

Havensteden als handelsplaatsen? Inzicht in de economische-geografie van de internationale grondstoffenhandel

Wouter Jacobs

Erasmus Universiteit Rotterdam ¹

Menno Huijs

Gemeente Rotterdam ²

Grondstoffen zijn cruciale inputs in tal van mondiale productieketens en waarvan vraag en aanbod in tijd en ruimte verschillen. Grondstoffenhandelaren, handelshuizen, zijn diegene die vraag en aanbod wereldwijd met elkaar verbinden middels het aangaan van transacties, afdekken van prijsrisico's via termijnhandel en het slim arrangeren van logistiek. Via verticale integratie hebben handelshuizen de afgelopen 10 jaar bovendien strategische posities ingenomen in haven-logistieke activa en zijn ze getransformeerd tot machtige ketenregisseurs. Toch is er maar beperkte aandacht onder beleidsmakers en haveneconomen voor grondstoffenhandel en het locatiedrag van de handelaren. Veel handelshuizen zijn historisch ontstaan in de nabijheid van de fysieke afhandeling van lading, veelal in havensteden zoals Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. Deze nabijheid is vandaag de dag niet meer noodzakelijk, aangezien de handelstransacties, financiering en de logistieke planning vanuit locaties (bijv. Genève) wordt gedaan ver van waar de daadwerkelijke fysieke uitwisseling van de grondstoffen plaatsvindt. Dit betekent overigens niet dat de handelshuizen volledig footloose zijn, aangezien ze zich concentreren in slechts een beperkt aantal hubs in de wereld. In deze bijdrage bespreken we de mechaniek en dynamiek van de internationale grondstoffenhandel. Verdere empirische analyse toont aan hoe de regio Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (de ARA regio) een logistiek knooppunt is en blijft voor fysieke uitwisseling en verwerking van grondstoffen, en onderling ook een sterke functionaliteit geniet, maar waarvan de transactionele en logistieke aansturing meer en meer wordt gedaan vanuit Genève en Londen.

Trefwoorden: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen, grondstoffen, handel, havensteden

¹ Erasmus Universiteit Rotterdam/Regionale, Haven- en Vevoerseconomie (RHV)/ Burgemeester Oudlaan 50, Postbus 1738, 3000 DR Rotterdam, w.a.a.jacobs@ese.eur.nl

² Gemeente Rotterdam/ Dienst Stadsontwikkeling/ Wilhelminakade 179, Postbus 6575, 3002 AN Rotterdam, m.huijs@rotterdam.nl

1. Inleiding

Een veel gemaakte claim het afgelopen decennium is dat de concurrentiekracht van zeehavens voor een groot deel afhangt van de mate waarin ze zijn ingebed in mondiale productieketens en global supply chains (cf. Notteboom en Winkelmanns, 2001; Robinson, 2002). Deze claim heeft vooral betrekking op de ketens van consumptiegoederen (wijn, meubels, kleding, electronica) en halffabricaten die veelal worden verscheept via containers. Het transport en de op- en overslag van grondstoffen, commodities, worden in deze claim vaak over het hoofd gezien. Grondstoffen worden in de haveneconomische literatuur vaak simpelweg beschreven als bulkgoederen die lastig in een container te stoppen zijn en waarvan het transport en de logistiek simpel en rechttoe rechtaan is.

Deze beperkte aandacht (maar zie: Chen et al, 2014) onder haveneconomen -en beleidsmakers voor grondstoffen doet geen recht aan het strategische en, in toenemende mate, geopolitiek belang van de toeleverantie van grondstoffen voor lokaal aanwezige maakindustrie en de (nationale) economie (zie: The Hague Center for Strategic Studies, 2010). Ook gaat het voorbij aan de complexiteit van de handel in grondstoffen, waarin het financieel-economische instrumentarium gehanteerd door de handelaren minimaal net zo belangrijk is als de logistiek (Jacobs, 2014; Pirrong, 2014). Het feit dat een aantal grondstoffenhandelaren de afgelopen jaren is uitgegroeid tot multinationale reuzen die door overnames tal van strategische posities hebben genomen in de gehele waardeketen, inclusief de logistiek en haven-operationele activiteiten, is daarbij grotendeels voorbijgegaan aan haveneconomen, beleidsmakers en politici.

In deze bijdrage gaan we in op de mechaniek en dynamiek van de internationale grondstoffenhandel en beargumenteren dat juist de veranderende rol van de grondstoffenhandelaren van cruciaal belang is voor het begrijpen en beïnvloeden van de toekomstige ontwikkeling van havensteden. In secties 2 en 3 beschrijven we de *raison d'être* van de grondstoffenhandel en hoe het zich heeft ontwikkeld tot vandaag de dag. De essentie van grondstoffenhandel is eeuwenoud, maar in een hedendaagse mondiale economie wezenlijk van vorm en in schaal veranderd (Pirrong, 2014). De rol van de handelaar zal daarbij specifiek worden belicht. Vervolgens bekijken we hoe de grondstoffenhandel binnen Europa ruimtelijk en functioneel is georganiseerd. Terwijl verschillende grondstoffen inderdaad fysiek moeten worden uitgewisseld op bepaalde plaatsen, veelal plekken waar bulk opgedeeld kan worden in kleinere pakketten lading (break-bulk) zoals zeehavens (Burghart, 1971), worden 'de trades als transactie' nu veelal gedaan, gefinancierd en logistiek gearrangeerd ver van waar de werkelijke fysieke uitwisseling plaatsvindt (Jacobs, 2014).

In sectie 4 verduidelijken we deze claim met de cases Genève, Londen en Singapore. Hoewel alle drie de plaatsen een zekere eigen historie hebben op het gebied van fysieke handel – de status van bijvoorbeeld Genève als stapelmarkt en logistiek knooppunt tussen Bourgondië en de Italiaanse stadsstaten pre-dateert de hegemonie van het Britse koloniaal imperium met Londen als epicentrum – zijn ze vandaag de dag sterk functioneel en transactioneel aan elkaar verknoopt in de grondstoffenhandel. Verdere empirische analyse (sectie 5) toont aan hoe de regio Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (de ARA regio) een logistiek knooppunt is en blijft voor fysieke uitwisseling en verwerking van grondstoffen, en onderling ook een sterke functionaliteit geniet, maar waarvan de transactionele en logistieke aansturing meer en meer wordt gedaan vanuit Genève en Londen. Op basis van deze analyse adresseren we in de conclusie (sectie 6) enkele aspecten voor strategisch beleid, waarin recht wordt gedaan aan de cruciale rol van grondstoffenhandelaren bij de ontwikkeling van havensteden en waarmee de ARA regio zich verder kan ontwikkelen tot handelsplaats..

2. De mechaniek van de Grondstoffenhandel

Grondstoffenhandel is een investeringsstrategie waarbij ruwe materialen en goederen worden verhandeld in plaats van aandelen. Kenmerkend voor grondstoffen is dat ze ongelijk zijn verdeeld over de wereld, in grote volumes worden geproduceerd, voor een langere periode kunnen worden opgeslagen, kunnen verschillen in kwaliteit en in toenemende mate schaars zijn. Er wordt vaak onderscheid gemaakt tussen verschillende type grondstoffen, bijvoorbeeld energie (olie, gas, kolen), metalen (ijzererts, nikkel, zink, koper, staal enzovoort) en agri- of 'soft' grondstoffen (graan, soja, mais, rijst, cacao, gerst, enzovoort).

Net als de handel in aandelen, vindt de mondiale grondstoffenhandel voor een groot deel plaats via beurzen (*grondstoffenbeurzen exchanges*). Deze beurzen zijn typisch ontstaan op de plaatsen waar voorheen ook de fysieke uitwisseling van grondstoffen plaatsvond: zeehavens en belangrijke transportknooppunten, zoals Londen, New York en Chicago. In zogenoemde '*calling pits*' van de beursgebouwen werden face-to-face middels '*open cry*' transacties gedaan op basis waarvan een prijsindexering ontstaat. Sinds de jaren '90 van de vorige eeuw zijn deze beurzen volledig gedigitaliseerd. Transacties verlopen nu via elektronische platformen en de fysieke aanwezigheid op de beursvloer is daarbij niet meer noodzakelijk. Op dit moment zijn de twee grootste grondstoffenbeurzen de InterContinental Exchange (ICE) en de CME Group (Chicago Mercantile Exchange). Beide hebben de laatste jaren tal overnames gedaan, zo is de CME Group eigenaar van de Nymex (New York Mercantile Exchange) terwijl ICE de in Londen gevestigde International Petroleum Exchange (IPE) overnam en in 2012 zelfs de aandelenbeurs van NYSE-Euronext. Naast deze algemene grondstoffenbeurzen zijn er ook specialistische beurzen zoals de London Metals Exchange (in 2013 onderdeel geworden van de Hong Kong Exchange and Clearing) en de LIFFE (nu onderdeel van ICE). Naast het faciliteren van handelstransacties zijn deze beurzen ook betrokken in de certificering van opslagfaciliteiten en warehouses die veelal zijn gevestigd in zeehavens. Deze certificering waarborgt de juiste condities waaronder de grondstoffen fysiek dienen te worden opgeslagen (bijv. klimaatbeheersing of brandveiligheid) om te mogen worden verhandeld op deze beurzen.

2.1 Spot Markets en Futures Markets

De spotmarkt voor een bepaalde grondstof refereert naar de meest actuele prijs voor directe verhandeling van die grondstof. Nu heeft een spotmarkt gelijktijdig een geografische én een kwalitatieve dimensie. De geografische dimensie van de spotmarkten houdt in dat spotmarkten zijn ontstaan op plekken waar de infrastructuur aanwezig is om de handel fysiek te kunnen afhandelen; het woord 'spot' in spotmarkten refereert naar een specifieke plek waar vraag en aanbod samenkomen. Spotmarkten bevinden zich daarom vaak in de nabijheid van zeehavens of andere transportknooppunten. De geografische dimensie van de spotmarkten is in die zin dus vergelijkbaar met de stapelmarkten van weleer. Het verschil is echter dat de handel die gedreven wordt in de spotmarkten niet alleen lokaal wordt aangestuurd maar vanuit de hele wereld kan worden aangestuurd. De kwalitatieve dimensie van de spotmarkt houdt in dat er verschillende kwaliteiten of varianten kunnen zijn van een bepaalde grondstof. Het meest voor de hand liggende voorbeeld is olie waarbij Brent, West Texas Intermediate, OPEC Reference Basket, Tapis, Dubai verschillende *pricing benchmarks* zijn voor een bepaalde classificatie van olie (waarbij met name het zwavelgehalte de differentiatie uitmaakt). Vaak valt de geografische dimensie van de spotmarkt samen met de kwalitatieve dimensie, wat wil zeggen dat in bepaalde plekken van de wereld voornamelijk handel wordt gedreven in bepaalde kwaliteiten van een grondstof. Om die reden zijn er zogenaamde *price settlement points*, zoals de plaats Cushing (Oklahoma) dat is voor West Texas Intermediate vanwege de vele aanwezige pijpleidingen. Gezien de ongeëvenaarde opslag- en raffinagecapaciteit wordt de ARA-regio beschouwd als het voornaamste *price settlement point* voor Brent-olie, 's werelds meest verhandelde olie waarvan de naam is afgeleid van het olieveld Brent in de Noordzee. Singapore vervult die rol voor Tapis-olie, welke voornamelijk in Zuidoost-Azië en Australië wordt verhandeld. Op de digitale platformen zoals

Platts en Argus worden de zo actueel mogelijke prijzen weergegeven die tot stand zijn gekomen in de verschillende *price settlement points*. Op deze digitale platformen worden ook referentietarieven voor het boeken van vrachtcapaciteit weergegeven, welke eveneens tot stand komen in de spotmarkten. ARA is daarbij één van 's werelds meest gebruikte referentietarieven.

Op de termijnmarkten wordt gebruikt gemaakt van termijncontracten of *futures*, anonieme afspraken om een bepaalde hoeveelheid grondstoffen voor een bepaalde prijs in de toekomst nu in te kopen via exchanges. Met een future wordt als het ware de prijs voor de tussenliggende periode vastgelegd. Aan het einde van de looptijd van een futures-contract worden de grondstoffen in principe geleverd. Overigens bestonden termijnmarkten al veel eerder en betreft het net als de beurs een typisch Nederlandse financiële innovatie. Al in de 16^e eeuw bestond er in Vlaanderen en Holland een termijnmarkt voor haringen. Voordat ze de zee op gingen, verkochten vissers de haring alvast die ze gingen vangen. Onder de invloed van de toegenomen communicatiemiddelen kunnen de termijnmarkten echter nu digitaal en internationaal opererend worden opgezet.

De relatie tussen de spotmarkten en de termijnmarkten krijgt in eerste instantie vorm doordat de prijzen voor de futures worden bepaald op basis van de spotmarktprijzen die worden doorgegeven via de digitale platformen³. De ARA is als *price settlement point* voor Brent-olie opgenomen op de ICE Futures-exchange in Londen, de vroegere International Petroleum Exchanges. Door de informatieplatformen zijn de spotmarkten en de termijnmarkten meer aan elkaar gelijk geworden. Prijsbewegingen in de spotmarkten hebben een steeds snellere uitwerking op prijsbewegingen in de termijnmarkten.

Ondanks dat de spot en de termijnmarkten meer aan elkaar gelijk zijn geworden kunnen de prijzen voor een bepaalde grondstof op de spotmarkten en de termijnmarkten alsnog wezenlijk van elkaar verschillen, we spreken dan van een *contango* of *backwardation*. Contango verwijst naar een situatie waarin de prijs op de termijnmarkten hoger is dan op de spotmarkten. Dit betekent dat het loont om een grondstof aan te houden omdat een verkoop in de toekomst meer zal opleveren dan een verkoop nu, daarbij de kosten voor tankopslag in de berekening meegenomen. Het tegenovergestelde van deze situatie wordt *backwardation* genoemd, de prijzen voor een grondstof op de spotmarkten is hoger dan op de termijnmarkten. De vraag naar tankopslag is dan minimaal. Immers, elk moment dat de grondstof wordt opgeslagen betekent immers een lagere verkoopprijs. Wel is het zo dat in backwardation de vraag naar specifieke vrachtschepen op bepaalde routes toeneemt.

2.2 Papieren Handel vs. Fysieke Handel

Er kunnen nu twee soorten handelaren worden onderscheiden. Enerzijds zijn er de *papieren handelaren*, handelaren in de leveringscontracten van grondstoffen. Dit zijn grote banken, beleggers en hedge- en investeringsfondsen. Het doel van deze papieren handel is om winst te maken op de continue prijschommelingen in de grondstoffen zoals bepaald op de internationale beurzen. Ook zijn banken betrokken in de papieren handel namens grote internationale klanten (veelal grootverbruikers van energie zoals luchtvaartmaatschappijen en staalproducenten) om bepaalde hedges⁴ te plaatsen, zoals Morgan Stanley heeft gedaan voor brandstoffen namens Emirates Airlines (Kelly, 2014).

Daarnaast zijn er de *fysieke handelaren* die daadwerkelijk fysiek controle krijgen over grondstoffen. Het zijn de fysieke handelaren die grondstoffen opkopen van aanbieders (producenten, andere handelaren) daar waar aanbod is en deze vervolgens verkopen aan afnemers op locaties waar

³ Er zijn critici die stellen dat de termijnmarkten juist de fysieke markten sturen en niet andersom. In het paper van M. Labban "*Oil in parallax: Scarcity, markets, and the financialization of accumulation*" (2010) wordt beargumenteerd hoe de *financial logic* de fysieke oliemarkten stuurt. Vraag en aanbod zou slechts van ondergeschikt belang zijn.

⁴ Door hedging dekt een partij een bepaald financieel risico af (prijschommelingen in grondstofprijzen of van valuta's). Via een hedge kan de toekomstige inkoop van een grondstof voor een bepaalde prijs (en valuta) worden gearrangeerd, los van het feitelijke prijsniveau.

vraag is. De handelaren zijn dus verantwoordelijk voor het samenbrengen van vraag en aanbod in tijd en ruimte en daarmee dus ook voor het verschepen van de grondstoffen naar de klant, inclusief het afdekken van risico via verzekeringen. De fysieke handelaar is als het ware een intermediair en het is juist op de informatie asymmetrie tussen aanbieders en afnemers waarop de handelaar in feite kapitaliseert. Het doel van de fysieke handelaar is om een premium (zogenoemde arbitrage) te behalen op de *geografische verschillen in vraag, aanbod (voorraad), prijs, kwaliteit, partijgrootte en risico's*. Om dit te kunnen heeft de handelaar vooral informatie nodig, maar juist ook kennis en kunde over het beheersen van (financiële) risico's en over logistiek. Het verdienmodel van een fysieke *commodity trader* laat zich daarom het best samenvatten als het 'vermogen om de producenten een hogere prijs voor de grondstoffen te bieden dan de afnemers en tegelijkertijd de grondstoffen aan de afnemers tegen een lagere prijs te kunnen verkopen' (cf. Oliver Wyman, 2013). Om dit realiseren zijn handelaren naast '*masters in logistics*' ook actieve spelers in de financiële markten, i.c. papieren handel en in het afdekken van financiële risico's.

2.3 Handelsfinanciering

Naast papieren handel zijn banken ook actief in de *financiering van handelstransacties* (trade finance). Handelsfinanciering is dus een andere activiteit dan papieren handel. Bij handelsfinanciering wordt de bank gecontacteerd door fysieke grondstoffenhandelaren die via zogenaamde letters of credit een bepaalde transactie voor de handelaar financiert en waarbij de grondstof als onderpand (colletaral) wordt gebruikt. Gezien de enorme bedragen die omgaan in de grondstoffenhandel—transacties van €200 miljoen zijn niet ongebruikelijk—wordt een handelstransactie vaak gefinancierd door middel van een zogenaamde *syndicated loan*. Meerdere banken staan garant, hetgeen de risico's logischerwijs spreidt, waarbij de grote banken zoals ABN Amro optreden als syndicaatsleiders die tickets (letters of credit) uitdelen (in de regel minimaal €10 miljoen) om een deel van de transactie mee te financieren. De trader betaalt de bank vervolgens een commissie en het verschil tussen de aankoop- en verkoopprijs minus de kosten voor transport zijn voor de handelaren. Hier zien we dat sommige banken ervoor kiezen om deze divisies af te bouwen, mede door nieuwe financiële regulering. Andere banken kiezen er juist voor om handelsfinanciering als kerncompetentie te zien. Zo heeft ABN-Amro er voor gekozen om via de divisie Energy Commodities Transportation (ECT) weer te internationaliseren en is inmiddels op het gebied van commodities een van de grootste trade financiers. Ook de andere Nederlandse banken Rabobank en ING, het Engelse Standard Chartered, alsmede het Franse BNP Paribas en Société Generale zijn internationaal sterk vertegenwoordigd. Gezien de groei van de grondstoffenhandel in met name Azië, zien we juist in dit deel van de wereld '*new entrants*' in de handelsfinanciering. Dit zijn vooral de Singaporese banken UOB, DBS en OCBC. De laatste heeft onlangs de lokale handelsfinanciering desk van de ABN Amro overgenomen. Maar ook Australische banken zoals ANZ, Macquarie Bank en Westpac worden regionaal meer actief, in het bijzonder in de intensieve handel van Australische kolen en erts naar China. Vanuit Brazilië is het de zakenbank BTG Pactual die zich internationaal aan profileren is, in het bijzonder op het gebied van suiker, erts en soja.

3. De dynamiek van de grondstoffenhandel

In de mondiale grondstoffenhandel zijn er belangrijke trends die het spel en het speelveld veranderen. Deze trends zijn verticale en horizontale integratie van de grondstoffenhuisen, nieuwe financiële regulering die met name de positie van banken onder druk zet en tot slot *new entrants* uit met name grondstofrijke opkomende economieën.

Verticale Integratie- Vlak voor de financiële en economische crisis van 2008 zien we een enorme stijging van grondstofprijzen. Dit wordt enerzijds aangewakkerd door de groeiende vraag in opkomende economieën, anderzijds door speculatie en goedkoop krediet. Hierdoor wisten de handelaren enorme winsten te maken. Nu rijk met 'cash', gaan de handelaren investeringen plegen in de keten door activa op te bouwen en op die manier risico's te beheren. De handelaren waren tot die tijd veelal '*asset light*' maar zijn zich naast de pure trading-activiteiten ook steeds meer gaan toeleggen op het in eigen beheer opereren van logistieke activa, zoals tankopslag en warehouses, en zelfs productiefaciliteiten (raffinaderijen, mijnen, smelters, *crushers*, enzovoort). In zekere zin zijn de handelaren dus ketenintegrators door met name mid-stream maar ook up-en downstream strategisch posities in te nemen.

Wij geven een aantal voorbeelden van verticale integratie (zie voor een overzicht: Jacobs, Van Bergen en Van Gils, 2014). Vitol heeft in 2006 in joint venture met de Maleisische rederij MISC⁵ de tankopslag divisie VTTI opgericht en beheert nu 12 terminals wereldwijd, waaronder de Eurotank faciliteiten in de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. Daarnaast heeft Vitol via een tweetal overnames de mid- en downstream activiteiten van Shell in Zuid-Afrika, Italië en Australië overgenomen, inclusief een raffinaderij en tankstations. Trafigura nam in 2014 samen Mabudama (investeringsmaatschappij uit Abu Dhabi) een belang van 65% in de ijzererts havenfaciliteiten van mijnbouwer MMX in Brazilië en datzelfde jaar nam Trafigura een belang van 30% in de 400.000ton/pj kopersmelterij in Fangcheng, China van de Hong Kong-gebaseerde Jinchuan Group.

In sommige gevallen worden de grondstoffenhuisen daarmee zelfs directe concurrenten van de grondstofproducenten, zoals in het geval van de fusie van de Brits-Australische mijnbouwproducent Xstrata met het Zwitserse handelshuis Glencore. Via deze fusie verzekert Glencore zich van directe toegang tot de winning van mineralen en strategisch metalen (koper en nikkel) en is op deze manier in zekere zin een directe concurrent geworden van de mijnbouwreuzen BHP Billiton, Vale en Rio Tinto. Dit werd nog eens duidelijk het afgelopen jaar toen Glencore een overname bod deed op Rio Tinto om zo ook posities in de ijzererts winning te krijgen.

Verticale integratie middels eigen op- en overslag faciliteiten en productiecapaciteit stellen de grondstoffenhuisen in staat om sneller te reageren op plotselinge tekorten. Havenfaciliteiten bieden de grondstoffenhandelaren bovendien een toegang tot regionale afzetmarkten. Daarnaast bieden havenfaciliteiten vooral voordeel met het oog op partijgrootte, het klassieke *break-bulk point*.

3.1 Horizontale integratie

Naast verticale integratie en het innemen van posities in de keten is er de laatste jaren ook sprake van horizontale integratie door middel van fusies en overnames. Mede als gevolg van nieuwe financiële regulering en de beperkte liquiditeit van internationale banken hebben vooral de middelgrote traders het moeilijk om genoeg kapitaal te vinden voor groei. De grote handelshuisen daarentegen hebben minder moeite met toegang tot kapitaal, bijvoorbeeld door een beursgang, en zien juist door overnames de mogelijkheid om verdere schaalvoordelen te realiseren en bepaalde nieuwe markten te betreden. Zo nam Glencore het Canadese handelshuis Viterra over in 2006 waarmee het in feite 80% van Canada's totale graanexport beheerst. Niet lang daarna nam het Japanse handelshuis Marubeni de Amerikaanse graanhandelaar Gavilion

⁵ MISC is zelf weer in eigendom van de Maleise nationale oliemaatschappij Petronas.

over. De Hamburgse argi-trader AC Toepfer werd in 2014 volledig overgenomen door de Amerikaanse handelsreus ADM. Ook dichterbij huis zijn er voorbeelden te noemen. In 2014 werd het Rotterdamse handelshuis in granen en soja Nidera overgenomen door de Chinese staatsgeleide landbouwcoöperatie Cofco terwijl een jaar eerder al de Rotterdamse handelaar in diervoeding Cefetra werd overgenomen door de Beierse landbouwcoöperatie BayWa.

Financiële Regulering- Een belangrijke trend is de toegenomen regulering van financiële markten en de aanscherping van toezicht op het gebied van papieren handel. De belangrijkste nieuwe regels zijn de internationale afspraken onder Basel III, en specifieke regels in de V.S. (Volcker Rules, Dodd-Frank Act) en de EU-varianten EMIR en MiFID. Deze reguleringen zijn het gevolg van verdenkingen van prijsmanipulatie in de grondstoffenmarkten, o.a. door de grote zakenbanken zoals JP Morgan en Goldman Sachs. Daarnaast zijn ze het gevolg van de aanscherping van de algehele toezicht op het bancaire systeem sinds financiële crisis. De Amerikaanse (Dodd-Frank Act) en Europese (EMIR) regulatie richt zich daarnaast op het aanscherpen van het toezicht op de voorheen onzichtbare Over The Counter (OTC)-transacties en de handel in OTC-derivaten. De OTC-transacties en de handel in de derivaten vinden vrijwel volledig plaats in Londen.

Daarnaast is het toezicht op handelsfinanciering sterk aangescherpt onder Basel III en de Volcker Rule (VS). Het grotendeels nog te implementeren Basel III-akkoord zal er toe leiden dat banken minder snel geld kunnen uitlenen ten behoeve van grondstof-handelstransacties, welke in de ogen van de toezichthouders worden gekenmerkt door een hoog risicoprofiel (McKinsey Global Institute, 2012). Bankieren zijn dan verplicht grotere kapitaalreserves aan te houden om deze transacties te mogen financieren en daarmee zullen de kosten voor handelsfinanciering voor de grondstofhuizen stijgen. Nu is het echter al zo dat de grote grondstofhuizen zoals Vitol en Glencore dermate grote eigen kasreserves hebben dat de dienstverlening van de banken in sommige gevallen al niet meer nodig is. Zij kunnen hun eigen transacties volledig financieren. Daarnaast verhandelen de grote grondstofhuizen onderling steeds meer op zogenaamde *open accounts*, hetgeen de rol van de banken verder beperkt. De toegenomen internationale regulatie van de Amerikaanse en Europese financiële toezichthouders lijkt dus slechts een beperkt effect te hebben op de grondstofhuizen.

Regulatie die de grondstofhuizen wel direct zal treffen is onderdeel van de *Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act* gericht op het verhogen van de ketentransparantie, in het bijzonder op de vereiste certificering van conflictmineralen (tin, wolfram, tantalium en goud) uit ontwikkelingslanden zoals Congo. De wet verbiedt het gebruik van conflictmineralen niet, maar is gebaseerd op 'naming and shaming'; Amerikaanse beursgenoteerde bedrijven moeten vermelden welke producten conflictmineralen kunnen bevatten. Deze informatie zal moeten worden aangeleverd door de leveranciers van de grondstoffen: veelal de grondstoffenhandelaren. Ook Europese bedrijven actief in de VS moeten deze informatie kunnen aanleveren. Deze bedrijven zullen de informatie direct moeten verkrijgen van de grondstofhuizen. Om die reden wordt *compliance* steeds belangrijker binnen de grondstoffenhandel.

New Entrants- De mondiale grondstoffenhandel wordt historisch gedomineerd door de Noord-Amerikaanse en Europese handelsbedrijven en banken, naast de aanwezigheid van een aantal Japanse conglomeraten. Hun positie is grotendeels historisch bepaald door hun toegang tot met name voormalige koloniale, grondstofrijke markten in ontwikkelingseconomieën. Terwijl tot voor kort staatsgeleide bedrijven uit deze landen zich bezig hielden puur met de winning van grondstoffen, zien we nu juist dat deze ondernemingen ook handelsdesks gaan opzetten. Vanuit Zuidoost-Azië heeft een aantal handelaren zoals Noble, Wilmar en Olam zich het afgelopen decennium weten te ontwikkelen tot multinationale ondernemingen. De laatste jaren zien we de opkomst van de handelsdesks van de *nationals* zoals Petrobras (Brazilië), SOCAR (Azerbeidzjan), Petronas (Maleisië) en het Chinese Sinopec en CNOOC; staatsbedrijven die zich voorheen uitsluitend bezighielden met de exploitatie van de natuurlijke grondstoffen. In de vorige sectie bespraken we al de *new entrants* in de handelsfinanciering, vooral afkomstig uit de opkomende Aziatische economieën.

4. De locaties van de mondiale grondstoffenhandel

De vraag is nu vanuit welke locaties grondstoffenhandel plaatsvindt en welke factoren een rol spelen bij de locatiekeuzes van grondstoffenhandelaren. Het moge duidelijk zijn dat de grondstoffen voor een groot deel inderdaad fysiek worden uitgewisseld in zeehavens, maar dat is wat anders dan handel in termen van het aangaan van internationale transacties en de coördinatie van goederenstromen. Hoewel er mondiaal gezien nog andere plaatsen kunnen worden benoemd in de mondiale grondstoffenhandel, in het bijzonder Hong Kong, New York, Chicago, Parijs, Dubai en Shanghai, beperken we ons tot een korte illustratieve bespreking van een drietal gevalstudies. Ten eerste is dat Londen, een voormalige wereldhaven waarbij stedelijke agglomeratie de overhand heeft verkregen in het aansturen van de fysieke stromen. Ten tweede is er Genève, een *land-locked* kanton in Zwitserland, dat in de afgelopen jaren is uitgegroeid tot een globale handelshub in grondstoffen ondanks de afwezigheid van haveninfrastructuur. De 3^e casus, Singapore, laat een meer diffuus beeld zien waar vooralsnog fysiek en transactioneel door slim beleid worden geborgd. De bespreking van deze casuïstiek biedt aanknopingspunten voor ARA.

4.1 Genève

Het is voor velen waarschijnlijk een verassing dat Genève in *land-locked* Zwitserland is uitgegroeid tot dé Europese toplocatie waar vandaan grondstoffenhandel plaatsvindt. Genève is geen locatie waar geologisch gezien grondstoffen voorkomen. Het is ondanks haar verleden als stapelmarkt ook geen plaats waar vandaag de dag intercontinentale stromen van fysieke goederen worden behandeld; er is bijvoorbeeld geen toegang tot zee.

Toch heeft de meerderheid van de grootste grondstoffenhandelaren hun trading desk en/ of hoofdkantoor in Genève of directe omgeving (Lausanne, Zug). Volgens de branchevereniging GTSA wordt er vanuit Genève 35% van de wereldwijde oliehandel geïntegreerd en 50% van de handel in koffie. Naast deze 'pure' grondstoffenhandelaren zitten er ook de handelsdesks van grote producenten. BIT Ag. staat bijvoorbeeld voor BASF International Trading en is de handelsdivisie van de Duitse chemiereus uit Ludwigshaven. De missie van BIT is het garanderen van chemical feedstocks voor de verschillende productiesites van BASF (o.a. in Antwerpen) en het plaatsen van hedges op future markets (zie: Jacobs en Notteboom, 2015). Ook Totsal, de handelsdesk van de Franse *oil major* Total is gevestigd in Genève en zowel de trading desks van het Russische Lukoil (Lukoil International Trade and Supply Company-Litasco) als die van het Amerikaanse Koch Industries. In het kielzog van deze internationale handelaren is in Genève ook een groot aantal hoogwaardige zakelijke diensten gevestigd op het gebied van verzekeringen, handelsfinanciering, recruitment, data-analyse en specialistische software leveranciers enzovoort. Er is geen eenduidige verklaring voor het succes van Genève. Een belangrijke verklaring is fiscaal gerelateerd, aangezien er gunstige fiscale tarieven gelden, zowel op het niveau van winstbelasting als op private vermogens. Maar het succes primair aan fiscale redenen toeschrijven is te makkelijk. Zwitserland is van oudsher typisch een economie gedreven door (her-) export in het bijzonder op het gebied van de voedingsmiddelenindustrie (Nestlé), farmacie en chemie, die dus afhankelijk is van de invoer van grondstoffen. Historisch gezien heeft Genève profijt gehad van de politiek-juridische stabiliteit en neutrale positie, in het bijzonder gedurende en vlak na de Koude Oorlog. Veel internationale transacties in grondstoffen met het Westen door de Sovjet Unie werden immers gefinancierd via de Zwitserse franc, terwijl Zwitserland een populaire locatie was voor de Iraanse elite om vakantie te vieren en om hun kroost opleiding te laten genieten. Veel hooggeplaatste Iraniërs trouw aan de Shaj en gelieerd aan de olie-industrie vluchtten vervolgens naar Zwitserland na de val van het regime in 1979. Na het instorten van de Sovjet Unie in 1990 en de privatisering van de grondstoffenindustrie namen veel Russische ondernemers en tyconen een zelfde vlucht richting Genève. Maar misschien de belangrijkste verklaring is het, enigszins toevallige, neerstrijken van de handelaar Marc Riche in Zwitserland begin jaren '80 nadat hij in de Verenigde Staten werd vervolgd voor belastingontduiking en het

ondermijnen van handelsembargo's (gericht tegen het islamitische post-shah regime in Iran). In het kanton Zug legt Marc Riche de verdere fundering voor de 'grondstoffenhandel nieuwe stijl'. Uit het bedrijf van 'Marc Riche & Co' is uiteindelijk Glencore (Global Energy Commodities & Resources) ontstaan en, mede als gevolg van buyout van Marc Riche, het handelshuis Trafigura.

4.2 Londen

Ondanks dat de haven gedurende de 2^e helft van de 20^{ste} eeuw aan betekenis heeft verloren, blijft Londen tot op vandaag het belangrijkste centrum van de wereld als het gaat om grondstoffenhandel. De oorsprong hiervan ligt eind 17^e eeuw wanneer het Britse handelsimperium tot wasdom komt. Het is dankzij de afhandeling van bepaalde luxegoederen (thee, koffie, specerijen) en later in de 19^e eeuw industriële grondstoffen in de haven van Londen, dat er ook daar een commodities market in de stad ontstaat. De Royal Exchange is in dat opzicht een voorloper op de London Metals Exchange (LME), de grootste beurs op het gebied van metalen in de wereld. Naast de LME is ook de LIFFE (termijnmarkt van agri-producten, nu onderdeel van ICE) en de ICE Futures Exchange gevestigd (voorheen de International Petroleum Index). De historie en de aanwezigheid van grondstoffenbeurzen in combinatie met de ontwikkeling van Londen tot een financieel-zakelijke agglomeratie, draagt er toe bij dat Londen, ondanks het verdwijnen van de fysieke handel uit de haven een belangrijke hub in de grondstoffenhandel blijft. In zekere zin is de historische ontwikkeling van Londen het beste voorbeeld van dynamische agglomeratievoordelen (Jacobs, 1969; Glaeser et al 1992). Agglomeratie is in eerste instantie gedreven door de goedkopere transport en transactiekosten als gevolg van de aanwezige haven- en transportinfrastructuur maar het is de toegang tot externe markten en lokale cumulatieve causatie die uiteindelijk leidt tot interne schaalvoordelen, innovaties, diversificatie en stedelijke groei (Fujita & Mori, 1996).

Een goed voorbeeld van de agglomeratievoordelen van Londen is de introductie van de derivatenmarkt op het gebied van olie op de International Petroleum Index in 1983. Dit is in feite een financieel-economisch innovatie aangezien het handelaren in staat heeft gesteld om opties op de toekomst te nemen in de handel van olie. Tot aan eindjaren '70 en begin jaren '80 was de handel in olie een zeer simpele business. Olie werd gewonnen in het Midden-Oosten en door Westerse *oil majors* verscheept naar de raffinaderijen in West-Europa en in Noord-Amerika voor verdere verwerking en verschepping naar eindmarkten. De keten werd gedomineerd door de Westerse oliebedrijven die ook het achterlandtransport regelden en de uiteindelijke retailing via tankstations. De resterende handel kwam voort uit de stookolie als restproduct van de raffinage waarvoor de olieproducenten geen interesse hadden en die werd opgevangen door lokale, slimme handelaren. Zij hadden de lokale contacten met de raffinaderijen en opslagbedrijven in de haven. De handel beperkte zich tot seizoensbepaalde vraag naar stookolie voor stadsverwarming en bunkers. Deze handelaren waren vooral gevestigd op locaties waar de grote raffinaderijen stonden: Rotterdam, Houston, Philadelphia en New Jersey. Met de invoering van de derivatenhandel in New York en Londen werd de oliehandel een financieel-economisch product, waarbij kennis over nieuw ontwikkelde risicobepalende algoritmes en toegang tot investeringsfondsen belangrijker werd dan lokale relationele kennis over productiecapaciteit – juist tijdens een tijd (de oliecrisis) dat vrije aanvoer van olie politiek onzeker was. Kort gezegd: Londen was in staat om financieel-economische innovaties te internaliseren door haar dynamische agglomeratievoordelen.

Londen blijft op het gebied van commodities markets een belangrijk internationaal centrum. Het is hier waar de exchanges staan en de prijzen van grondstoffen worden bepaald, maar waar ook één van 's werelds grootste kapitaalmarkten en een gespecialiseerde arbeidsmarkt zijn gelokaliseerd. De commodities desks van grote zakenbanken en hedge funds zijn hier gevestigd, de papieren handelaren, als ook een aantal handelsdesks van de grote (fysieke) commodity huizen. Door de aanwezigheid van voldoende liquide kapitaal is Londen ook een belangrijke hub voor handelsfinancieringen, terwijl de historische aanwezigheid van de Lloyd's insurance market het mondiaal onderschrijven van allerlei complexe risico's (oorlogs- en politieke risico's, risico's

met betrekking tot catastrofes en rampen) met betrekking tot het internationaal verschepen van lading (grondstoffen) mogelijk maakt.

4.3 Singapore

De strategisch-geografische ligging aan de Straat van Malakka in combinatie met een sterke overheid en een gefocust economisch ontwikkelingsbeleid gericht op het aantrekken van Foreign Direct Investments (FDI) hebben Singapore de afgelopen 40 jaar doen uitgroeien tot wereldstad. De haven speelt in deze ontwikkeling een belangrijke rol. Naast de transshipment van vele containers is Singapore samen met Houston en Rotterdam een van de drie mondiale hubs in de opslag en verwerking van ruwe olie. Als gevolg van de economische groei, zeker ook in de wijdere regio, is sinds de jaren '80 van de vorige eeuw Singapore ook een belangrijk financieel centrum geworden. De grootste bedreiging die Singapore voor zich zelf ziet is naast het verdwijnen van maakindustrie naar omringende en goedkopere landen de concurrentie van nabijgelegen zeehavens met meer ruimte voor uitbreiding. De grootste uitdaging zit in het accommoderen van de stedelijke groei en die meer en meer gaat wringen met de ligging van de haven. Vanuit de overheid is dan ook een beleid ingezet om de maritieme belangen van Singapore te borgen.

De afgelopen 10 jaar is specifiek op ingezet om naast de fysieke lading, opslag en verwerking, juist ook de handelsdesks van de grondstoffenhandelaren aan te trekken. En daar is Singapore zeer succesvol in. Vrijwel alle grote grondstoffenhandelaren, in alle commodity groepen, hebben inmiddels handelsdesks in Singapore. Ook multinationale industriële ondernemingen met handelsdesks, zoals Shell International en BHP Billiton hebben dit in Singapore ondergebracht. Lokale handelaren op het gebied van *'soft commodities'*, zoals Wilmar, Olam en CWT zijn inmiddels uitgegroeid tot mondiale spelers. Via Hong Kong vormt Singapore ook vaak de eerste stap naar het buitenland van Chinese trading activiteiten. Zo is de Noble Group inmiddels geregistreerd op de Singapore Exchange, KUOK is een Hongkongs familiebedrijf dat vanuit Singapore sterke posities in de internationale rijst en palmoliehandel coördineert (middels een aandeel in Wilmar) en ook de Chinese staatsoliebedrijven Sinopec en Cnooc hebben handelsdivisies opgezet in Singapore. Naast de handelaren hebben ook alle grote internationale banken gespecialiseerd in handelsfinanciering een belangrijke aanwezigheid in Singapore, evenals de grote Angelsaksische advocatenbureaus en, middels Singaporese registratie van Lloyds of Londen, een sterke verzekeringsmarkt.

De aantrekkelijkheid van Singapore als vestigingsplaats voor handelaren heeft allereerst te maken de politiek-juridische stabiliteit die het kan bieden in vergelijking tot omringende landen in Zuidoost Azië en China. Singapore's financiële markt is bovendien gunstig met betrekking tot valutakoersen en het afhandelen van transacties tussen dollars en Renminbi. Singapore heeft een goede internationale bereikbaarheid en inmiddels ook een hoogwaardige arbeidsmarkt. Noemenswaardig is dat de handelaren en banken in samenwerking met de Singapore Management University een geheel eigen specialistische opleiding hebben opgezet die uniek is in de wereld. En uiteraard worden de nodige fiscale incentives in stelling gebracht om de handelaren aan te trekken. In vergelijking met Genève en Londen is de case van Singapore interessant omdat dit een plek is waar een politiek gedreven economische ontwikkelingsstrategie specifiek gericht is op het *lokaal accommoderen van de fysieke en de zakelijk- transactionele component van de grondstoffenhandel*.

De vraag die nu opkomt, is in hoeverre de regio Amsterdam - Rotterdam - Antwerpen (de ARA regio) een rol speelt in de huidige commodity markten. Historisch gezien zijn Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen belangrijke havensteden waar voluit handel wordt gedreven. Grote handelshuizen van vandaag hebben er hun wortels. Het agri-bulk handelshuis Bunge bijvoorbeeld is in Amsterdam opgericht in 1818. De grootste oliehandelaar in de wereld, Vitol, is in Rotterdam opgericht in 1966. En de grondlegger van het moderne handelshuis, Marc Riche, is geboren en getogen in Antwerpen.

5. ARA als hub in de grondstoffenhandel?

De ARA staat voor de gehele havenregio Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen, die ook de havens van Gent, Zeebrugge en Zeeland impliceert. Binnen de haveneconomische literatuur is dit vreemd genoeg geen gangbare term. In de vakliteratuur wordt er eerder gesproken over de Hamburg-Le Havre Range (HLH) (Kreukels & Wever, 1998), de Rijn-Schelde Delta (RSD) (Notteboom, 2009; Jacobs & Notteboom, 2011) of de Vlaams-Nederlandse Delta (VND) (Vanelslander et al., 2013). Het denken over 'havenregio's' als analytische eenheid is sowieso een delicate kwestie als het gaat om de juiste functionele, administratief-territoriale en beleidstrategische kadering (cf. Ducruet, 2010). Terwijl de HLH-range veelal wordt gebruikt in de analyse van *captive hinterlands* en een referentiekader vormt voor Europees concurrentiebeleid, is de RSD een veel meer analytisch gedreven concept vanuit een functie van daadwerkelijke containerterminal concurrentie en complementariteit. De VND daarentegen is meer een breder beleidsgericht construct gericht op grensoverschrijdende samenwerking. In geen van de gevallen is 'de ARA' een eenheid van analyse, wat opmerkelijk is aangezien dit in de mondiale grondstoffenhandel wel zo wordt geëxpliciteerd.

De ARA fungeert immers als *'price setting centre'* op de internationale grondstoffenmarkten in olie- en derivaten, op basis waarvan wereldwijd spot- en future market prijzen worden gebaseerd voor deze grondstoffen binnen een bepaald geografische gebied. ARA is ook een referentie in de zogenoemde free-on-board (FOB) en CIF (Cost, Freight & Insurance) leveringscontracten en in de vrachtprijsindexering in internationale handel voor kolen (mede door de aanwezigheid van de staalmolens van TATA Steel en Arcelor Mittal en de bulkterminals van EMO en OBA) en dry bulk (granen). Bovendien bestaat er naast de nodige concurrentie juist op het gebied van grondstoffen een sterke complementariteit, zowel functioneel als op bedrijfsniveau, tussen de individuele havens van ARA, met name op het gebied van de petro-chemie. En uit de verschillende havenstatistieken wordt maar eens te meer duidelijk dat grote hoeveelheden tonnages aan primaire grondstoffen worden doorgevoerd via de verschillende zeehavens in de regio. Gezien het feit dat voor het uitvoeren van de handelstransactie fysieke nabijheid niet noodzakelijk meer is, maar dat tegelijkertijd handelshuizen steeds meer fysieke logistieke en productie-gerelateerde activa in beheer nemen, is in het interessant om de positie van de grondstoffenhandelaren in de ARA te schetsen.



Figuur 1: De mondiale hubs in de trading van olie. Bron: MPRC, 2014.

Als we kijken naar de aanwezigheid van de grootste grondstoffenhandelaren in de ARA-regio, door persbureau Reuters benoemd als de *'Trillion Dollar Club'* vanwege hun gigantische omzetten, dan zien we een zeer sterke aanwezigheid (tabel 1). Deze aanwezigheid is divers, variërend van holdingregistraties, beheer van productiefaciliteiten en logistieke activa al dan niet via dochterondernemingen en deelnemingen tot aan daadwerkelijke handelsdesks.

Tabel 1: 'Trillion Dollar Club': Activa (in ARA), dochterondernemingen en handelsdesks in Nederland (cf. Jacobs and van Dongen, 2012).

| Naam | Omzet (in € miljard 2012) * | Grondstoffen | Hoofdkantoor | Aanwezigheid in Nederland (inclusief holdings) | Activa in zeehavens in ARA (Amsterdam - Rotterdam - Antwerp) |
|------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|---|---|---|
| | | | Handelsdesk | Aanwezigheid in Nederland van dochterondernemingen ** | |
| Vitol Group | 224,7€ | Energie | Genève, Rotterdam (juridisch) | Vitol Holding BV, Vitol Aviation B.V, Vitol Gas & Power B.V., Vitol Anchor Insurance B.V in Rotterdam | ATCP raffinaderij in Antwerpen VTI: -Tankstorage in Rotterdam (EET), Rozenburg (Eurotank), Amsterdam (ETA) en Antwerpen (ATCP) -Pijpleiding Rotterdam - Antwerp (RotAn -onder constructie) |
| | | | Genève, Londen, Singapore, Rotterdam, Houston, Bahrein | Petroned B.V. in Rotterdam: handel in bunkers VTI (50% eigendom Vitol Group) hoofdkantoor in Rotterdam. | |
| GlencoreXstrata | 182,4€ | Energie Metalen Agribulk | Zug, Saint Helier (juridisch) | Glencore Grain BV in Rotterdam BioPetrol Rotterdam BV, BioPetrol Marketing, BioPetrol Finance in Rotterdam | Biodiesel raffinage (BioPetrol) in Rotterdam; capaciteit 400,000 ton biodiesel en 60,000 ton farmaceutische glycerine Pacorini Metals B.V: opslag van metalen in Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen SeaTank Terminal Port of Antwerp (49% JV met Sea Invest: opslag van petroleum producten) |
| | | | Zug (metalen en mineralen), Londen (olie en gas), Rotterdam (agri- bulk) | Renaisco B.V in Rotterdam: handel in granen en zaden Latour Benelux BV in Rotterdam: handel in olie producten ChemOil B.V. in Rotterdam: handel in bunkers | |
| Cargill | 98,6€ | Agribulk | Minneapolis | Cargill B.V. in Schiphol-Rijk | IGMA Bulkterminal in Amsterdam Fruitsappen installatie in Amsterdam |

| | | | | | |
|------------------------|--------------|----------------------------------|--|---|--|
| | | | Genève, Hong Kong, Minneapolis, Amsterdam | Provimi B.V. in Rotterdam: handel in diervoeding | Soja en cacao verwerking in Amsterdam, Zaandam en Wormer BioRo- biodiesel raffinage in haven van Gent |
| Trafigura | 88,9€ | Energie Metalen | Luzerne Amsterdam | Trafigura Beheer BV in Amsterdam | Impala in Port of Antwerp: opslag van metalen |
| | | | Genève, Singapore (ijzerertsen), Londen, Houston, Johannesburg, Buenos Aires, Shanghai, Stamford en Lima | Puma Energy International B.V. in Amsterdam (holding) | Lease tankopslag (brandstoffen) in Amsterdam en Rotterdam. 15.3% aandeelhouderschap in Nyrstar (via the 100% dochteronderneming Urion Holdings Malta) |
| Koch Industries | 85,3€ (2013) | Metalen Energie | Wichita (Kansas) | - | Oxbow Transport BV in Rotterdam: logistiek, tank opslag in Terneuzen en Vlissingen |
| | | | Houston, New York, Wichita, Londen, Genève, Singapore, | Oxbow Coal BV in Rotterdam: handel in kolen Invasta BV in Goes: verwerker basis chemicaliën. | Koch Partnership H C B.V. in Rotterdam: raffinage capaciteit 4,3 miljoen ton |
| Mercuria | 72,7€ | Energie Metalalen Agribulk | Genève | Mercuria Energy Trading B.V. in Utrecht | Vesta Terminal Flushing B.V. in Vlissingen: opslag |
| | | | Genève, Beijing, Shanghai, Singapore, Chicago and Houston | Mercuria Energy Asset Management B.V. in Utrecht (holding) | Vesta Terminal Antwerp N.V. in Antwerpen: opslag Vesta Biofuels in Amsterdam: biodiesel raffinage |
| | | | | Henry Bath B.V. Rotterdam- EMEA | Henry Bath Rotterdam: opslag van metalen, koffie en cacao |

| | | | | | |
|-------------------------------------|-------|--------------------------------|---|---|--|
| | | | | | Henry Bath Antwerp: opslag van metalen, koffie en cacao (bonded warehouse bij KatoenNatie) |
| Noble | 69,7€ | Energie Metalen Agribulk | Hong Kong | Noble Chemicals BV in Schiphol-Rijk | Worldwide Warehouse Solutions Group in Rotterdam en Vlissingen: opslag van metalen Botlek Tank Terminal, 500, 000 ton capaciteit (joint venture met HES Beheer) |
| | | | Hong Kong, Singapore, London, Stamford, Genève, Sao Paulo | | |
| Gunvor | 69,0€ | Energie | Genève, Nicosia, Cyprus (holding) | Gunvor International BV in Amsterdam (holding) | TRN Terminal in Vlissingen BRC raffinage in Antwerpen (ex-PetroPlus) |
| | | | Genève, Singapore, Nassau Dubai | - | |
| Archer Daniels Midland (ADM) | 67,2€ | Agribulk | Decatur, IL, | - | Soja crusher and bulkterminal in Rotterdam Koog aan de Zaan (diervoeding) Wilmar heeft 3 raffinages en crushers (1 onder constructie) in haven Rotterdam |
| | | | Decatur, Rolle (Zwitserland), Panama City, Singapore | Wilmar Europe Trading BV in Rotterdam (16% eigendom): Handel in palmolie, Europees hoofdkantoor en holding | |
| Bunge Limited | 45,2€ | Agribulk | White Plains, NY | Koninklijke Bunge Limited BV. In Rotterdam (holding en treasury) | - |
| | | | Londen, Genève, Singapore, St. Louis | | |

| | | | | | |
|----------------------|-------|----------|-------------------|--|---|
| Louis Dreyfus | 42,3€ | Agribulk | Parijs | Louis Dreyfus Holding B.V in Amsterdam (holding) | Fruitsappen en concentraten installatie in haven van Gent |
| | | | Genève, Singapore | Louis Dreyfus Commodities BV in Rotterdam (holding) | Mooleberg Natie (opslag van koffie en cacao) in haven van Antwerpen |
| | | | | Fairmount Marine in Rotterdam (sleep-en bergingsdensten) | |

Bron: * = Jaarrapporten.

** = Amadeus databank (Bureau van Dijk)

Allereerst wordt vanuit tabel 1 nogmaals duidelijk dat Genève, Singapore en Londen de belangrijkste locaties voor de grondstoffenhandelaren zijn wanneer het gaat om de daadwerkelijke trading- en hoofdkantoorfuncties. Wel valt op dat een aantal handelaren zoals Vitol, Trafigura en Louis Dreyfus er holdingregistraties in Nederland op na houden. Nederland biedt daar gunstige belastingregelingen voor. Bovendien heeft Nederland tal van bilaterale handelsafspraken met grondstofrijke landen die Zwitserland niet heeft en waar de handelshuizen met een Nederlandse registratie handig gebruik van kunnen maken (Jacobs, Van Bergen en Van Gils, 2014). Maar op een enkele handelsdesk na (in het bijzonder van Glencore in Rotterdam op het gebied van granen en Wilmar op het gebied van palmolie) is het vooral de fysieke-logistieke component waar de functie van ARA in de grondstoffenhandel duidelijk wordt.

Op het gebied van *agribulk* goederenstromen spelen de havens van ARA een voorname rol en zijn de handelaren al sinds langere tijd actief met productiecapaciteit en het huren van opslagfaciliteiten en van specialistische logistieke dienstverlening (bijv. Steinweg, Katoen Natie). Amsterdam is van oudsher de grootste op- en overslaghaven in de wereld voor cacao en behandelt daarnaast aanzienlijke volumes plantaardige oliën. De nabijheid van de voedingsmiddelen industrie in de Zaanstreek, geleid door de handelshuizen ADM en Cargill speelt, daarbij een cruciale rol. Ook heeft Cargill een handelsdesk op het gebied van suiker in Amsterdam. De haven van Gent is ook zeer sterk in de opslag en verwerking van allerlei 'soft commodities' en zet nu ook sterk in op allerlei hoogwaardige bio-based toepassingen. Uiteraard hebben de twee mainports, Rotterdam en Antwerpen, ook een sterke positie in de agri-relateerde op- en overslag en verwerking van bijvoorbeeld palmolie, soja, koffie, tabak en cacao.

Op het gebied van *metalen* zijn verschillende LME-geregistreerde metaal-warehouses gevestigd in Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen inmiddels eigendom van handelshuizen: Henry Bath (tot voor kort in eigendom van de Amerikaanse zakenbank JP MorganChase, nu in eigendom van de Zwitserse handelaar Mercuria) in Rotterdam en Antwerpen, Pacorini Metals (eigendom van het Zwitserse handelshuis GlencoreXstrata) in Zeeland en Rotterdam, Noble Group's Worldwide Warehouse Solution in Rotterdam en tot slot Impala Warehousing (eigendom van het Zwitsers-Nederlandse handelshuis Trafigura) in Antwerpen. Op het gebied van *olie en afgeleide producten* is de positie van de havens in de ARA natuurlijk heel sterk met de raffinages, pijpleidingen en tankopslag. Maar naast de oil majors zijn ook hier de handelaren hun aanwezigheid aan het uitbouwen zoals de Eurotank opslagdivisie van Vitol en hebben zij inmiddels ook eigen productiecapaciteit in handen (zie bijv. Glencore, Gunvor of Koch Industries). De handelsactiviteiten beperken zich veelal tot bunkers vanuit Rotterdam. De handel in ruwe olie en brandstoffen wordt voornamelijk gedaan vanuit Genève of Londen.

Naast de aanwezigheid van de 'Trillion Dollar Club' zijn er nog tal van kleinere (veelal home-grown) handelaren in de regio. Te denken valt aan bijvoorbeeld Argos Oil en Nidera in Rotterdam, Theobroma in Amsterdam en staalhandelaren zoals Stemcore en Steelforce in Antwerpen. De aanwezigheid van handelaren leidt bovendien tot vraag naar tal van gespecialiseerde zakelijke dienstverleners gelieerd aan grondstoffenhandel. Zoals gezegd zijn de ABN Amro, ING en Rabobank zeer sterk in de handelsfinanciering, evenals BNP Paribas, die het Belgische deel van Fortis heeft overgenomen. Naast deze banken zijn er nog tal van kleinere specialistische banken in Amsterdam zoals Amsterdam Trade Bank en Credit Europe Bank. Veel handelstransacties komen ook tot stand via brokers en welke zich vestigen in de nabijheid van klanten. Ook genereert de aanwezigheid van handelaren vraag naar specialistische verzekeringen. Zo heeft verzekeringsmakelaar AON een specifieke cacaodesk in Amsterdam. Sowieso behoren België en Nederland tot de top 10 grootse verzekeringsmarkten wanneer het gaat om lading-gerelateerde verzekeringen. Op het gebied van verzekeringen heeft Antwerpen bovendien nog een uniek troef, de Goederenverzekeringpolis Antwerpen, welke specifiek is gericht op de belangen van de handelaren met betrekking tot internationaal transport. Veel grote grondstoffenhandelaren maken gebruik van deze specifieke polis, welke overigens weer voor een groot deel wordt getekend op de Londense 'underwriting market'.

Ondanks de rijke historie, functionele arbeidsdeling van bedrijven en de functie als internationale

referentie in prijsindexering is de ARA geen handelsplaats zoals Genève, Londen en Singapore dat wel zijn (zie paragraaf 4). De huidige ontwikkelingen van verticale integratie en horizontale integratie en de combinatie van de aanwezigheid van een grote efficiënte haven en een gespecialiseerd maritiem financieel-economisch centrum biedt echter wel kansen om de rol van ARA als handelsplaats te versterken.

Conclusie

Tot vrij recent is de rol die grondstoffenhandelaren spelen in de wereldwijde handel en in het bijzonder hun rol in transport en logistiek onderbelicht. Hoewel grote volumes grondstoffen in zeehavens worden verwerkt of op- en overslagen waren de handelaren voor havenautoriteiten veelal 'de klant achter de klant', aangezien de handelaren nauwelijks zelf logistieke activa in havens exploiteerden. Daar is de afgelopen 10 jaar verandering in gekomen. Via verticale (en horizontale) integratie is het speelveld drastisch veranderd en handelaren hebben tal van posities up-, mid- en downstream ingenomen, juist ook in zeehavens. Naast het managen van terminals en warehouses, zijn de handelaren ook actief in het organiseren van de logistiek en het arrangeren van transport, hetzij via hun eigen vloot hetzij via hun eigen fleet charterdivisies en waarbij ook hier de fluctuaties van vrachtprijzen worden ingedekt middels Freight Forward Agreements (FFAs). Als gevolg hiervan zijn grondstoffenhandelaren machtige ketenregisseurs geworden, maar zijn ze bij beleidsmakers en het grote publiek nauwelijks bekend.

Het grote verschil tussen de handel in grondstoffen met de handel in consumentenproducten is dat er een termijnhandel aan gekoppeld is en waardoor er mogelijkheden ontstaan om in te spelen op (prijs-) verschillen in tijd en ruimte (zgn. arbitrage). Om die reden zijn ook andere partijen direct betrokken in de (papieren) grondstoffenhandel, zoals beleggers, banken, brokers en investeringsfondsen. De grondstoffenhuizen zijn diegene die in staat zijn om prijsbewegingen op de termijnhandel te verbinden met het logistiek arrangeren van de fysieke handel. De optimalisatie ervan is de ultieme uitdaging. Daarnaast hebben de grondstoffenhuizen tal van zakelijke diensten, zoals risico management, verzekeringen, vermogensbeheer en financiering geïnternaliseerd ten opzichte van dochterondernemingen en toeleveranciers. Grondstoffenhandel vereist hooggekwalificeerd personeel en is in essentie zeer informatie-en kennisintensief. Wat dat betreft kan grondstoffenhandel als de ultieme 'cross-over' worden beschouwd tussen transport-logistiek enerzijds en financiële-economie anderzijds.

Veel handelshuizen zijn ontstaan in de nabijheid van de fysieke afhandeling van de lading. Deze nabijheid is vandaag de dag niet meer noodzakelijk. Een handelaar in Genève kan prima op de ARA spot market een partij stookolie inkopen, tegelijkertijd verkopen op basis van een forward contract in Singapore, waarbij hij een tanker chartert en eventuele opslag leest voor het blenden naar specificaties, zonder dat hij ook maar enigszins fysiek in de buurt van de lading of de haven is. Dit betekent echter niet dat de handelaren volledig *footloose* zijn. Sterker nog, het blijkt dat de handelaren zich juist ruimtelijk concentreren in slechts een beperkt aantal locaties (in het bijzonder Genève, Singapore, Londen) die als mondiale hubs fungeren voor het wereldwijd verhandelen van grondstoffen.

Uit een nadere analyse van de ARA-regio blijkt dat de grondstoffenhandelaren een sterke aanwezigheid hebben en dat de rol van deze regio als handelsplaats in de toekomst verder kan worden versterkt. Dit betreft veelal haven-logistieke activa en productiecapaciteit in de zeehavens, maar in andere gevallen betreft het ook de vestiging van daadwerkelijke handelsdesks, treasuries, holding activiteiten en backoffice functies. De Trillion-Dollar Club is in Rotterdam alleen al goed voor ruim 1,000 arbeidsplaatsen (zie Jacobs et al 2014). Maar handel is meer dan infrastructuur en -logistiek. Het is per definitie een grootstedelijke activiteit: handel agglomereert uiteindelijk op plekken waar risico's kunnen worden gedragen, waar ondernemers vrij toegang krijgen tot informatie over markten en waar de ruimtelijke concentratie leidt tot schaalvoordelen, gespecialiseerde arbeidsmarkten en innovaties. De ARA als grootstedelijke regio biedt in principe al deze faciliteiten, met dit voordeel ten aanzien van Londen of Genève:

directe toegang tot lading en productie. Wat nodig is primair een narratief dat 'ARA' kan laten landen in strategisch beleid en in de bestuurlijke arena's, waarbij de propositie als complete handelshub kan worden geborgd. Een dergelijk narratief moet overtuigend zijn en handelingsperspectief bieden en daarvoor is een goed begrip van de veranderende rol van grondstoffenhandelaren in logistieke ketens en financiële markten een basisvoorwaarde. Zoals in dit artikel is beargumenteerd is het in toenemende mate een zeer beperkte groep machtige grondstoffenhandelaren die logistieke ketens regisseren, en die daarmee ook de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van havensteden in sterke mate beïnvloeden.

Referenties

Burghart, A. (1971). A hypothesis about gateway cities, *Annals of the Association of American Geographers*, 61 (2): 269-285.

Chen, S., H. Meersman, E. Van de voorde, K. Frouws (2014). *Modelling and Forecasting in Dry Bulk Shipping*, Londen and New York: Routledge.

Ducruet, C. (2010). Port regions and globalization, In: Notteboom, T.E., Ducruet, C., De Langen, P.W. (Eds), *Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent Seaports*, Aldershot: Ashgate, 41-53.

Fujita, M. and Mori, T. (1996). The role of ports in the making of major cities: self-agglomeration and hub-effect', *Journal of Development Economics*, 49(1): 93-120.

Glaeser, E.L., Kallal, H.D., Scheinkman, J.A. & A. Shleifer (1992). Growth in Cities, *The Journal Political Economy*, 100: 1126-1152.

Jacobs, J. (1969). *The Economy of Cities*, New York: Vintage.

Jacobs, W. & T.E. Notteboom (2011). An evolutionary perspective on regional port systems: the role of windows of opportunity in shaping seaport competition, *Environment & Planning A* 43: 1674-1692.

Jacobs, W. (2014). Rotterdam and Amsterdam as Trading Places? In search of the economic-geographical nexus between commodity chains and world cities, *Tijdschrift voor de Economische en Sociale Geografie*, 105 (4): 483-491.

Jacobs, W. & T. van Bergen (2014). Understanding the economic geography of commodity trade, *Port Technology International*, 61 , February 2014.

Jacobs, W. & F. van Dongen (2012). *Amsterdam Smart Port in Global Trade*, Onderzoek in opdracht van Haven Amsterdam, Utrecht: Universiteit Utrecht.

Jacobs, W., Van Bergen, T. en M. van Gils (2014). *Rotterdam: Global Hub in Commodity Trade. Een strategische verkenning naar de positie van Rotterdam in de wereldwijde handel in grondstoffen*, Report commissioned by the City of Rotterdam, ITMMA/ Strategy Works: Antwerpen/ Rotterdam.

Jacobs, W. en T.E. Notteboom (2015). *Antwerp Maritime City. Een haalbaarheidsstudie naar finance, insurance en law*, Report commissioned by Antwerp Headquarters, Rotterdam-Antwerpen: RHV Bv Erasmus Universiteit/ ITMMA Universiteit Antwerpen.

Kelly, K. (2014). *The secret club that runs the world. Inside the fraternity of commodity traders*, New York: Penguin Group.

KPMG International (2012). *Commodity trade companies. Centralizing trade as a critical success factor*, KPMG.

Kreukels, A.M.J. & E. Wever (1998). *North Sea Ports in Transition: Changing Tides*, Assen: Van Gorcum.

Labban, M. (2010). Oil in parallax. Scarcity, markets and the financialization of accumulation, *Geoforum* 41: 541-552.

McKinsey & Co. (2013). Commodity trading at a strategic crossroad, *McKinsey Working Papers on Risk*, issue 39.

Notteboom, T.E. & W. Winkelmans (2001). Structural changes in Logistics: How will port authorities face the challenge, *Maritime Policy & Management*, 28: 71-89.

Notteboom, T.E. (2010). Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update, *Journal of Transport Geography* 18(4): 567-583

Oliver Wyman (2012). The dawn of a new order in commodity trading, *Risk Journal*, Vol. 2.

Pirrong, C. (2014). *The Economics of Commodity Trading Firms*, Houston: Bauer College of Business,

University of Houston.

Robinson, R. (2002). Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm, *Maritime Policy & Management*, 29(3): 241-255.

The Hague Center of Strategic Studies/ TNO (2010). *Op weg naar een Grondstoffenstrategie*. Quickscan in opdracht van ministerie van Buitenlandse Zaken, Den Haag.

Vanelslander, T., Kuipers, B., Hintjens, J. en M. van der Horst (2013). *Vlaams Nederlandse Delta monitor 2001-2012*, rapportage in opdracht van de Vlaams Nederlandse Delta organisatie, Antwerpen- Rotterdam: UA-EUR.