

Nederlandse waterbouwers vissen achter het net in Afrika

# Chinees totaalpakket is onweerstaanbaar



FOTO'S: GHANA PORTS & HARBOUR AUTHORITY EN MERIDIAN PORT SERVICES

**Nederlandse maritieme aannemers vissen in Afrika tegenwoordig steeds achter het net. Terwijl er havens gebouwd worden als nooit tevoren, gaan vrijwel alle contracten naar Chinese bouwbedrijven. Daar zou niet tegenop te concurreren zijn. Maar, hoe onvermijdelijk is dat nu eigenlijk?** © Marie-Claire Aarts

**H**et is nog maar vijf jaar geleden dat Beijing besloot om een oude handelsroute weer nieuw leven in te blazen. Er zou een corridor komen die China met Europa moest verbinden, met omvangrijke investeringen in havens, spoorwegen en energieprojecten in Azië, Afrika en Europa. Dit ambitieuze plan werd 'Belt and Road Initiative' gedoopt, het prestigeproject van de inmiddels zeer machtige Chinese president Xi Jinping. Het wordt nu met grote voortvarendheid uitgevoerd.

Het maritieme deel van de nieuwe zijderoute richtte zich allereerst op het veiligstellen van de vaarroute door de Rode Zee en het Suezkanaal, maar China financiert inmiddels meer dan vijftig havenprojecten in achttien landen, veel daarvan in Afrika.

Voor grote infrastructurele projecten worden leningen vooral verstrekt door de Chinese Ontwikkelingsbank (CDB) en de Chinese import-exportbank (C-Exim), met een garantieverstrekking door Sinosure, China's export- en kredietverzekeringsmaatschappij. Alleen al in 2016 rapporteerden deze twee instellingen meer dan 100 miljard dollar aan leningen voor 'Belt and Road'-gerelateerde projecten.

Voor de komende jaren staat 60 miljard dollar gepland voor Afrika. Daarvoor staat de Chinese overheid een complex instrumentarium ter beschikking, met daarin bijvoorbeeld ook het Silk Road Fund en de recentelijk opgerichte Asian Infrastructure Investment Bank, waarvan ook Nederland deel uitmaakt. Nederland is zelfs een van de oprichtende leden.

## ADEMBENEMENDE SNELHEID

In Afrika wordt dit met veel ontzag aanschouwd. "Indrukwekkend", zegt Edward Osei, Director of Port van de Tema havenautoriteit in Ghana. "We weten waar ze vandaan komen. De snelheid waarmee hele steden uit de grond worden gestampt is gewoon adembenemend."

China Harbour Engineering Company bouwt in Ghana de uitbreiding van de belangrijkste haven. "De lijnen bij Chinese bedrijven zijn kort", aldus Osei, zelf een teruggekeerde Ghanee die het grootste deel van zijn leven in de VS woonde. "Tegen de tijd dat de westerse bedrijven

hun haalbaarheidsstudies hebben afgerond, zijn de Chinezen al klaar met baggeren. We hebben geen tijd om te wachten."

## AANTREKKELIJK TOTAALPAKKET

De echte meerwaarde zit volgens Osei in de add-ons, de extra's. Chinese bedrijven hebben een competitief aanbod, maar voegen dan bijvoorbeeld ook de snelweg van hoofdstad Accra naar de haven aan de mix toe. Als extraatje. "Ze leveren een totaalpakket."

Nadelen zijn er ook: alles wordt vanuit China in de containers aangeleverd, tot aan de smeeroolie voor de machines aan toe. Vrijwel niets wordt lokaal ingekocht. Zelfs de arbeiders zijn Chinees, hoewel dat per project verschilt: alles is onderhandelbaar, maar de inzet van lokale arbeidskrachten is iets wat echt moet worden bedongen.

Een Nederlandse aannemer voegt daar aan toe: "Na afloop van een project laten de Chinese bedrijven hun machines daar staan. Ze kunnen het zich permitteren dat bijvoorbeeld graafmachines maandenlang stilstaan. Wanneer er vervolgens een nieuw project komt, zijn ze er al en kan er heel snel worden geschakeld.

Vaak zijn het overigens niet de Afrikaanse landen die de keuze maken voor Chinese bouwbedrijven. Bij de uitbreiding van de Ghanese haven waren het de westerse joint venture partners die het meeste gewicht in de schaal legden: het in Den Haag gevestigde APM Terminals, een dochter van Maersk, en het Franse Bolloré Africa Logistics.

## GEKOPPELDE FINANCIERING

Voor de complexere infrastructurele projecten trekken Chinese bedrijven, staatsorganen en quasi-commerciële financiële instellingen samen op om een financieringspakket op te stellen. Zonder de beperkingen waaraan westerse kredietverstrekkers zich moeten houden, worden de leningen verbonden aan het behalen van meerdere doelen tegelijk.

Zo is de erkenning van China ten koste van Taiwan een voorwaarde voor grote leningen, maar

*'Op moment dat westerse bedrijven de haalbaarheid onderzoeken, zijn Chinezen al klaar met baggeren'*



DE DEENSE KONINGIN MARGARETHE  
BEZOCHT DE HAVEN IN TEMA IN 2017.  
FOTO: MERIDIAN PORT SERVICES

### De Chinese tegenhanger van Atradius

Er worden vrijwel geen buitenlandse investeringen door Chinese bedrijven gedaan zonder dat staatskredietverzekeraar Sinosure daar op een of andere manier bij betrokken is. De garanties vormen het financiële vangnet voor de Chinese expansiedrift in Afrika. Sinosure, voluit de *China Export & Credit Insurance Corporation*, is een voormalige tak van de Chinese Exim Bank en biedt dekking tegen politieke, commerciële en kredietrisico's. Sinosure treedt pas op de voorgrond als er betalingsproblemen zijn, bijvoorbeeld door onteigening en nationalisatie, soevereine contractschendingen en oorlog.

Er zijn op het eerste gezicht overeenkomsten tussen Sinosure en de Nederlandse kredietverzekeraar Atradius. Beide hebben met banden met het ministerie van Financiën en allebei verstrekken ze exportkredietverzekeringen om financiële risico's bij export en investeringen in het buitenland af te dekken. Daar houdt de vergelijking echter op. Atradius is een private onderneming, met beursgenoteerde Spaanse aandeelhouders, die vooral als uitvoerder van het ministerie opereert. Het staatsbedrijf Sinosure valt direct onder het ministerie van Financiën van de Volksrepubliek en heeft een substantieel grotere 'oorlogskas': volgens eigen statistieken is de exposure in Afrika inmiddels meer dan 200 miljard dollar, met meer dan 2 miljard dollar aan uitbetaalde claims.

Een essentieel verschil is de speelruimte van beide staatskredietverzekeraars. Atradius wordt beperkt door internationale richtlijnen, waaronder de OESO Agreement on officially supported export credits. Omdat China geen OESO-lid is, is Sinosure niet geboden aan de strikte regels voor transacties waarbij overheden extra zekerheden bieden. "Die regels zijn er om een level playing field te creëren bij staatsinmenging", zegt Marijn Kastelein, die werkt als underwriter en regionale Afrika-specialist bij Atradius. "Sinisure heeft wat dat betreft meer vrijheden."

de koppeling kan ook veel concreter zijn. Meestal wordt een lening verbonden aan grondstoffen en mineralen, zoals in het Angola het olie-voorzieningen model. Omgekeerd kan bij leningen worden bedongen dat er Chinese producten voor worden gekocht. Zo verbond C-Exim aan een recente banklening van 238 miljoen dollar voor Nigeria's telecommunicatie infrastructuur de voorwaarde om het geld te besteden bij de Chinese telecomgigant Huawei.

Door verschillende projecten aan elkaar te koppelen, wordt financiering mogelijk voor infrastructuurprojecten waar westerse bouwbedrijven zich nooit aan waagden. Voor Afrikaanse landen biedt dit een keuze die er nooit was: de prijzen gaan omlaag door deze nieuwe aanbieders. Edward Osei van de Ghanese haven denkt dat Nederlandse bedrijven in Afrika alleen nog mee kunnen doen als de Nederlandse overheid een actievere rol zou spelen.

Het grootste nadeel van de grote infrastructuurprojecten is volgens velen de schuldenlast waar kwetsbare landen mee worden opgescheept. Het merendeel van de leningen moet uiteindelijk worden terugbetaald. Lukt dat niet, dan moet een land kostbare strategische activa aan de Chinese partners overdragen.

### STRATEGISCHE CONFISCATIE

Recentelijk werd de Hambantota diepzeehaven in Sri Lanka – onderdeel van het Belt and Road Initiative – in feite geconfisqueerd, nadat het Zuid-Aziatische land niet aan haar financiële verplichtingen kon voldoen. De eigendom van de haven werd vervolgens omgezet in een 99-jarige lease voor China Merchants Port Holdings (CMPort), dat is gelieerd aan China's Staatsraad. Sindsdien heeft Sri Lanka beperkte zeggenschap over dit gebied en nog maar een klein aandeel in de opbrengsten.

### Verschuivende machtsverhoudingen

De maritieme zijderoute verschuift ook de machtsverhoudingen in Europa, zeker nu onze oude vrienden in de Verenigde Staten afstand nemen. Grote spelers zijn Cosco en China Merchants Port Holdings, die samen al zo'n 10 procent van de Europese havencapaciteit hebben opgekocht. Cosco's onverwachte aankoop en transformatie van de haven van Piraeus, midden in de financiële crisis, schudde de sector wakker. Nu ook havens als Zeebrugge en Rotterdam niet immuun blijken voor Chinese injecties, is het duidelijk dat dit geen eenmalige abnormaliteit was. De plannen voor Zeebrugge zijn groots en meeslepend: het moet het 'kruispunt van de regio' worden, met 'ultra-logistieke platforms' voor 'mega-containers'. Als België's tweede haven inderdaad tot een maritieme hub kan worden omgevormd, zal dat grote gevolgen hebben voor de Belgische economie – en de onze. Dat het niet zonder risico's is, bewijst de tragische schuldenlast van Hambantota Port in Sri Lanka, dat slechts door een minuscuul deel van de passerende schepen wordt aangedaan.

Hambantota was vanaf het begin al een Chinese haven op Sri Lankaans grondgebied, gebouwd door veelal Chinese arbeiders, met uit China geïmporteerde bouwmaterialen. De voertaal is er Chinees evenals vrijwel alle wegbelettering. Inmiddels heeft CMPort niet alleen het recht om de haven te ontwikkelen, managen en exploiteren, maar ook het omliggende gebied van 11,5 km<sup>2</sup>.

CMPort is ook zeer actief in Afrika. Het staatsbedrijf is onder meer betrokken bij de Doraleh Multipurpose Port in het strategisch gelegen Djibouti en ontwikkelt Speciale Economische Zones naar Chinees model. Zo moet Bagamoyo Port in Tanzania de exploitatie van de offshore gasvelden voor de Mozambikaans-Tanzaniaanse kust faciliteren, evenals het transport van het gas naar China. Vanuit de haven zullen ook mineralen uit Zambia, Zimbabwe en de Democratische Republiek Congo naar China worden verscheept.

### WEINIG KEUZE

In het Westen worden deze ontwikkelingen met argusogen bekeken. Deze 'schulden-diplomatie' zou China te veel macht in Afrika geven, maar veel Afrikaanse landen hebben weinig keuze. Er wordt eindelijk gebouwd op het 'verloren' continent. Daar gaat niemand nee tegen zeggen, ondanks alle duidelijke neokolonialistische nadelen, waarvan iedereen zich maar al te bewust is. ☹

*Marie-Claire Aarts heeft zeven jaar in Azië gewoond en is gespecialiseerd in China's Belt and Road Initiative.*

