



Duitsland verliest controle op zijn stagnerende economie

Posted on 19 september 2024 by Theo Jongedijk

Een sterke en slagvaardige economie heeft de eigen touwtjes stevig in handen. Het naoorlogse, innovatieve Duitsland was daar een succesvol voorbeeld van. 'Made in Germany' stond garant voor snelle wereldwijde levering, degelijkheid en kwaliteit.

Das war einmal.

Hamburg, Duitslands grootste haven, komt voor bijna vijftig procent in Zwitserse handen; Schenker, de logistiekdochter van het Duitse spoorwegbedrijf Deutsche Bahn (DB), wordt verkocht aan het Deense DSV en de Commerzbank lijkt rijp voor overname en komt mogelijk in Italiaanse handen.

Buitenlandse investeerders

In het noordwesten van Europa maken drie havensteden de dienst uit: marktleider Rotterdam, Antwerpen als goede tweede en Hamburg. Het trio vormt de poort tot Europa voor bijna alle goederen die de consumenten hier 'van buiten' nodig

hebben. De globalisering heeft de handelsstromen een enorme impuls gegeven, waardoor deze havens enorm in omvang zijn gegroeid. De keerzijde is dat met deze uitbreidingen zulke forse geldbedragen zijn gemoeid dat buitenlandse investeerders nauwelijks nog buiten de deur zijn te houden.

Beslissingen over scheepvaartroutes en ladingpakketten worden daardoor steeds minder vaak in Rotterdam genomen, ook al is dat de grootste haven van Europa, maar eerder aan vergadertafels in Shanghai, Hongkong of Tokio.

Hoogleraar Rob de Wijk publiceerde hierover al in 2019 een waarschuwend boek: *De nieuwe wereldorde; hoe China sluipenderwijs de macht overneemt*. In het Griekse Piraeus en in de Italiaanse havensteden Triëst en Genua maken de Chinezen al de dienst uit. Volgens De Wijk maakt China er geen geheim van dat de daar geïnvesteerde miljarden ten doel hebben om het Rotterdam, Antwerpen en Hamburg niet makkelijker te maken. Een totale neergang wordt echter niet beoogd, want de Chinezen investeren ook ruimhartig in de Rotterdamse haven. Ze hebben er al tweederde van de containerterminals in bezit.

Europarlementariër Tom Berendsen (CDA) presenteerde er begin dit jaar een alarmerend rapport over. In een toelichting in *Binnenlands Bestuur* zei hij: 'Als je geen controle meer hebt over je eigen havens, kan Europa worden lamgelegd door buitenlandse mogendheden.'

Signaal aan Berlijn

De haven van Hamburg haalt geen Chinezen in huis, maar Zwitsers. Mediterranean Shipping Company (MSC) is de grootste rederij ter wereld en wordt voor bijna vijftig procent aandeelhouder in het havenbedrijf van deze Duitse stadsdeelstaat.

Het is een strategische zet in de concurrentiestrijd met Rotterdam en Antwerpen, die het beide op het gebied van automatisering, digitalisering en snelheid van afwikkeling van containerstromen veel beter doen dan de Noord-Duitse havenstad.

Het is ook een signaal aan Berlijn. De stadsdeelstaat Hamburg doet de verkoop op eigen initiatief, zonder overleg met de regering van kanselier Olaf Scholz, die nota bene een verleden heeft in de Hamburgse politiek. Het is uit onvrede over het ontbreken van een havenagenda, waardoor Bremerhafen en Wilhelmshafen ook zelf moeten roeien met de riemen die ze hebben, bij gebrek aan nationale sturing vanuit

de hoofdstad.

Megaschuld van tientallen miljarden

Het spoorvervoer van personen en goederen is in Duitsland praktisch geheel in handen van Deutsche Bahn (DB). Op Nederlandse wegen rijden veel transportwagens van DB-dochteronderneming Schenker dat gekocht is door het Deense DSV. DSV is in ons land bekend van de overname van transportbedrijf Koninklijke Frans Maas uit Venlo in 2006. Met deze aankoop ontwikkelde DSV zich van typisch Scandinavisch georiënteerde vervoerder tot een Europese gigant.

Deutsche Bahn doet de overname als een puur positieve ontwikkeling voorkomen. Het bedrijf wil zich in het vervolg alleen gaan toeleggen op spoorvervoer. De achterliggende reden is echter een megaschuld van tientallen miljarden die hoognodig moet worden afgelost om het Duitse spoor mee te kunnen laten gaan met de tijd.

Vijandige overname door Italiaanse bank dreigt

Italië heeft niet de reputatie het meest stabiele financiële land van Europa te zijn. Dit staat niet in de weg dat de Italiaanse bank UniCredit tot verrassing van de regering in Berlijn het oog heeft laten vallen op overname van de Commerzbank, een van de grotere Duitse geldinstellingen. De Italianen slaagden er al in om negen procent van de Commerzbank binnen te harken en analisten in de bondsrepubliek zien een vijandige overname in de lucht hangen.

Diezelfde deskundigen houden er rekening mee dat er in de Europese bankenwereld een consolidatie op komst is, waarbij slechts een handvol spelers zal overblijven. Geen goed nieuws voor Nederlandse spaarders die nu al in eigen land ondervinden wat een uitgedund concurrentieveld betekent voor de hoogte, beter gezegd de laagte van de rente.

Economische groei stagneert

De ontwikkelingen in de Duitse havensector, het transport en de bankenwereld duiden erop dat 'de economische motor van Europa' aan slijtage onderhevig is. Deze indruk wordt bevestigd door het Herfst-2024 rapport van het gezaghebbende, driekwart eeuw oude IFO-instituut dat spreekt over een al twee jaar durende crisis

in Duitsland die behalve conjunctureel ook structureel is. Het bruto binnenlands product stagneert en zal in 2025 en 2026 naar verwachting niet harder groeien dan 0,9 tot maximaal 1,5 procent.

Het zijn vooral hogere energiekosten in Duitsland ten opzichte van andere landen die de concurrentiepositie bemoeilijkt. Ook personeelskosten en personeelstekorten spelen een rol, alsmede stokkende automatisering en digitalisering.

Nu Duitsland niest, is het in tegenstelling tot vroeger niet vanzelfsprekend dat ons land verkouden wordt. Nederland herstelde na de coronacrisis beter dan de meeste andere landen en is – hoewel Duitsland nog altijd de belangrijkste handelspartner is – er minder afhankelijk van.

Is herstart kerncentrales mogelijk?

De Oosterburen hebben zich door de 'Atom-ausstieg' afhankelijker gemaakt van onzekere wind- en zonne-energie, alsmede van sterk vervuilende bruin- en steenkool. Nu de gevolgen van die radicale ommezwaai zichtbaar en voelbaar worden, wordt in Duitsland steeds vaker de vraag gesteld of herstart van uitgeschakelde kerncentrales nog mogelijk is.

Het is niet meer uit te sluiten dat ons land dank zij het nieuwe kabinet-Schoof de Duitsers rechts inhaalt met de bouw van twee nieuwe kerncentrales.

[Theo Jongedijk](#) is journalist.

Wynia's Week verschijnt altijd, drie keer per week. **Het zijn de donateurs die dat mogelijk maken.** Nog geen donateur? Kijk [HIER](#). Hartelijk dank!