

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 391
van **JOHAN DECKMYN**
datum: 18 juni 2021

aan **JAN JAMBON**

MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, CULTUUR, DIGITALISERING EN FACILITAIR MANAGEMENT

Belt & Road Initiative (BRI) China - Impact op Vlaamse economie

In 2013 kondigde de leider van de Chinese Volksrepubliek Xi Jinping het Belt & Road Initiative (BRI) aan. De bedoeling van het initiatief is de banden aanhalen tussen China en zo'n 65 andere landen door middel van infrastructuurwerken en handels- en investeringsverbindingen. De 'Belt' verwijst naar de routes over land die uitgebouwd worden o.m. aan de hand van treinverbindingen. De 'Road' verwijst naar de maritieme verbindingen die China wil uitbouwen aan de hand van investeringen in o.m. haveninfrastructuur.

De BRI, ook wel de 'Nieuwe Zijderoute' genoemd kan echter ook op heel wat kritiek rekenen. Het zou voornamelijk een manier zijn van Peking om afzetmarkten voor zijn producten te garanderen, zonder dat die landen er veel voor terugkrijgen. Ook kan China zich op deze manier verzekeren van de noodzakelijke grondstoffen. Bovendien luidt de kritiek dat het project eigenlijk een schuldenval of zogenaamde 'debt trap' is. Landen tekenen in op grote infrastructuurprojecten en leningen bij China en kunnen vervolgens niet terugbetalen. In dat geval staat de Chinese overheid enthousiast klaar om de controle over de infrastructuur (bijvoorbeeld havens) over te nemen. Een mogelijk recent voorbeeld van een dergelijke schuldenval is Montenegro. Het Balkanland was niet in staat om een Chinese lening van 1 miljard euro voor de constructie van een snelweg (die nog steeds niet is afgewerkt) af te betalen en kwam vervolgens bij de Europese Commissie vragen om steun.

Ook landen die behoren tot de Europese Unie zijn reeds gezwicht voor de Chinese investeringen. Zo sloot Italië zich aan in maart 2019. In 2012 werd ook reeds het 17+1-format gelanceerd in Warschau. Het format bestaat uit 17 Centraal- en Oost-Europese landen en China. Het doel is samenwerking met China en het BRI te promoten.

1. Door de investeringsdrang in spoorwegen, luchthavens en snelwegen in voornamelijk Oost-Europa en de Westelijke Balkan is China erin geslaagd de handel in goederen tussen de EU en China in 2020 voor het eerst groter te maken dan die tussen de EU en de Verenigde Staten. Veel van deze Chinese producten werden geïmporteerd aan de hand van de spoorwegen tussen China en Europa.

De kritiek rijst echter dat de handelsbalans tussen Europa en China enkel nog meer scheefgetrokken wordt door het ondertussen zeer uitgebreide netwerk aan spoorwegen tussen China en Europa. Treinen komen gevuld met producten uit China in Europa aan en keren - soms letterlijk - leeg terug.

Gaat de minister-president akkoord met deze kritiek? Waarom wel/niet?

2. Hoeveel goederen worden in Vlaanderen geïmporteerd aan de hand van treinverkeer van buiten de EU? Hoe groot is het aandeel van China daarin? Graag een overzicht opgedeeld per jaar (met vermelding van het aandeel per exporterend land) sinds 2015, alsook een vermelding van de voornaamste goederen die worden geïmporteerd via deze weg.
3. Hoeveel goederen worden vanuit Vlaanderen geëxporteerd naar landen buiten de EU aan de hand van treinverkeer? Hoe groot is het aandeel van China als afnemer daarin? Graag een overzicht opgedeeld per jaar (met vermelding van het aandeel per importerend land) sinds 2015, alsook een vermelding van de voornaamste goederen die worden geëxporteerd via deze weg.
4. Hoeveel goederen worden in Vlaanderen geïmporteerd via internationaal wegtransport van buiten de EU? Hoe groot is het aandeel van China daarin? Graag een overzicht opgedeeld per jaar (met vermelding van het aandeel per exporterend land) sinds 2015, alsook een vermelding van de voornaamste goederen die worden geïmporteerd via deze weg.
5. Hoeveel goederen worden vanuit Vlaanderen geëxporteerd naar landen buiten de EU via internationaal wegtransport? Hoe groot is het aandeel van China als afnemer daarin? Graag een overzicht opgedeeld per jaar (met vermelding van het aandeel per importerend land) sinds 2015, alsook een vermelding van de voornaamste goederen die worden geëxporteerd via deze weg.
6. Hoe evalueert de minister deze cijfers?

JAN JAMBON

MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN,
CULTUUR, DIGITALISERING EN FACILITAIR MANAGEMENT

ANTWOORD

op vraag nr. 391 van 18 juni 2021

van **JOHAN DECKMYN**

1. De toename aan treinverbindingen tussen China en Europa is voornamelijk een verschuiving van bestaande trafieken (maritiem en luchtvracht) naar een duurzamere en goedkopere oplossing, zeker voor gebieden in het binnenland (zowel het Chinese als het Europese binnenland). Ze zijn voornamelijk interessant voor producenten van elektronica die voorheen gebruik maakten van luchttransport. Zo waren de eerste grote klanten van de Europees-Chinese treinverbinding Foxconn en HP. Vanuit Vlaanderen vertrekken onder meer auto's geproduceerd in Volvo Gent met de trein naar China.
2. De gevraagde cijfergegevens zijn niet beschikbaar. Belgische en gewestelijke in- en uitvoercijfers worden bijgehouden en vrijgegeven door de Nationale Bank van België (NBB) in waarde en in volume/eenheid. Gegevens volgens transportmodi worden niet vrijgegeven.
3. Idem.
4. Idem.
5. Idem.
6. Gezien het feit dat er geen robuuste cijfergegevens beschikbaar zijn, is een diepgaande evaluatie niet mogelijk.