



Festiviteiten bij de opening van de Yu-xin-ou-spoorlijn van China naar Europa, in december 2014.

Spoor naar China wacht op exporteurs

Zonde, al die treinen die vanuit Europa halfleeg terugkeren naar China, dacht Xiaoyong Zhang van Wageningen UR. China vormt namelijk een grote afzetmarkt voor Nederlandse zuivelproducten, groente, fruit en bloemen. Vervoer over de Nieuwe Zijderoute is sneller dan over zee en goedkoper dan door de lucht.

TEKST ALEXANDRA BRANDERHORST FOTO ANP

Afgelopen jaar reed er bijna dagelijks een trein over de Yu-xin-ou-spoorlijn van China naar Europa. De lijn begint in de snelgroeïende industriestad Chongqing en loopt door Kazachstan en Siberië. De meeste treinen, volgeladen met auto-onderdelen, instantkoffie, elektronica en laptops, hebben als bestemming de Duitse stad Duisburg. Slechts de helft van de containers gaat gevuld terug naar China. Vanuit Duisburg kan de trein ook doorrijden naar andere Europese bestemmingen, zoals de Nederlandse havenstad Rotterdam. Wat als die treinen vervolgens terug oostwaarts zouden keren met Nederlandse land- en tuinbouwproducten?

Deze gedachte schoot door het hoofd van Xiaoyong Zhang, accountmanager China bij Wageningen UR en onderzoeker van LEI Wageningen UR, tijdens de openingsceremonie van de Yu-xin-ou-spoorlijn in december 2014. 'China heeft een grote markt voor zuivelproducten, bloemen, fruit en groente. Mensen met een goed inkomen, 5 tot 10 procent van de stedelijke bevolking, betalen voor verse kwaliteitsproducten al gauw dubbel zoveel als Europeanen. Ze geven tot wel 10 euro uit voor een appel', aldus Zhang.

NIEUWE ZIJDEROUTE

De handelswegen tussen China en Europa ontstonden meer dan tweeduizend jaar geleden. Chinese zijde vond gretig aftrek in het Romeinse Rijk, vandaar de naam Zijderoute. De Chinese naam is 一带一路, Yi-dai-yi-lu: één gordel, één weg.

Destijds kostte de reis vele maanden. Nu duurt de circa 11.350 kilometer lange treinreis van Rotterdam naar Chongqing 13 dagen. Een schip doet er 5 tot 6 weken over naar China. 'De trein is anderhalf tot twee keer duurder dan de boot en vijf keer goedkoper dan het vliegtuig', berekende Zhang. Chongqing ligt centraal in Zuidwest-China en is een transportknooppunt, ideaal voor distributie in het Chinese binnenland. Zhang onderzocht de mogelijkheden voor treintransport vanuit Rotterdam naar China en presenteerde de bevindingen eind oktober 2015 aan een Nederlandse handelsdelegatie in China met in het kielzog de

directeur van het Havenbedrijf Rotterdam en de Rotterdamse burgemeester Ahmed Aboutaleb. Veel Nederlandse bedrijven tonen interesse voor deze Nieuwe Zijderoute, zoals zuivelbedrijf Friesland Campina en groente-, bloemen- en zuivelexporteurs als The Greenery, Floraholland en Levarht, dat nu Conference-peren naar China verscheept. Ze volgen de ontwikkelingen op de voet. Zhang: 'Vanuit Denemarken is al een trein met 40 ton melkpoeder naar Chongqing gereden. Maar in Nederland is het nog wachten op 'de eerste die de krab eet', zoals de Chinese uitdrukking luidt.'

Ook de Rabobank onderzoekt de mogelijkheden. 'De economische groei in China verloopt momenteel trager dan verwacht, maar is nog steeds veel groter dan in andere landen, zeker vergeleken met de Europese groei. Daarom zoeken we nieuwe kansen voor Europese voedselproducenten en exporteurs', vertelt Paul Bosch, analist op de afdeling Food- and Agribusiness Research van de Rabobank. 'Er is veel fout gegaan met voedsel in China en de consument is behoeftig. Die heeft vaak meer vertrouwen in geïmporteerd voedsel dan in binnenlandse producten', vervolgt hij.

BETERE KOELING

Om de kwaliteit van Nederlandse producten als peren, vlees en kaas te bewaren, moeten de gekoelde opslag- en transportfaciliteiten in China wel worden verbeterd. 'Hoe meer wordt geïnvesteerd in het distributiesysteem, hoe minder voedsel er verloren gaat en hoe lager de prijzen uitvallen', aldus Bosch. Hierin kunnen Nederlandse logistieke be-

drijven een rol spelen door bijvoorbeeld kennis, materialen en technologieën te leveren, verwacht hij.

LEI-onderzoeker Zhang nam in haar studie de treinroute zelf onder de loep. Onderweg kan de buitentemperatuur oplopen tot plus 45 graden Celsius in de zomer en in de winter zakken tot min 45 graden. 'Laptops kun je vervoeren boven de min 20, voedsel tussen diepvries en plus 8 graden. De beschikbare vrachtcontainers moeten dus over betrouwbare en stevige klimaatsystemen beschikken. Dat kunnen we pas echt testen als een bedrijf daadwerkelijk versproducten over de Yu-Xin-Ou-spoorlijn wil vervoeren', legt Xiaoyong Zhang uit.

Een lastig obstakel zijn de EU-sancties tegen Rusland en de Russische tegensancties, die transport van Europese voedselproducten door Rusland vooralsnog in de weg staan. Vergunningen en de douanecontroles vormen geen hindernis, verklaart Zhang. 'De Chinese regering heeft Chongqing uitgeroepen tot vrijhandelszone voor buitenlandse import. Onderweg zijn er geen controles, alleen bij vertrek en aankomst.'

In Nederland gaat Zhang het ministerie van Economische Zaken om financiële steun vragen en voorstellen om een topsectorenproject rond de Nieuwe Zijderoute op te zetten. Zhang noemt het een fantastische kans. 'Er is een grote vraag in China waaraan Nederlandse voedselproducenten en -exporteurs kunnen voldoen en ze kunnen er goed aan verdienen. Het zou jammer zijn als ze de trein missen.' ■

www.wageningenur/agritrein

