

Analyse: Coronavirus raakt ook Nederlandse ondernemers

Sector Advisory

8 februari 2020

Door de uitbraak van het nieuwe coronavirus ligt het machtige China, de op één na grootste economie ter wereld, grotendeels stil. In honderden Chinese steden blijven honderden miljoenen medewerkers ten minste tot maandag 10 februari thuis. Deze gebieden zijn doorgaans goed voor 90 procent van de Chinese goederenexport. Hoe langer deze situatie duurt, des te groter de schade voor bedrijven wereldwijd, ook Nederlandse. ABN AMRO verwacht dat de gevolgen het grootst zijn voor de industrie, de transportsector, winkelketens, de horeca en de gezondheidszorg. Voor sommige bedrijven zijn de ontwikkelingen in de komende weken cruciaal.

Het nieuwe type coronavirus, met de officiële naam 2019-nCoV, is afgelopen december voor het eerst ontdekt in Wuhan, een grote stad in Centraal-China. De naam dankt het virus aan de vorm van de kroon die onder de microscoop te zien zou zijn: 'corona' is het Latijnse woord voor kroon.

De eerste infecties zouden zijn opgelopen op een inmiddels gesloten 'natte markt' in Wuhan, waar vis en levende dieren worden verkocht. Waarschijnlijk is het virus daar voor het eerst van dier op mens overgebracht. Het virus heeft zich vervolgens van mens op mens verder verspreid.

Dit nieuwe virus is onderdeel van een grotere familie coronavirussen die mensen en dieren met zich mee kunnen dragen. Vaak wordt de vergelijking getrokken met eerdere coronavirussen, zoals het MERS-virus (Middle East Respiratory Syndrome) dat rond 2012 werd overgedragen door dromedarissen op mensen in Saoedi-Arabië. Dit virus heeft enkele duizenden mensen geïnfecteerd en heeft aan ongeveer een derde van die mensen het leven gekost.

Nog vaker wordt het nieuwe virus vergeleken met SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome), dat rond 2003 ook van dieren op mensen werd overgedragen en ook verstrekkende gevolgen had. Door SARS raakten duizenden mensen in zeventien landen geïnfecteerd. Van de geïnfecteerden overleed ongeveer tien procent. Net als bij SARS heeft Wereldgezondheidsorganisatie WHO ook aan 2019-nCoV nu de zogenoemde PHEIC-status gegeven, wat inhoudt dat de WHO het virus beschouwt als een wereldwijde noodsituatie voor de volksgezondheid.

Het nieuwe coronavirus blijkt zich sneller te verspreiden dan zijn voorgangers. Het aantal besmettingen stijgt razendsnel. Op het moment van publiceren is bij ruim 34.500 mensen vastgesteld dat ze het virus hebben en zijn ruim 700 mensen aan het virus overleden, voornamelijk in China zelf. In enkele omliggende landen van China en in onder meer de Verenigde Staten, Frankrijk en Duitsland zijn inmiddels eveneens ziektegevallen vastgesteld. Daarmee verschilt het virus duidelijk van eerdere infectie-uitbraken en zijn de risico's aanzienlijk groter. Daarbij blijft het zaak voorzichtig te zijn met aannames over mogelijke gevolgen zolang onduidelijk is hoe besmettelijk en hoe dodelijk het virus precies is.

Economie China mondiaal belangrijker geworden

Naast een grote impact op de volksgezondheid zijn er ook duidelijke economische gevolgen. De economie van China is mondiaal steeds belangrijker geworden: ten tijde van het SARS-virus bedroeg het bruto binnenlands product nog maar 4 procent van de wereldeconomie, inmiddels is dat 16 procent. Anders gezegd: elke procent waarmee de Chinese economie krimpt, kost de wereldeconomie automatisch al 0,4 procentpunt aan productie. Daarbij is China goed voor wereldwijd een vijfde van de economische output.¹

De reden dat het virus zich zo snel buiten China verspreidt, heeft deels een economische oorzaak. Met de sterke groei van de Chinese economie is namelijk ook het toerisme vanuit het land snel toegenomen. Zo waren er in het jaar 2018 liefst 150 miljoen reizen van Chinezen naar het buitenland. Ter vergelijking: in 2003, ten tijde van het SARS-virus, waren dit er nog slechts 20 miljoen. Voor Chinezen is het maken van verre reizen veel toegankelijker vanwege de toegenomen welvaart en de relatief lage kosten van vliegvluchten.

De Chinese overheid heeft het zekere voor het onzekere genomen en voor een aantal steden dichtbij Wuhan een reisbeperking in gesteld. Omdat het virus inmiddels ook in de rest van het land slachtoffers heeft gemaakt, is het niet ondenkbaar dat de reisbeperkingen verder worden uitgebreid. Bovendien hebben luchtvaartmaatschappijen diverse vluchten naar China geannuleerd.

Het opleggen van reisbeperkingen heeft directe gevolgen voor het binnenlandse en internationale toerisme. Chinese toeristen geven relatief veel geld uit; in 2018 spendeerden zij tijdens hun vakanties maar liefst 277 miljard dollar. Met hun reislust geven Chinezen de toeristische sector wereldwijd een extra impuls. Ook in Nederland dreigen horecaondernemers in de grote steden een relatief welvarende en drifftig spenderende groep bezoekers kwijt te raken: naar verwachting komen dit jaar ongeveer 20 procent minder Chinese bezoekers naar Nederland.

Diverse fabrieken langer gesloten

De wereldwijde economische gevolgen van het virus gaan echter veel verder dan alleen een terugval in toerisme. Diverse fabrieken in China zijn vanwege het virus na de Chinese nieuwjaarsvakantie langer gesloten gebleven. De Chinese economie ligt daardoor [grotendeels stil](#).

Het stilvallen van de Chinese economie zorgt wereldwijd voor grote problemen. China is een steeds belangrijker schakel van de wereldeconomie. Diverse bedrijven zijn in de afgelopen jaren in China gaan produceren vanwege de lage loonkosten en een steeds grotere Chinese afzetmarkt. Wuhan is een belangrijk logistiek knooppunt en in de betreffende regio worden bovendien onder meer veel auto-onderdelen en elektronica geproduceerd. Dat heeft nu al gevolgen in andere landen. Door de gestokte aanvoer van auto-onderdelen uit China heeft autofabrikant Hyundai zeven fabrieken in Zuid-Korea moeten sluiten. Ook de Europese auto-industrie kan last krijgen van een tekort aan onderdelen. Fiat Chrysler waarschuwde donderdag dat het mogelijk een fabriek in Europa moet sluiten door een tekort aan onderdelen.

Daarnaast zijn veel bedrijven vanuit China meer producten gaan importeren, al dan niet via tussenhandelaren. Daarnaast is China door de groei van de welvaart een belangrijke afzetmarkt geworden voor een aantal producenten. Momenteel zitten Chinezen in

¹ Moody's

tientallen steden echter in quarantaine. Dit zal consumenten en bedrijven onzekerder maken met als gevolg dat uitgaven worden uitgesteld of geannuleerd.

Gevolgen voor Nederlandse ondernemers

Nederlandse ondernemers zijn in toenemende mate afhankelijk geworden van Chinese producten. Bedrijven uit ons land importeren voor ongeveer 40 miljard euro direct vanuit China: dat is gelijk aan 9 procent van onze totale import. In feite ligt dit cijfer nog hoger, omdat een deel van de Chinese producten via andere landen in Nederland terechtkomt.

Onder meer speelgoed, kleding, muziekinstrumenten, meubels en kantoormachines worden uit China geïmporteerd, zoals te zien in figuur 1. Het is onduidelijk voor welke goederen de productie gaat haperen. Maar de dreiging neemt toe dat de leveringen niet optimaal worden voltooid, mede door sterke belemmeringen in het transport. “De gevolgen kunnen echter groter zijn dan bij directe handelsverbanden zichtbaar is”, zegt Bart Vos, hoogleraar Supply Chain Innovation aan de Universiteit Maastricht. “Sommige producten worden door Nederlandse ondernemers uit een ander land geïmporteerd, maar bevatten toch Chinese onderdelen.”

Figuur 1: Importaandelen van een aantal Chinese producten in Nederlandse import

Periode: januari tot en met november 2019.

	Aandeel China in Nederlandse import per product	Waarde import uit China (in miljoenen)
Ontvangsttoestellen voor televisie	50%	1466
Kinderwagens, speelgoed, spellen en sportartikelen	44%	1278
Muziekinstrumenten	41%	622
Toestellen voor telecommunicatie	35%	8645
Onderdelen kantoormachines en gegevensverwerkende machines	32%	743
Messen, lepels, vorken en dergelijke	31%	89
Apparaten huishoudelijk gebruik	30%	917
Reisartikelen, handtassen en dergelijke	27%	414
Meubelen en toebehoren	20%	916
Verwarmings- en koelmachines	12%	281
Mechanisch transportmaterieel	9%	278

Mogelijk is het economisch effect kortstondig en wordt de schade later weer ingehaald. Toch kunnen de gevolgen ook bij een schok van korte duur voor individuele ondernemers verstrekkend zijn. Dat geldt bijvoorbeeld voor industriële ondernemers die onderdelen uit China importeren. Om zo efficiënt mogelijk te beleveren, vindt veel productie 'just in time' plaats en houden industriële bedrijven weinig voorraad aan. Door vertraging in de bevoorrading kan het zijn dat zij hun eigen afnemers niet op tijd kunnen beleveren.

Een bedrijf waarvoor gebrekkige bevoorrading dreigt, is een bedrijf dat onderdelen levert aan een fabrikant van campers. De producent van halffabricaten, die anoniem wil blijven, produceert dit onderdeel in een eigen fabriek in China, die momenteel op last van de Chinese overheid stilligt om verspreiding van het virus te voorkomen. Als deze fabriek op enig moment weer draait, kan tijd worden gewonnen door de producten niet per zeeschip, maar per vliegtuig te laten vervoeren, maar dit geeft zeer hoge kosten. Daarmee worden de eerste tekenen van druk op het transport vanuit China duidelijk: normaal gesproken vertrekken voortdurend schepen, nu zijn importeurs meer afhankelijk van al volgeboekte treinen en duurdere luchtvracht.

Als het transport serieuze haperingen gaat vertonen, zal dit bijvoorbeeld gevolgen hebben voor de medische sector. Nederland voert immers een aantal medische producten vanuit China in. Bij het voortduren van de crisis rond het virus, zullen ziekenhuizen sneller door hun voorraden heen zijn en krijgen patiënten mogelijk een minder grote voorraad medicijnen mee naar huis.

Ook voor retailers kan een kortetermijnschok pijnlijk zijn. De *The New York Times* beschrijft dat voor een Amerikaanse verkoper van rugtassen uit China. Deze rugtassen worden vlak voor het nieuwe schoolseizoen op grote schaal door scholieren afgenomen. Wanneer bedrijven bestellingen missen doordat levering uit China niet mogelijk is en daardoor vanaf april de schappen niet kunnen vullen, dan koopt iedereen de tassen elders.

Voor Nederlandse retailers is het gunstig dat de grote voorjaarscollectie al onderweg is. "Als de fabrieken langer stilliggen, is de schade vermoedelijk het eerst te zien bij de 'hardlopers'", zegt inkoopexpert Paul Claessens (Deloitte). 'Hardlopers' zijn producten die vlot verkocht worden en meermaals per jaar worden ingevoerd vanuit bijvoorbeeld China. Pas als het stilliggen van de Chinese productie maandenlang duurt en de najaarscollectie wordt geraakt, heeft dat gevolgen voor een veel breder palet aan producten.

In de rest van deze publicatie bespreken we de Nederlandse sectoren waarvan ondernemers het sterkst worden geraakt: Industrie, Transport & Logistiek, Retail, Leisure en Health. Ook bespreken we de impact van het virus op grondstofprijzen.

Industrie

China heeft een grote industrie die behalve eigen producten ook zeer veel onderdelen voor andere industriële bedrijven produceert. Exacte cijfers ontbreken, maar er zijn zeer veel Nederlandse industriële bedrijven die bepaalde in China geproduceerde onderdelen inkopen, al dan niet via groothandels. Zo importeerde Nederland uit China in 2018 alleen al voor enkele miljarden euro's aan allerlei metalen onderdelen. De Nederlandse industrie koopt bijvoorbeeld ook elektrische componenten in bij Chinese fabrikanten.

Momenteel ligt een groot deel van de Chinese industrie nog stil. In de provincie Guangdong, bij de stad Shenzhen, en rond Shanghai zijn fabrieken in elk geval tot maandag 10 februari gesloten. Daarmee liggen de twee belangrijkste industriële kernen

aan de oostkust van China plat. Ook in en rond de stad Wuhan, in Centraal-China, zijn veel fabrieken gevestigd. Gezien het grote aantal besmettingen daar lijkt het onwaarschijnlijk dat die op korte termijn weer open gaan. De grootste fabriek van Apple-toeleverancier Foxconn, in de stad Shenzhen, zou op maandag 10 februari weer open gaan, maar afgelopen vrijdag zou het bedrijf medewerkers hebben [opgeroepen](#) maandag nog niet naar de fabriek te komen. Vrijdag bleek ook dat op toegangswegen van Shenzhen controleposten zijn opgezet om voertuigen uit gebieden met veel besmettingen te weren, aldus tv-zender CNBC.

De maakindustrie is kwetsbaar voor een gebrek aan specifieke onderdelen omdat veel producten niet kunnen worden voltooid indien niet alle onderdelen beschikbaar zijn. In de stad Wuhan, waar het nieuwe coronavirus voor het eerst opdook, staan veel fabrieken die onderdelen maken voor de auto-industrie. Autofabrikanten zijn zeer kwetsbaar voor ontregeling van de toeleveringsketen omdat zij veelal met heel kleine voorraden werken. In Zuid-Korea heeft autofabrikant Hyundai zeven fabrieken moeten sluiten doordat Chinese fabrieken die normaal gesproken onderdelen leveren nog stilliggen.

Europese autofabrikanten zijn minder afhankelijk van Chinese toeleveranciers. Toch worden onderdelen uit China ook in de Nederlandse transportmiddelenindustrie toegepast. Daarmee kunnen bedrijfseconomisch zeker problemen ontstaan. Nederlandse bedrijven kunnen in de situatie komen dat onderdelen te laat geleverd worden die niet elders kunnen worden ingekocht. Indien producten niet kunnen worden voltooid en geleverd aan klanten, blijven betalingen uit, terwijl veel kosten wel doorlopen. Op die manier ontstaan acute problemen met de kasstroom. Naarmate zo'n situatie langer duurt, neemt het risico op een faillissement toe.

Een Nederlandse ondernemer die anoniem wil blijven heeft een kantoor in Nederland en een fabriek in China. In Nederland worden de producten ontworpen en de productie vindt normaal gesproken plaats in de fabriek in Shanghai. Zijn fabriek had eigenlijk op maandag 3 februari weer open moeten gaan na de Chinese nieuwjaarsvakantie. "Op last van de Chinese overheid is onze fabriek nog steeds dicht en zitten onze twintig Chinese medewerkers thuis", vertelt de anonieme ABN AMRO-klant. "Ik begin me nu zorgen te maken. Doorgaans hebben we drie weken speling in ons proces en is onze levertijd drie maanden. Zo'n zes weken daarvan zijn voor transport per boot. We hebben ongeveer drie weken nodig voor de inkoop van grondstoffen en productie. Onze fabriek is minstens een week langer dicht." Wanneer de fabriek nog langer dicht blijft, wordt op tijd leveren moeilijk. De ondernemer verwacht dan eventueel nog tijd in te kunnen halen door goederen met het vliegtuig te leveren, maar luchtvracht is veel kostbaarder.

De ondernemer vreest dat zijn klanten in de problemen kunnen komen. Zijn bedrijf levert bijvoorbeeld een onderdeel aan een Nederlandse fabrikant van campers. Als dat onderdeel niet geleverd kan worden, kunnen de campers niet worden afgebouwd. Eén ontbrekend onderdeel kan zo voor enorme problemen zorgen. Volgens de ondernemer halen veel Nederlandse maakbedrijven bepaalde producten uit China. "Als je bepaalde onderdelen mist en daardoor geen producten kunt leveren, krijg je ook niet betaald", zegt hij. "Intussen lopen veel kosten wel gewoon door. Ik moet ook mijn medewerkers in China doorbetalen omdat ze officieel een langere vakantie hebben."

Voor sommige Nederlandse maakbedrijven worden de ontwikkelingen in de komende weken belangrijk. Indien levering van bepaalde onderdelen uitblijft, raken voorraden op en kan ook in Nederland productie stilvallen, net als in de fabrieken van Hyundai in Zuid-Korea. Autofabrikant Fiat Chrysler waarschuwde donderdag dat het mogelijk een fabriek

in Europa zal moeten stil leggen vanwege een tekort aan onderdelen. Het bedrijf meldde dat dat over twee tot vier weken duidelijk zal worden.

Voor veel bedrijven zullen de komende weken dus cruciaal zijn.

Op macro-economisch niveau lijkt er vooralsnog weinig aan de hand voor de industrie. In het eerste kwartaal zal de industriële productie in China worden afgeremd, maar in het tweede of derde kwartaal kan de industrie vermoedelijk een [inhaalslag](#) maken, bijvoorbeeld door overuren te draaien. Op die manier kan de industrie achterstanden inlopen.

Transport & Logistiek

Normaliter worden zeer veel goederen vervoerd van China naar Europa. Zeevracht is verreweg het belangrijkste. Indien goederen sneller op de plaats van bestemming moeten zijn, wordt gebruikgemaakt van goederenvervoer per trein of per vliegtuig. Momenteel is een groot deel van het transport tussen China en Europa stilgevallen. Doordat de Chinese industrie voor een groot deel stilligt, is er nauwelijks aanbod van goederen voor transport van China naar Europa. Sinds maandag 3 februari is een deel van de handel en het transport weer opgestart.

In China zijn de meeste zeehavens en binnenvaarterminals weer open, waaronder de haven van Shanghai. Wel varen nog steeds veel minder schepen uit dan normaal. Veel schepen zijn gigantisch en kunnen vele duizenden containers vervoeren. Deze schepen verbruiken zoveel brandstof dat het geen zin heeft een schip met een klein aantal containers te laten varen. Normaal gesproken is er een gestage stroom van containers, waardoor voortdurend volgeladen schepen vertrekken. Doordat er nu minder lading is en er dus minder schepen vertrekken, kan het langer duren voordat goederen in Europa zijn. Omgekeerd varen er ook minder schepen van Europa naar China. Voor Nederlandse exporteurs kan dat betekenen dat het langer duurt om goederen van Europa naar China te krijgen, of dat ze hogere tarieven moeten betalen.

Ook de transportsector in Europa zal gevolgen ondervinden. In de Rotterdamse haven, de grootste haven van Europa, zullen minder containers worden afgehandeld. Ook bedrijven die containers vervoeren naar het achterland krijgen daar last van, zoals de binnenvaart en het wegvervoer. Bij distributiecentra zullen tijdelijk minder goederen binnenkomen.

De kustvaart krijgt eveneens minder lading te verwerken, want een groot deel van de Chinese lading is bestemd voor doorvoer naar andere havens via de kustvaart (short sea). De afname van de vraag naar transportdiensten zal grote gevolgen hebben voor tarieven, zoals te zien is aan de Baltic Dry Index, die nu ruim 30 procent lager noteert dan een jaar geleden. Pas als de Chinese industrie weer op volle toeren draait, kan de containermarkt herstellen. Dat zal naar verwachting in het tweede of derde kwartaal zijn. Ook andere segmenten, zoals tankschepen, krijgen waarschijnlijk last van lage tarieven, bijvoorbeeld indien de Chinese vraag naar olie-gerelateerde producten afneemt.

Zeevracht is verreweg de goedkoopste vorm van transport. Indien haast geboden is, bieden de trein en het vliegtuig uitkomst. Het transport per zeeschip tussen China en Rotterdam duurt normaal gesproken ongeveer zes weken, per trein twee weken en per

vliegtuig één dag. Normaal gesproken kunnen afnemers en leveranciers dus een inhaalslag maken door van zeevracht over te schakelen op de trein of het vliegtuig.

Helaas zijn ook het treinverkeer en het vliegverkeer ernstig ontregeld. De Chinese stad Wuhan, waar tienduizenden mensen besmet zijn, is een belangrijk logistiek knooppunt, onder meer voor spoorvervoer. Veel treinverkeer is daardoor in elk geval tot maandag 10 februari gestremd. De treinen daarna zijn in elk geval tot maart zeer waarschijnlijk al volgeboekt. Wel rijden er vanaf maandag 10 februari waarschijnlijk extra treinen vanwege de grote behoefte aan goederenvervoer over het spoor. Het is echter [maar zeer de vraag](#) of er wel vrachtwagens en chauffeurs beschikbaar zijn om goederen naar de railterminals te vervoeren. Veel chauffeurs zitten nog thuis op last van de overheid.

Ook de luchtvracht is ontregeld. Normaliter worden veel goederen – bijvoorbeeld spoedzendingen van bepaalde onderdelen of via internet bestelde pakketjes – vervoerd in het ruim van passagiersvliegtuigen. Vanwege het virus zijn vrijwel alle passagiersvluchten van en naar het vasteland van China geannuleerd, op verzoek van de WHO en diverse overheden. KLM vliegt waarschijnlijk tot half maart niet naar het Chinese vasteland.

Bij diverse luchtvaartmaatschappijen is onrust ontstaan onder piloten en andere medewerkers, omdat zij vrezen met het virus te worden besmet en daarom niet meer naar China willen vliegen. De vraag naar spoedzendingen kan de komende weken toenemen, waardoor de tarieven voor luchtvracht fors kunnen stijgen, zeker wanneer de Chinese industrie weer echt op gang komt. Ook expediteurs kunnen goed verdienen aan het organiseren van spoedzendingen voor hun klanten. Het is wel de vraag of de komende tijd voldoende vrachtvliegtuigen beschikbaar zijn, vanwege een mogelijk sterk toenemende vraag.

Retail

Nederlandse retailers importeren veel verschillende consumentenproducten uit China. Vijf productcategorieën met de hoogste importwaarde vanuit het Aziatische land zijn in de eerste tien maanden van 2019 kleding (bijna 2,2 miljard euro), kindervagens, speelgoed en spellen (1,2 miljard euro), huishoudelijke apparaten (826 miljoen euro), meubelen (844 miljoen euro) en schoeisel (590 miljoen euro). Het relatieve belang van Chinese producten in verhouding tot de totale import per productgroep loopt overigens sterk uiteen. Voor kleding en schoenen is dit onder de 20 procent, terwijl het voor andere productgroepen kan oplopen tot boven de 40 procent (figuur 2).

Voor individuele retailers betekenen deze algemene cijfers niet zoveel. Sommige kleinere spelers of niche-ondernemers importeren namelijk al hun producten uit China, wat voor hen grote problemen oplevert als de productie in China voor langere tijd stilligt. De voorraden zijn soms maar toereikend voor enkele weken. Deze ondernemers kunnen vaak moeilijker switchen van producent, omdat zij specifieke productieafspraken met de fabrikant hebben gemaakt. Grotere spelers, bijvoorbeeld in de kledingbranche, zijn vaak flexibeler omdat zij hun producten ook afnemen van producenten uit andere landen.

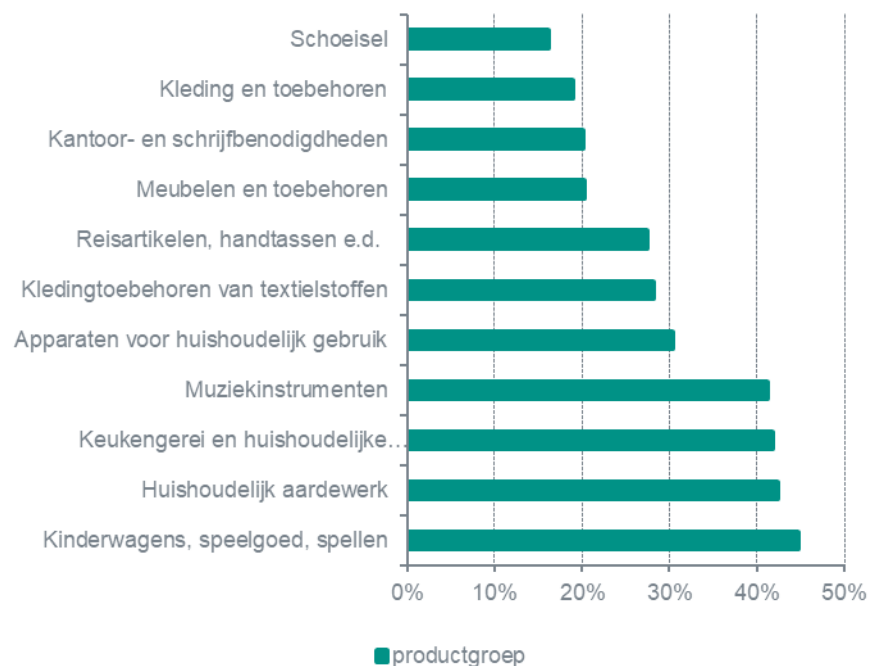
De initiële gevolgen van het coronavirus lijken overigens minimaal. Dit beaamt ook branchevereniging [InRetail](#). De bevoorrading komt de komende weken niet in de knel omdat containerschepen al weken onderweg zijn. Zo werd de lencollectie in de

modebranche al verscheept voor het ingaan van de reguliere productiestop vanwege de Chinese nieuwjaarkavakantie.

De najaarscollectie, die in juni wordt verscheept, komt pas in de knel als de productiestop meerdere maanden duurt. Dat biedt dus enige speelruimte om productieachterstanden in te lopen. Daar staat tegenover dat in bijvoorbeeld de woonbranche de bevoorrading meer doorlopend is. Met name retailers die leunen op het goedkopere segment met een beperkt assortiment uit China lopen eerder aan tegen knelpunten in de bevoorrading.

Figuur 2: Aandeel van China van aantal producten in Nederlandse import

Periode: januari tot en met oktober 2019.



Bron: CBS

Leisure

Het nieuwe coronavirus raakt het toerisme vanuit China naar Nederland. De Chinese overheid heeft eind januari reisbeperkingen opgelegd aan de eigen bevolking. Daarnaast hebben luchtvaartmaatschappijen vluchten van en naar China geannuleerd. [NBTC Holland Marketing](#) verwacht dat alleen al hierdoor in 2020 zo'n 20 procent minder Chinezen naar Nederland komen.

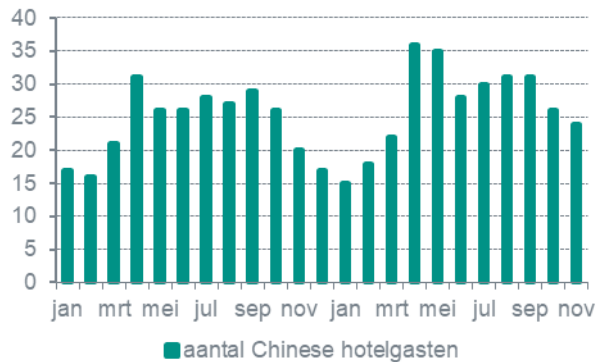
De uiteindelijke effecten op het toerisme hangen uiteraard af van de duur van de reisbeperkingen. Geluk bij een ongeluk is dat het coronavirus in de wintermaanden de kop opstak, want de meeste Chinezen bezoeken Nederland van april tot september (figuur 3). Zo nam in april 2019 het aantal Chinese hotelgasten zo'n 50 procent toe ten opzichte van maart.

De gevolgen van het wegblijven van Chinese toeristen en zakenreizigers op de [gehele toerismesector](#) zijn relatief beperkt. Hoewel het aantal toeristen uit China de afgelopen

jaren sterk is gegroeid, is hun aandeel in het totaal aantal buitenlanders dat Nederland bezoekt nog klein. Volgens NBTC Holland Marketing ontving Nederland vorig jaar 380.000 Chinezen. Zo'n 300.000 daarvan overnachten in een hotel, blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Dit is 1,9 procent van alle buitenlandse hotelgasten. Omdat zij gemiddeld korter in Nederland verblijven dan andere buitenlanders is hun aandeel 1,7 procent van het aantal overnachtingen van buitenlanders.

Figuur 3: Aantal Chinese hotelgasten (2018 - 2019)

Aantal X 1.000



Bron: CBS

De grootste pijn wordt gevoeld in en rond Amsterdam. Bijna de helft van de Chinese hotelgasten overnacht in Amsterdam. Maar omdat ook andere buitenlanders voornamelijk de hoofdstad bezoeken, is de verhouding Chinezen tot het totaal aantal buitenlandse hotelgasten vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde. Het zijn hier dus vooral horeca en attracties die populair zijn bij grote groepen Chinezen die omzet derven.

Dit geldt ook voor detailhandel die veel kooplustige Chinezen trekt, zoals juweliers, warenhuizen en modezaken. Chinezen kopen meer dan andere toeristen luxe consumentenproducten tijdens hun vakantie, omdat deze producten in China veel duurder zijn. Het [Financiële Dagblad](#) citeerde een juwelier die verwacht dat als de situatie lang aanhoudt dit 10 tot 25 procent van zijn omzet kan schelen.

Healthcare

De sector Healthcare staat logischerwijs volop in de belangstelling nu in China het nieuwe coronavirus is uitgebroken. Vooralsnog zijn de gevolgen voor de Nederlandse gezondheidszorg beperkt.

Nederland voert diverse farmaceutische producten uit China in. In de eerste elf maanden van 2019 ging het om 349 miljoen euro: ongeveer 5 procent van de totale import (7,3 miljard euro) van deze producten. Ook andere medische producten, zoals kronen, wegwerp-operatiemateriaal en handschoenen, worden veel in China geproduceerd.

De sector zal vooral problemen ondervinden wanneer het transport naar Europa stilligt, want een groot deel van deze producten wordt niet in Wuhan of omgeving geproduceerd. Het is wel van belang dat fabrieken in andere delen van China weer gaan produceren. Doordat steeds meer 'just in time' wordt geleverd, zijn de voorraden in Nederland minder groot. Wanneer de transportketen hapert, is dit in Nederland relatief snel voelbaar. Dan zullen ziekenhuizen sneller door hun voorraden heen zijn en krijgen patiënten mogelijk een minder grote voorraad medicijnen mee naar huis.

De import van farmaceutische grondstoffen uit China staat al langer in de belangstelling. De productie daarvan concentreert zich namelijk steeds meer in China of India, waardoor de keten van geneesmiddelenproductie kwetsbaar wordt. Hierover is al eerder de noodklok geluid. Het coronavirus kan deze ontwikkeling versterken.

Grondstoffen

De uitbraak van het nieuwe coronavirus heeft veel grondstofprijzen onder druk gezet, voornamelijk de [energieprijzen](#) en industriële metaalprijzen. De prijsval is het gevolg van het negatieve sentiment van investeerders over toekomstige economische activiteit in China. De koperprijs is het meest gevoelig voor veranderend sentiment van investeerders en conjuncturele schommelingen. Na het bekend worden van de uitbraak op 20 januari is de prijs met meer dan 10 procent teruggevallen. Maar ook de andere metalen zijn flink in prijs gezakt: ijzererts, zink, aluminium en nikkel zijn allemaal gedaald.

Dit komt doordat China een significant aandeel heeft in de consumptie van deze metalen. Zo neemt China circa twee derde van de totale overzeese handel van ijzererts voor haar rekening; de angst dat de virusuitbraak de Chinese productie van staal negatief beïnvloedt zorgde voor een flinke prijsdaling (-15 procent) voor ijzererts sinds 20 januari. De agrarische grondstoffen zijn minder gevoelig voor het negatieve sentiment als gevolg van het coronavirus. Andere invloeden, zoals slechte weersomstandigheden in India of een recordoogst in Brazilië, wegen zwaarder voor respectievelijk de suiker- of koffieprijs. Tijdens de uitbraak van het SARS-virus in 2002-2003 was de impact op de grondstofprijzen ook onmiskenbaar.

In maart 2003, na de eerste wereldwijde waarschuwing van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), namen de grondstofprijzen een duikvlucht. Twee maanden bleef de gemiddelde grondstofprijs relatief laag en in mei – nog voordat de WHO de wereld SARS-vrij verklaarde – namen de prijzen weer toe. Pas aan het einde van 2003 bevond de gemiddelde grondstofprijs zich weer op het niveau van voor de uitbraak. Niet alleen voor de mondiale economie, maar ook voor grondstofmarkten gaat het Economisch Bureau van ABN AMRO uit een vergelijkbaar SARS-scenario. ABN AMRO verwacht dat de wereldwijde economische groei relatief zwak blijft in de eerste helft van dit jaar en tevens dan zijn dieptepunt bereikt, met daarna een gematigd herstel in de tweede helft van 2020. De grondstofprijzen kunnen in het geval van een vrijverklaring door de WHO sneller herstellen.

Colofon

ABN AMRO Sector Advisory			
	Sander van Wijk	Hoofd Sector Advisory	sander.van.wijk@nl.abnamro.com
	Franka Rolvink-Couzy	Hoofd Sector Research	franka.rolvink@nl.abnamro.com
	Rishma Hoeba	Secretaresse	rishma.hoeba@nl.abnamro.com
Agrarisch	Pierre Berntsen	Sector Banker	pj.berntsen@nl.abnamro.com
	Jan de Ruyter	Sector Banker	jan.de.ruyter@nl.abnamro.com
	Nadia Menkveld	Sector Econoom	nadia.menkveld@nl.abnamro.com
	Martijn Leguijt	Sector Analist	martijn.leguijt@nl.abnamro.com
Food	Rob Morren	Sector Banker	rob.morren@nl.abnamro.com
	Nadia Menkveld	Sector Econoom	nadia.menkveld@nl.abnamro.com
	Martijn Leguijt	Sector Analist	martijn.leguijt@nl.abnamro.com
TMT	Vacature	Sector Banker	Vacature
	Kasper Buiting	Sector Econoom	kasper.buiting@nl.abnamro.com
	Justine Vijver	Sector Analist	justine.vijver@nl.abnamro.com
Zakelijke diensten	Han Mesters	Sector Banker	han.mesters@nl.abnamro.com
	Kasper Buiting	Sector Econoom	kasper.buiting@nl.abnamro.com
	Justine Vijver	Sector Analist	justine.vijver@nl.abnamro.com
Retail	Henk Hofstede	Sector Banker	henk.hofstede@nl.abnamro.com
	Paul Metzmakers	Sector Econoom	paul.metzmakers@nl.abnamro.com
	Selma van der Graaf	Sector Analist	selma.van.der.graaf@nl.abnamro.com
Leisure	Stef Driessen	Sector Banker	stef.driessen@nl.abnamro.com
	Paul Metzmakers	Sector Econoom	paul.metzmakers@nl.abnamro.com
	Selma van der Graaf	Sector Analist	selma.van.der.graaf@nl.abnamro.com
Industrie	David Kemps	Sector Banker	david.kemps@nl.abnamro.com
	Albert Jan Swart	Sector Econoom	albert.jan.swart@nl.abnamro.com
	Alexander Goense	Sector Analist	alexander.goense@nl.abnamro.com
Transport & Logistiek	Bart Banning	Sector Banker	bart.banning@nl.abnamro.com
	Albert Jan Swart	Sector Econoom	albert.jan.swart@nl.abnamro.com
	Bram van Amerongen	Sector Analist	bram.van.amerongen@nl.abnamro.com
Bouw	Petran van Heel	Sector Banker	petran.van.heel@nl.abnamro.com
	Madeline Buijs	Sector Econoom	madeline.buijs@nl.abnamro.com
	Casper Wolf	Sector Analist	casper.wolf@nl.abnamro.com
Vastgoed	Petran van Heel	Sector Banker	petran.van.heel@nl.abnamro.com
	Madeline Buijs	Sector Econoom	madeline.buijs@nl.abnamro.com
	Casper Wolf	Sector Analist	casper.wolf@nl.abnamro.com
Healthcare	Anja van Balen	Sector Banker	anja.van.balen@nl.abnamro.com
	Laura Kranenburg	Sector Analist	laura.kranenburg@nl.abnamro.com
Energie	Arnold Mulder	Sector Banker	arnold.mulder@nl.abnamro.com
	Alexander Goense	Sector Analist	alexander.goense@nl.abnamro.com
Thema's	Sonny Duijn	Sector Econoom	sonny.duijn@nl.abnamro.com
	Bram van Amerongen	Sector Analist	bram.van.amerongen@nl.abnamro.com

Dit document is samengesteld door ABN AMRO. Het heeft uitsluitend als doel om financiële en algemene informatie te verstrekken over de economie. ABN AMRO behoudt zich alle rechten voor met betrekking tot de informatie in het document en het document wordt uitsluitend aan u verstrekt voor uw informatie. Het is niet toegestaan dit document (geheel of deels) te kopiëren, distribueren, door te geven aan een derde of om het voor enig ander doel te gebruiken dan hier boven bedoeld. Dit document is informatief bedoeld en vormt geen aanbieding van effecten aan het publiek, of een uitnodiging om een aanbod te doen.

U mag niet om welke reden dan ook vertrouwen op de informatie, meningen, beramingen, en aannames in dit document noch dat het compleet, accuraat of juist is. Er wordt geen garantie gegeven, uitdrukkelijk of stilzwijgend, door of uit naam van ABN AMRO, haar directeuren, functionarissen, vertegenwoordigers, gelieerde partijen, groepsmaatschappijen of werknemers met betrekking tot de juistheid of volledigheid van de informatie in dit document, en geen enkele aansprakelijkheid wordt geaccepteerd voor enig verlies als direct of indirect gevolg van het gebruik van deze informatie. De opvattingen en meningen opgenomen hierin kunnen op enig moment aan verandering onderhevig zijn en ABN AMRO heeft geen enkele verplichting om de informatie in dit document na de datum hiervan te herzien.

Voordat u in enig product van ABN AMRO investeert, dient u zich te informeren over de verschillende financiële en andere risico's, alsmede mogelijke beperkingen voor u en uw investeringen als gevolg van toepasselijke wetgeving en regels. Indien u, na lezing van dit document, overweegt een investering te doen in een product, raadt ABN AMRO aan om een dergelijke investering met uw relatiemanager of persoonlijke adviseur te bespreken om nader te bezien of het relevante product – met inachtneming van alle mogelijke risico's – past bij uw investeringen. De waarde van beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garanties voor de toekomst. ABN AMRO behoudt zich het recht voor wijzigingen in dit materiaal aan te brengen.

Alle rechten voorbehouden