



## Luuk van Middelaar

# China investeert in onze havens, wat doet Europa?

Aan de vooravond van zijn bezoek aan Beijing lag de Duitse bondskanselier Scholz onder vuur vanwege een Chinese investering in de zeehaven van Hamburg. Ineens vond de halve wereld dat een slecht idee.

In Hamburg wilde het Chinese staatsbedrijf Cosco, een wereldspeler in containertransport en haven-terminals, een aandeel van 35 procent in één terminal verwerven. Meerdere ministeries adviseerden tegen, maar de bondskanselier drukte door en gaf groen licht voor een aandeel van 24,9 procent.

De aarzeling was voorstelbaar. Duitsland wil met China niet de fout herhalen dat het maakte met Rusland en de gasafhankelijkheid. Critici in binnen- en buitenland verwijten de kanselier die les niet te leren. Ook de timing was slecht, vlak na Xi's herbenoeming als autoritaire leider van China's Communistische Partij. Met zijn havencadeau zag Scholz er-

### Voor Nederland is de Rotterdamse haven een cruciale welvaartsmotor; Den Haag moet opletten

uit als oud-burgemeester van Hamburg, oftewel: provinciepoliticus.

Toch is daarmee niet alles gezegd. Duitsland is een land waar de stemming kan omkiepen - zie de plotse atoomuitstap na de Fukushima-ramp in 2011 of het gezigzag in de vluchtelingencrisis (2015-16). Zoiets lijkt vandaag te gebeuren inzake China: van het ene in het andere uiterste. Terwijl de handelsrelatie met de Volksrepubliek lang als „win-win” (Merkel) werd aangeprezen, hoor je nu vooral nadelen en risico's. Op de achtergrond speelt de snel toenemende Amerikaanse druk op Europa om de economische banden met China af te bouwen - druk die Nederland voelt vanwege chipmachinefabrikant ASML.

Zonder meer moeten Europese landen minder naïef worden en hun veiligheid en keuzevrijheid beter beschermen. Maar dat vitale belang moet worden afgewogen tegen andere belangen, zoals het behoud van werkgelegenheid, ook dankzij handel, of het nut van een gesprek met Beijing over het klimaat en over Ruslands nucleaire dreiging. Al met al geen zwart-witverhaal, zo zal Scholz voor zijn land hebben geredeneerd.

Voor de zeehavens zal de politiek een strategie moeten ontwikkelen waarin ze alle belangen meeweegt. Dat begint met een risico-analyse. Volgens China-

kenner en havenonderzoeker Frans-Paul van der Putten, die ik erover belde, stelt de Cosco-investering in Hamburg „op zich weinig voor”. Het gaat om een minderheidsaandeel in één van de vier terminals. Op die grond kan China geen politieke druk op Berlijn uitoefenen: daarvoor is Duitsland te groot en de economische relatie te divers. Ook is de Bondsrepubliek voor import en export niet afhankelijk van één haven. Van der Putten: „Rotterdam, Zeebrugge en zelfs het Italiaanse Genua zijn in zekere zin ‘Duitse’ havens.”

Anders ligt de situatie in Piraeus, de Atheense haven die geldt als hét voorbeeld van Europa's strategische misrekening. Na flinke Chinese investeringen vanaf 2008 is het havenbedrijf zélf er voor tweederde in handen van Cosco, plus een van de drie terminals. Vergelijk Rotterdam: daar heeft Cosco weliswaar een aandeel van 35 procent in een van de vier terminals (zoals het in Hamburg beoogde), maar het havenbedrijf is veilig in overheidshanden. In Zeebrugge ten slotte, recent gefuseerd met Rotterdams rivaal Antwerpen, heeft Cosco een meerderheidsaandeel in de enige terminal.

Ook het relatieve gewicht van de havens telt. Als China politieke druk op Berlijn wil uitoefenen, zal het dat niet via Hamburg doen maar via de Duitse auto-industrie; daar ligt 's lands economische zenuw. Maar voor Nederland is de Rotterdamse haven wel een cruciale welvaartsmotor. Dus moet Den Haag inzake havens en maritiem transport nog beter opletten dan Berlijn.

Tegelijk leert dit dat we op Europese schaal moeten kijken. Wanneer China investeringen doet in alle grote zeehavens, kan het Duitsland, Nederland, België en Frankrijk (Le Havre) tegen elkaar uitspelen. Behalve de bestaande EU-investeringsstoets op kritieke infrastructuur zou je daarom ook fijnmaziger EU-mededingingsregels wensen, die bij overnames ook kijken naar politieke machtsconcentratie. Zodat er een oranje lampje knippert wanneer afzonderlijke private en/of publieke investeerders toch bijvoorbeeld alle uit China blijken te komen. Deze aanbeveling doet een recent verschenen advies van Clingendael en de Erasmus Universiteit aan twee Nederlandse ministeries over de invloed van China op de positie van de Rotterdamse haven, waarvan Van der Putten medeauteur is.

Een andere belangrijke observatie uit dat rapport: overheden moeten erop inspelen dat ze vaker voor China-gerelateerde dilemma's zullen komen te staan, waar economische en veiligheidsbelangen botsen en waar „een ad-hoc-aanpak niet volstaat”. Na de Hamburg-saga mogen ook Scholz en de Duitse regering zich dat advies ter harte nemen.