nodig, maar die is in China zeer zeker aanwezig.

Uiteindelijk kan het project een gedeelde welvaart opleveren in China, haar buurlanden in Zuid Oost Azië, in Europa en zelfs in Afrika.

Het Chinese Ministerie van Buitenlandse Zaken (MFA) heeft vier belangrijke geo-economische en geopolitieke doelen geïdentificeerd:

- A - Binnenlands zal het BRI project de ontwikkeling en groei van de westelijke regio versnellen en veranderen in de grens naar de opening van de wereld.
- B - Door de verbinding met en productiviteit van de zich ontwikkelende Aziatische landen zal het project de status van Azië in de wereld-industrie verhogen.
- C - Het project is bedoeld om een gemeenschappelijke bestemming van China en de Chinese relaties in de regio te vormen door intensieve samenwerking en verbeterde relaties met diverse landen.
- D - Het is de bedoeling dat een regionaal economisch samenwerkingsmechanisme ontstaat met één gezamenlijke economische markt, economische integratie, politieke integratie en een economische vrije zone, kortom een economie vergelijkbaar met de EU, maar dan meer gericht op de wereldmarkt.

De vergelijking met Europa is te verklaren door het feit dat China al sinds de negentiende eeuw Europa als het centrum van de wereld beschouwt.

Zheng He heeft aan de basis van het BRI project gestaan, en ook de Lessen van Confucius zijn in het idee verwerkt (onderling respect, geen invasies of interventies, uitbouwen van goede relaties met buitenlandse staten, vrede, harmonie en gelijkheid).

Xi Jinping is de grote architect van het plan dat in 2049, over circa 30 jaar, gereed moet zijn.

China heeft op dit moment de financiële middelen en heeft ervaring met infrastructuur projecten opgebouwd.

Het slagen van het project of een deel van het project zal grote veranderingen in de transportwereld en assurantiewereld met zich meebrengen. Het is dus verstandig om deze ontwikkeling te blijven volgen.

Tenslotte schreef Benjamin Franklin (1706 – 1790) bijna 300 jaar geleden al:

“No nation was ever ruined by trade”

17 Geraadpleegde bronnen

Voor het onderzoek en het schrijven van deze publicatie werden de volgende boeken geraadpleegd:

- China's One Belt One Road Initiative – Lim Tai Wei, Henry Chan Hing Lee, Katherine Tseng Hui-Yu en Lim Wen Xin – 2016 – Imperial College Press London.
- Marco Polo and the discovery of the world – John Larner – 1999 – Yale University Press New Haven & London.
- Pocket World in Figures - 2019 edition – 2018 – The Economist/Profile Books
- De Zijderoutes – Peter Frankopan – 2016 – Uitgeverij Unieboek/ Het Spectrum B.V.
- The Oxford Encyclopedia of Maritime History – John B. Hattendorf – 2007 – Oxford University Press
- Principles of Cybercrime – Jonathan Clough – 2015 – Cambridge University Press
- China, glorie-tijd en val van het Keizerrijk, special uitgave van het tijdschrift Historia – augustus 2018
- China Maritime 2004 – Maup Hoppzak – 2004 – Touw B & B Holding Rotterdam.
- National Geographic Historia – nummer 1 – 2018 : Artikel “Zheng He, toen China heerste over de zeeën.”
- China, mensen, politiek, economie en cultuur – Stefan R. Landsberger – 1995 – Koninklijk Instituut voor de Tropen Amsterdam/Novib Den Haag.

Ook werden de volgende drie juridische publicaties gebruikt:

- G. Somers en K. Tißen van KennisDC Logistiek Limburg, ‘Synchromodaliteit Literatuuronderzoek’, juni 2015, p.2
- M.H. Claringboud, Van multimodaal vervoer naar synchromodaal vervoer, SVA Congres
- Synchromodaal Transport, flexibel inzetten van weg, water en spoor, Lichtkogel 2015 nr. 1, p. 17

Voorts werden, naast het AD en het tijdschrift SWZ Maritime o.a. de volgende websites geraadpleegd:

- www.forbes.com
- www.gcaptain.com
- www.Theloadstar.co.uk
- www.EIU.com (The Economist Intelligence Unit)
- www.maritime-executive.com
- www.lowyinstitute.org
- www.nu.nl
- www.chinasquare.be
- www.csis.org (Center for Strategic and International Studies)
- www.bloomberg.com
- www.qz.com (Quartz Media LLC)
- www.ifri.org (European Think-tank Network on China – ETNC, waarbij o.a. het Nederlands Instituut voor Internationale Relaties “Clingendael” is aangesloten).
- www.jlt.com
- www.allianz.com
- www.hktdc.com (Hong Kong Trade Development Council)
- www.spoorpro.nl
- www.nrc.nl
- www.wikipedia.org
- www.scmp.com (South China Morning Post)
- www.europa.eu (Europese Unie)
- www.worldmaritimeneews.com
- www.maasmondmaritime.com (Daily Collection of Maritime Press Clippings)

- www.maritiemnederland.com
- www.atimes.com (Asia Times)
- www.schuttevaer.nl
- www.bhp.com (BHP Billiton Ltd.)
- www.porteconomics.eu
- www.internationalspectator.nl (Clingendael)
- www.theguardian.com
- www.caixinglobal.com (China News)
- www.isgeschiedenis.nl
- www.scientias.nl
- www.worldshipping.org
- [www.landenweb.nl](http://www landenweb.nl)
- www.stats.gov.cn
- www.swissre.com
- www.imf.org
- www.moodys.com
- www.esadedgeo.com (Esade China Europa Club)
- www.climatestotravel.com
- www.transparency.org
- www.aiib.org
- www.chinausfocus.com
- www.china2025.nl
- www.jamestown.org
- www.railfreight.com
- www.C4ADS.org
- www.schednet.com

