

Welke rol speelt Guangzhou op het internationale en nationale podium?



Zhankan Li
303761

Inhoudsopgave:

Hoofdstuk 1 Introductie

Hoofdstuk 2 Globalisatie en world cities

2.1 Urbanisatie and world cities

2.2 Definitie World Cities

2.2.1 Braudel's world cities

2.2.2 *Friedmann en zijn city hypothesis*

2.2.3 *De globale agglomeratie en lokale decentralisatie van Saskia Sassen.*

2.2.4 De Wereldsteden benaderingen van P.J.Taylor

2.3 Factoren en variabelen van wereldsteden

2.3.1 *De grootte van de stad.*

2.3.2 *De mobiliteit van een stad.*

2.3.3 *Koopkracht en prijsniveau.*

2.3.4 *Hoofdkantoren van internationale organisaties in de stad*

2.3.5 *Toerisme*

2.3.6 *Subjectieve factoren*

2.3.7 *Andere variabelen.*

2.4 World Cities.

Hoofdstuk 3: De huidige situatie en de economische eigenschappen van Guangzhou

3.1. Guangzhou als Handelsstad.

3.2. Huidige economische situatie van Guangzhou

3.2.1 *Economische groei*

3.2.2 *Problemen*

3.3 Externe invloeden op Guangzhou.

3.3.1 *Externe invloeden op export*

3.3.2 *Externe invloeden op de investeringen in Guangzhou*

3.4 Guangzhou als het centrum van Zuid-China en zijn MICE-functies

3.4.1 Centrale steden en MICE

3.4.1.1 *Centrale steden hebben aangeboren goede conditie om MICE-functies te vervullen*

3.4.1.2 *Volgens de UFI krijgen centrale steden de voorkeur boven andere plaatsten voor MICE-activiteiten*

3.4.1.3 *De MICE-activiteiten kunnen bijdragen aan de ontwikkelingen van de Centrale stad.*

3.4.2 MICE verbetert het imago en de status van Guangzhou

3.4.2.1 *De radiatie van Guangzhou en MICE.*

- 3.4.2.2 MICE en de multi-functionaliteit van de Gaungzhou
- 3.4.2.3 MICE en de externe functie van Guangzhou.
- 3.4.2.4 MICE en City Culture.

3.5 De Guangzhou Port

- 3.5.1 *De geschiedenis van Guangzhou Port*
- 3.5.2 *De activiteiten en de faciliteiten van Guangzhou Port.*
 - 3.5.2.1 De verdeling van de Haven.
- 3.5.3 *De voordelen van Port Guangzhou.*
 - 3.5.3 De voordelen van Port Guangzhou.
 - 3.5.3.1 Gunstige geografische ligging.
 - 3.5.3.1.1 Het Hinterland van de Haven.
 - 3.5.3.2 Gunstige klimaat.
 - 3.5.3.3 Historische voordelen
- 3.5.4 *De verdeling van routes*
 - 3.5.4.1 Routes langs de Chinese kust naar het noorden.
 - 3.5.4.2 Vastelandse routes.
 - 3.5.4.3 Passagierstransport
- 3.5.5 *Toekomst perspectieven van de haven*

Hoofdstuk 4 Analyse en advies: Guangzhou world city?

4.1 Guangzhou en world city

- 4.1.1 *Friedmann's thesis en Guangzhou.*
- 4.1.2 *Taylor's benaderingen en Sassen's definitie van world cities.*
- 4.1.3 *Lage GDP en lage prijsniveau.*
- 4.1.4 *Verkeersproblemen*
- 4.1.5 *Groote luchthaven*
- 4.1.6 *Andere variabelen.*

4.2 De potentie van Guangzhou en eventuele advies.

- 4.2.1 *efficiëntie van economische activiteiten moeten worden verbeterd.*
- 4.2.2 *Innovatie.*
- 4.2.3 *Milieubescherming*
- 4.2.4 *Sociale problemen*
- 4.2.5 *Meer City Management*
- 4.2.6 *MICE activiteiten verder uitbreiden.*
- 4.2.7 *Advies voor de gespecificeerde markten.*
- 4.2.8 *Internationalisering van de Haven.*

Hoofdstuk 5: Conclusie

Hoofdstuk 1 Introductie

Guangzhou wordt vaak genoemd als de “south gate” van China en is de hoofdstad van de provincie Guangdong. Deze stad is het economische, culturele, politieke, educatieve en logistieke centrum van zuid-China. Guangzhou bevindt zich in de nabijheid van Hongkong en Macau, en in het centrum van de Pearl River Delta (waar de Chinese economische liberalisatie voor het eerst werd ingevoerd in 1976).

Guangzhou staat bekend om zijn economische bijdrage aan de Chinese economie. De GDP per capita van Guangzhou telt in het jaar 2008 81.233¹ Chinese yuan (11696 US dollar). De totale GDP (800 miljard yuan, 117 miljard US dollar) staat als derde in China achter Shanghai (1^{ste}) en Peking (2^e). Daarnaast staat Guangzhou aan de top op de vele nationale economische rankings, zoals de 3e grootste vliegveld (Baiyun airport), 2^e media center van China etc.

Naast de binnenlandse belangen heeft Guangzhou ook invloed op internationaal niveau, twee opvallende eigenschappen zijn de internationale trade fairs van Guangzhou en zijn Huangpu Haven.

Sinds 1957 wordt er twee keer per jaar een trade fair gehouden in Guangzhou door het ministerie van handel. Dit is de veruit de grootste commercieel beurs in China. Zakenmannen uit de hele wereld komen in april en oktober elk jaar bijeen om deze grote tentoonstelling van verschillende fabrikanten uit heel China te bewonderen.

Guangzhou Huangpu Haven is de 3^e grootste haven in China en 5^e in de wereld², met een jaarlijks doorvoer van 340.000.000 ton. Deze fungeert als een ontmoetings plaats van verschillende culturen en technologieën tussen China en de rest van de wereld.

Zoals vermeld hierboven blijkt dat een Guangzhou belangrijke stad is voor China, maar hoe belangrijk is de stad voor de wereld? Grote en belangrijke steden in de wereld noemt men graag “world cities”, steden als New York, Parijs en Londen zouden volgens men ongetwijfeld wel tot world cities behoren. Er ontbreekt echter algemene normen die world cities bepalen.

Aan de andere kant, Guangzhou is voor velen meer een National Star dan een world city. De stad heeft niet de internationale reputatie die andere Chinese steden juist wel hebben zoals Shanghai en Hongkong. De vraag is echter, is dat te subjectief beoordeeld? Welke rol speelt Guangzhou precies in de wereld?

¹ http://news.xinhuanet.com/local/2009-01/24/content_10711692.htm

² http://www.hp.gov.cn/tzhp/hpjl/t20030711_4445.htm

De bovengenoemde aspecten zijn slechts enkele voorbeelden van de economische belangen van Guangzhou, om achter te komen welke invloeden Guangzhou heeft op zowel binnenlandse –en de wereldwijde economie, zullen verschillende economische aspecten van Guangzhou onder de loep worden gebracht, daarom luidt mijn onderzoeksvraag:

Welke rol speelt Guangzhou op het podium op zowel nationaal en internationaal niveau en welke factoren hebben er bijgedragen aan zijn positie. Om deze onderzoeksvraag stap voor stap uit te werken, is er een aantal deelvragen opgesteld:

-Hoe worden (wereld) steden gemeten volgens de meeste urban economen en wat zijn de factoren en variabelen? (hfst.2)

-Wat zijn de geschiedenis en de huidige economische situaties en ontwikkeling van Guangzhou, en welke belangrijke economische eigenschappen heeft de stad?(hfst.3)

-Is Guangzhou een world city?(Hfst 4)

De opbouw van mijn scriptie is als volgt:

Hoofdstuk 1 is de introductie van de scriptie. Hoofdstuk 2 is een theoretische achtergrond van wereld steden. Bekende urban economen zoals Taylor en Sassen hebben ooit hun visie gegeven op de begrippen wereldsteden en city measurement. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste recente en in het verleden plaatsgevonden ontwikkelingen van Guangzhou besproken. In hoofdstuk 4 zullen de in hoofdstuk 2 besproken elementen en variabelen toegepast in het geval van Guangzhou (Hoofdstuk 3) zodat het internationale belang van de stad beoordeeld kan worden. Hoofdstuk 5 is de conclusie waar de hoofdvraag beantwoord zal worden.

Hoofdstuk 2 Globalisatie en World Cities

In dit hoofdstuk zullen de volgende worden behandeld: wat denken de meeste urban economen over world cities en welke variabelen gebruikt kunnen worden om world cities meten.

2.1 Urbanisatie and world cities

Na de eerste en de tweede industriële revolutie waren world cities ontstaan, de meeste belangrijke en grote industriële steden zich hebben ontwikkeld in verschillende tijdperken en hebben allemaal hun eigen eigenschappen. Londen bijvoorbeeld was in opkomst tijdens de eerste industriële revolutie rond 1770 met machines van stomen motor. Industriële steden als Seattle bijvoorbeeld, was in opkomst tijdens de tweede industriële revolutie met machines van elektrische motor. Hoewel er grote verschillen zijn tussen deze steden, valt het me op dat zij allemaal ongeveer dezelfde processen van ontwikkelingen hebben gehad. Urbanisatie van die steden is een goed voorbeeld, wat betekent dat er steeds meer mensen zich naar steden toe trekken. Zelfs tot nu toe, de meeste grote wereldsteden hebben steeds een hogere bevolkingsaantal en concentraties dan andere regio's.

Echter, de mate van urbanisatie is niet de enige variabele die bepaalt of een stad World city is of niet. Zürich bijvoorbeeld, heeft een veel lagere inwonersaantal en concentratie dan die van Caïro, echter staat de eerste veel hoger aangeschreven als een world city dan de laatste

Er zijn daarom meerdere variabelen om World Cities te bepalen. In de komende paragrafen zullen die variabelen worden behandeld.

2.2 Definitie World Cities

Zoals vermeld in het vorige paragraaf, World Cities kunnen niet worden vastgesteld door een bepaald factor of variabel. Verschillende urban economen hebben geprobeerd een wereldstad te definiëren

2.2.1 Braudel's world cities

Een van de eerste economen die world cities geprobeerd hebben te definiëren is Braudel(1984)³. Hij definieerde wereldsteden als een "economically autonomous section of the planet able to provide for most of its own needs, section of which its internal links and exchanges give a certain organic unity" (Peter J. Taylor (2004) World city Network, *Braudel's world cities*). Zo heeft hij een aantal eigenschappen van een wereldstad genoemd, deze zijn ten eerste wereldstad moet een centrale ligging ten opzichte van het land hebben, ten tweede de stad moet open en internationaal zijn, met andere woorden, een wereldstad moet openstaan voor internationale handel en culturele

³ Peter J. Taylor (2004) World city Network, *Braudel's world cities* vol.1 pp.13

uitwisselingen. Bovendien moet de stad ook het logistieke centrum zijn, het bezit van een grote en internationale (lucht)haven zijn zeer gunstig zijn. Volgens Braudel zijn er twee voorwaarden voor de ontwikkelingen van world cities, de eerste is dat een wereldstad nooit geïsoleerd is, zij hebben ook andere steden nodig zich te ontwikkelen. De tweede voorwaarde is dat de wereldstad altijd mee verandert met de wereld economie. Braudel heeft ook onderzoek gedaan naar de invloeden wereldsteden in de afgelopen 600 jaar (Wenen, Antwerpen, Genua, Amsterdam, Londen en New York) in Europa en de wereld. Daarmee concludeert hij dat er een sterke correlatie bestaat tussen de ontwikkelingen van wereldsteden en wat er gebeurt in de rest van de wereld.

2.2.2 Friedmann en zijn city hypothesis

In de paper van Friedmann "the world city hypothesis" van 1986⁴, heeft hij geprobeerd world cities te definiëren als een "spatial organization of new international division of labour". (Regionale organisatie van nieuwe internationale divisie van arbeid.) Friedmann deed het met een aantal theses:

-Ten eerste de functionele thesis, er zijn volgens Friedmann drie functies die een wereldstad kan vervullen, deze zijn wereldstad als het centrum van hoofdkwartieren, wereldstad als financiële centrum en wereldstad met "articulator functions" (Een wereldstad die fungeert als een brug of een link tussen de nationale economie en de wereldeconomie). De mate van een stad als een world city kan dan worden gemeten door bijvoorbeeld het aantal hoofdkwartieren dat gevestigd zijn in de stad (headquarters function), het belang als financiële centrum (financial function centre) en het aantal multinationals in de stad (articulator function). Hoe meer functies de stad heeft, hoe belangrijker die is, en hoe hoger die aangeschreven staat als een wereldstad.

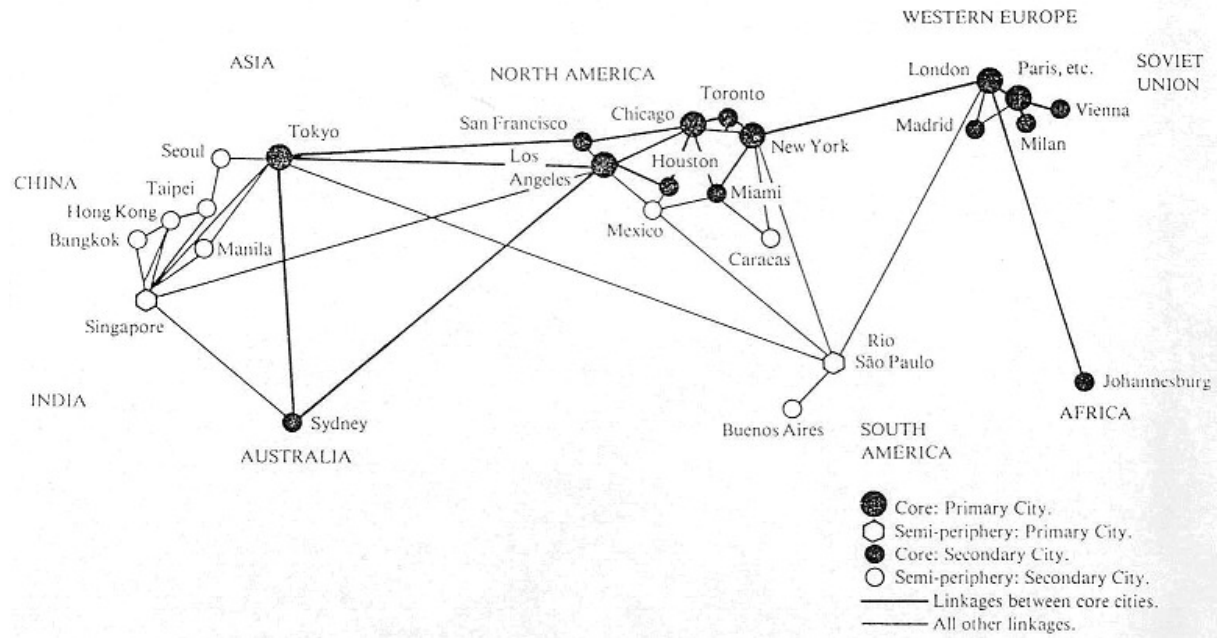
-Ten tweede de hiërarchische thesis, deze beschrijft de verschillen tussen verschillende wereldsteden. Volgens de theorieën van Friedmann is een wereldstad de ontmoetingsplaats van kapitaal, deze maakt de stad een complex van regionale hiërarchie, met andere woorden een wereldstad is een plaatst waar corporaties hun productie organiseren en marktstrategieën plannen. Deze kan worden gemeten door de mate van de stad als een financiële centrum, het aantal internationale institutie die zich hebben gevestigd is in de stad en het aantal inwoners etc.

-Derde thesis is de global-local thesis, deze beschrijft de relatie tussen de stad en zijn omgeving, oftewel intra-city relationships. Volgens Friedmann weerspiegelt de stad het structure en de veranderingen van de lokale economie. Als een stad gedomineerd wordt door sectoren als finance, corporate services,

⁴ John Friedmann (1986) *The world city Hypothesis from development to change*

media etc., zou de control function worden gevormd. Deze leidt tot de zogenaamde “nieuwe rijken” die in de stad fungeren als corporate managers, specialisten en professionals. Hierdoor ontstaan weer laaggeschoolde arbeiders die deze economische elite bedienen. Door dit verschijnsel wordt het verschil tussen arm en rijk groter. Deze sociaal structurele verandering kwam tot stand omdat zowel rijken en armen zijn ontstaan door de wereldstadvorming.

Figuur 1 De hiërarchie van world cities.



Bron: World cities in according to Friedmann's theory (the world city hypothesis)

2.2.3 De globale agglomeratie en lokale decentralisatie van Saskia Sassen.

Een nog recentere onderzoek op dit gebied is Saskia Sassen.⁵ Volgens haar is de definitie van world city veranderd door de komst van nieuwe technologieën als telecommunicatie en hedendaagse informatie technologie. Deze leidt tot twee tegenovergestelde ontwikkelingen: namelijk de globale agglomeratie en regionale decentralisatie van economische activiteiten, dit noemt Sassen “combination of spatial dispersal and global integration”,⁶ hierdoor hebben grote steden nieuwe functies gekregen. Voorbeeld van decentralisatie van economische activiteiten is dat grote steden meer gespecialiseerd zijn in bepaalde functies zoals maritieme en financiële functies, andere activiteiten verplaatsten zich langzamerhand naar andere regio's. Voorbeeld van globale agglomeratie is dat veel westerse ondernemingen hun hele productieprocessen naar China hebben verplaatst wegens haar lage loonkosten. Met andere woorden, dankzij de globale agglomeratie worden de afstanden tussen landen

⁵ Sassen S. (1991) The Global City: New York, London and Tokyo

⁶ Sassen S. (1991) The Global City: New York, London and Tokyo pp3

en steden kleiner Sassen probeerde een world city te definiëren door middel van vier verschillende aspecten van de stad.⁷ Ten eerste zijn wereldsteden de command points, wat betekent dat de meeste hoofdkantoren zich hier bevinden, er is dus vraag naar controle en management, belangrijkste beslissingen worden in wereldsteden gemaakt. Ten tweede wereldsteden zijn ook de locatie voor leidende economische activiteiten omdat daar de vraag naar financiële en business services gecreëerd wordt. Ten derde, de productie en innovatieproces van leidende economische activiteiten bevinden zich ook in world cities, en ten slotte is de markt daar ook te vinden. Volgens Sassen zijn Londen, Tokyo en New York de leidende wereldsteden. Bovendien vond Sassen dat hoewel deze steden verschillende karakteristieken en eigenschappen hebben, hebben zij ongeveer wel dezelfde ontwikkelingsprocessen meegemaakt, zoals urbanisatie en polarisatie.

2.2.4 De Wereldsteden benaderingen van P.J.Taylor

Een ander zeer bekende econoom op het gebied van urban economics is P.J. Taylor.⁸ Hij probeerde eerst een mega city en een world city te onderscheiden, Calcutta bijvoorbeeld is wel een mega city door zijn enorm aantal inwoners, maar niet een world city. Maar aan de andere kant is Zürich wel een world city maar geen mega city. Er ontbreekt daarom een algemene norm die een stad beoordeelt of die wel of geen world city is. Volgens zijn paper “a roster of world cities”, heeft Taylor geprobeerd wereldsteden te beoordelen door 4 benaderingen. De eerste is de zogenaamde “cosmopolitan characteristics and multinational corporate economy”, deze kan worden gemeten door de politieke status en de rol van multinationals. Steden die hoog gerangschikt zijn op deze benadering hebben vaak functionele bekwaamheid in politieke invloed, handel, finance, onderwijs etc. Ten tweede de nieuwe internationale divisie van arbeid, deze kan worden gemeten door bijvoorbeeld het aantal beslissing-makende activiteiten en het aantal hoofdkantoren van multinationals. Steden die fungeren als een financiële centrum, die veel hoofdkantoren van van multinationals hebben, en een snelle groei van business service sector realiseren maken een goede kans om hoog gerangschikt te worden op deze benadering. De derde factor is de globalisatie en concentratie van producer services, deze maken steden belangrijker en krachtiger op de wereldmarkt. Ten slotte, de stad als het financiële centrum, deze kan onder andere gemeten door het aantal hoofdkantoren van banken, buitenlandse bank bezittingen etc.

Om ervoor zorfwn dat niet alle steden door een kam gehaald worden, heeft Taylor ook steden beoordeeld op vier verschillende sectoren, namelijk advertising, legal service centre, banking en global accountancy service centre. Voor elk sector zijn er drie niveaus, namelijk prime, major en minor.

⁷ Sassen S. (1991) *The Global City: New York, London and Tokyo* pp4.

⁸ Taylor P, Beaverstock J.V. and Smith R.G (1999), *A Roster of world city*

In het boek van Taylor “World city Network (2002)”, beweerde hij dat zijn voorgangers een soort “hierarchy fetish” hebben.⁹ Dat betekent dat men graag steden vergelijken door middel van een ranking en ze vergelijken met standaard factoren als GDP en het aantal inwoners etc. Dat is volgens Taylor niet eerlijk en deze rankings kunnen een vertekend beeld geven van die steden. Daarom vergelijkt Taylor steden niet door middel van een ranking maar door drie niveaus, zoals vermeld in het afgelopen alinea. Steden in het zelfde niveau kunnen verschillende eigenschappen hebben waardoor ze niet direct met elkaar vergeleken kunnen worden. Echter kunnen zij wel identiek zijn qua belangrijkheid en status. Deze steden worden dan beoordeeld tot hetzelfde niveau. Hierdoor wordt de hierarchy fetish vermeden.

Tabel 1 Global Accountancy Service Centres

Prime	Major	Minor
Atlanta	Amsterdam	Adelaide
Chicago	Auckland	Antwerp
Dusseldorf	Berlin	Arhus
Frankfurt	Birmingham	Baltimore
London	Boston	Bologna
Los Angeles	Brisbane	Calgary
Milan	Brussels	Caracas
New York	Cologne	Columbus
Paris	Copenhagen	Detroit
Sydney	Dallas	Dresden
Tokyo	Hamburg	Dublin
Toronto	Hong Kong	Geneva
Washington DC	Houston	Genoa
	Jakarta	Gothenburg
	Johannesburg	Helsinki
	Lyon	Kuala Lumpur
	Madrid	Leeds
	Manchester	Lille
	Melbourne	Luxembourg
	Mexico City	Marseille
	Montreal	Miami
	Moscow	Minneapolis
	Munich	New Delhi
	Osaka	Oslo
	Philadelphia	Santiago
	Rome	Turin
	Rotterdam	Utrecht
	San Francisco	
	Sao Paulo	
	Seoul	
	Singapore	
	Stockholm	
	Stuttgart	
	Taipei	
	Tel Aviv	
	The Hague	
	Vancouver	
	Zurich	

Bron: World cities according to Taylor’s “a roster of world cities” divided in 4 sectors

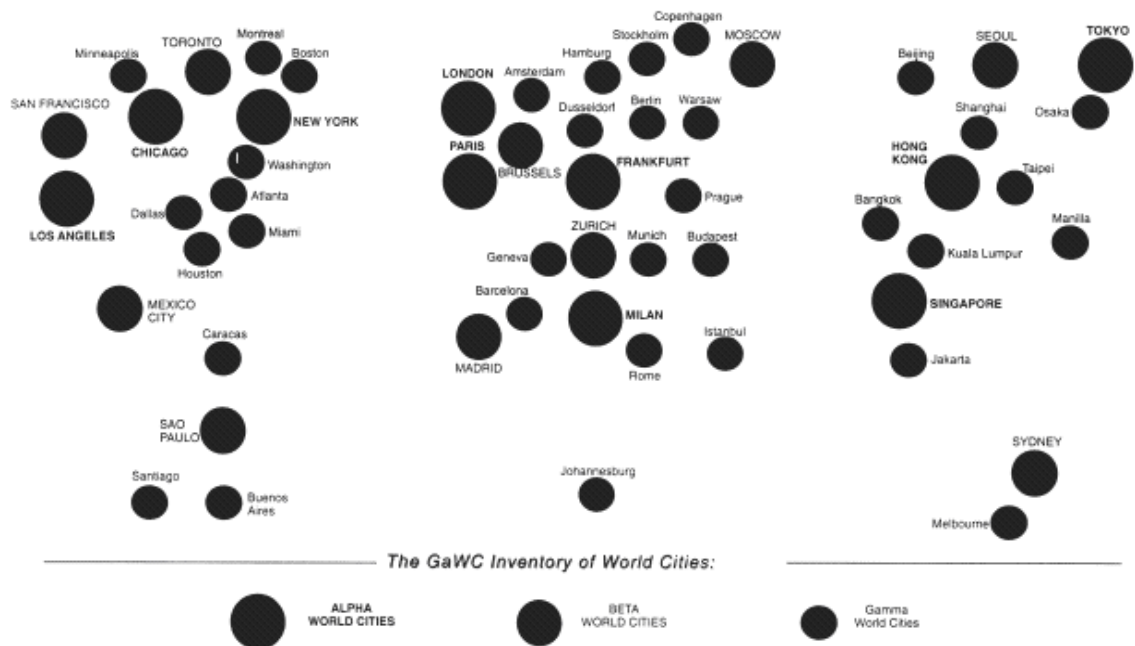
⁹ Taylor P. (2004) World city Network *Sassen’s global trilogy* pp.25

Tabel 2 Global Advertising Service Centres

Prime	Major	Minor
Chicago	Amsterdam	Auckland
London	Athens	Bangalore
Minneapolis	Barcelona	Bangkok
New York	Boston	Beijing
Osaka	Brussels	Bogota
Paris	Caracas	Bucharest
Seoul	Copenhagen	Budapest
Tokyo	Dusseldorf	Buenos Aires
	Frankfurt	Cape Town
	Helsinki	Dallas
	Hong Kong	Detroit
	Istanbul	Dublin
	Lisbon	Geneva
	Los Angeles	Hamburg
	Madrid	Jakarta
	Melbourne	Johannesburg
	Mexico City	Kuala Lumpur
	Milan	Lima
	Prague	Manila
	San Francisco	Miami
	Santiago	Montevideo
	Sao Paulo	Montreal
	Singapore	Moscow
	Stockholm	Mumbai
	Sydney	New Delhi
	Toronto	Oslo
	Vienna	Rio de Janeiro
	Zurich	Taipei
		Tel Aviv
		Warsaw
		Wellington

Bron: World cities according to Taylor's "a roster of world cities" divided in 4 sectors.

Figuur 2: World cities volgens GaWC.



bron: world cities according to GaWC

2.3 Factoren en variabelen van wereldsteden

Omdat het resultaat of een stad world city heel anders kunnen zijn wanneer je focust op bepaalde factoren of op een bepaald sector. Heeft Taylor daarom gekozen om steden te vergelijken op niveaus en ze onderscheiden in verschillende sectoren.

Echter, welke factoren hebben urban economen gebruikt om een stad te beoordelen? Bij de GaWC Research bulletin 5 worden de onder andere de volgende criteria gebruikt

2.3.1 De grootte van de stad.

De grootte van de stad kan op meerdere verschillende manier worden gemeten, in de meeste gevallen zullen de criteria het aantal inwoners en de oppervlakte van de stad worden gebruikt. Hoe meer mensen in een stad wonen, hoe meer human capital en potentie de stad heeft. Dit is hetzelfde voor de oppervlakte, hoe groot een stad is hoe meer potentie voor industriële activiteiten. Dit is hetzelfde voor de oppervlakte, hoe groot een stad is hoe meer potentie voor industriële activiteiten. Grootste stad qua het aantal inwoners is Tokyo, gevolgd door Jakarta. Over het algemeen wordt de norm het aantal inwoners vaker gebruikt om de grootte van een stad te meten.

2.3.2 De mobiliteit van een stad.

De mobiliteit is ook een belangrijke factor voor het meten van een stad. Volgens de “queuing theory (Gust Blauwens (2002) Transport economics)¹⁰, toenemende vraag naar verkeer veroorzaakt vertragingen, die de vraag naar het verkeer nog eens kan reduceren. Daarom is het belangrijk dat een stad een goede transport systeem heeft, die de stad toegankelijk maakt en vertragingen reduceert, om de stad aantrekkelijker te maken. Volgens een onderzoek van forbes, Steden met de meeste files zijn Manilla, Caïro, Lagos en Macau.¹¹ Het is opvallende dat grootste world cities als Londen en Parijs niet behoren tot de top van deze ranking. Dat komt ten eerste omdat grote wereldsteden een betere transport en verkeerssysteem hebben, ten tweede steden met de meeste files bevinden zich allemaal in landen in ontwikkelingen, deze steden hebben nog geen optimale verkeersinfrastructuren en systemen. Ten slotte, files kunnen ook ontstaan door de dichtheid van inwoners in de stad, deze steden zijn nog in ontwikkelingen en zitten nog in fase van urbanisatie, waardoor het aantal inwoners steeds toeneemt.

De bereikbaarheid van de stad is ook afhankelijk van de kwaliteit van het

¹⁰

http://hoger.uitgeverijdeboek.be/livre/?GCOI=90455100417900&fa=author&person_id=85&publishergcoicode=90455

¹¹ http://www.forbes.com/2006/12/20/worlds-most-congested-cities-biz-energy-cx_rm_1221congested.html

openbare vervoer, volgens het onderzoek van Jorge Chapa van Inhabitat,¹² Steden met de beste kwaliteit van openbaar vervoer zijn Tokyo, Londen, New York en Parijs, wat overeenkomt met de resultaten van de onderzoeken van de reeds genoemd urban economen. Dit is geen toeval omdat een goed systeem van openbaar vervoer kan leiden onder andere tot een goede bereikbaarheid naar de stad. Een slechte bereikbaarheid betekent files en vertragingen, wat zeer ongunstig zijn voor de ontwikkelingen van de stad.

2.3.3 Koopkracht en prijsniveau.

Het prijsniveau weerspiegelt de koopkracht en de welvaart van de stad. Hoe meer inwoners aan inkomsten ontvangen, hoe meer consumenten surplus er zijn in de maatschappij, hoe meer consumpties aan diensten, producten en vastgoed. Hierdoor maken producenten meer winst, en prijzen nemen dan toe. Daarom is er een sterke correlatie tussen de welvaart en het prijsniveau.¹³

Tabel 3

The world's most expensive cities in 2008

Rank	Cities	Index (New York = 100)
1	London	120.2
2	Oslo	112.3
3	Dublin	105.2
4	Copenhagen	102.6
5	New York	100.0
6	Zurich	97.7
7	Geneva	96.0
8	Tokyo	94.4
9	Helsinki	92.8
10	Paris	92.8
11	Luxembourg	91.9
12	Stockholm	90.8
13	Vienna	88.3
14	Amsterdam	86.2
15	Munich	84.9

Bron: http://www.citymayors.com/economics/expensive_cities2.html

Echter, een sterke en stabiele economie is een groot voorwaarde van dit cyclus, anders zouden problemen als sociale polarisatie (grote verschillen tussen arm en rijk) en inflatie ontstaan.

2.3.4 Hoofdkantoren van internationale organisaties in de stad

Naamsbekendheid of reputatie zijn ook zeer belangrijk voor de status van de stad. Dit kan onder andere worden gerealiseerd door het aantrekken van hoofdkantoren van internationale organisaties. De EU en de VN zijn goede voorbeelden daarvan. Het hoofdkantoor van de VN bevindt zich in New York, de internationale status van New York heeft veel invloed gehad op de keuze van de vestigingsplaats van de VN. Ook in kranten of tijdschriften gebruikt men vaak Brussel als synoniem van de EU.¹⁴ De stad zelf is een symbool

¹² <http://www.inhabitat.com/2007/10/02/transportation-tuesday-top-10-cities-for-public-transit/>

¹³ http://www.citymayors.com/economics/expensive_cities2.html

¹⁴ http://www.guardian.co.uk/media/2003/jun/25/advertising_genderissues1

geworden van deze organisaties.

2.3.5 Toerisme

Ook toerisme is belangrijk voor de reputatie van een stad. Door middel van toerisme kan de stad onder andere zijn culturele eigenschappen en natuurlijke schoonheid laten zien. Aan de andere kant wordt de stad multicultureel door toerisme, wat ook zeer belangrijk is voor de status als wereldstad. Ten slotte, toerisme levert ook veel opbrengsten op, toerisme schept banen voor lokale inwoners en de uitgaven van toeristen kunnen ook veel bijdragen aan de GDP. steden als Bangkok bijvoorbeeld zijn zeer afhankelijk van toerisme.¹⁵

Tabel 4 Populairste vakantiebestemmingen.

Top 150 City Destinations 2006		
City	Ranking	'000 tourist arrivals
London	1	15,640
Bangkok	2	10,350
Paris	3	9,700
Singapore	4	9,502
Hong Kong	5	8,139
New York City	6	6,219
Dubai	7	6,120
Rome	8	6,033
Seoul	9	4,920
Barcelona	10	4,695
Dublin	11	4,469
Bahrain	12	4,418
Shanghai	13	4,315
Toronto	14	4,160
Kuala Lumpur	15	4,125
Istanbul	16	3,994
Madrid	17	3,921
Amsterdam	18	3,901
Mecca	19	3,800
Prague	20	3,702
Moscow	21	3,695
Beijing	22	3,593
Vienna	23	3,339
Taipei	24	3,280

2.3.6 Subjectieve factoren

Boven genoemde factoren zijn objectieve factoren en kunnen relatief gemakkelijker worden gemeten, echter zijn er ook subjectieve factoren die een stad bepaalt of die een wereld stad is.

¹⁵ http://www.euromonitor.com/Top_150_City_Destinations_London_Leads_the_Way

Ten eerste, de stad moet “open” zijn. Met andere woorden, de stad beschikt over persvrijheid, transparante markten, gemakkelijke toegang tot informatie en technologie. Grote steden hebben vaak een lage barrière voor wereldhandel en buitenlandse investeringen, zodat de stad multicultureler en internationaler wordt. Londen en Parijs bijvoorbeeld, zijn zeer naar de buitenwereld gericht, deze steden hebben veel internationale multiculturele activiteiten en focussen zich op de service industrie.

Het tweede voorbeeld is de leefbaarheid van de stad,¹⁶ oftewel quality of life. Deze kunnen worden onder andere gemeten door de levensverwachting, aantal echtscheidingen, GDP per capita, politieke stabiliteit, werkloosheid etc. Een goede leefbaarheid kan onder andere veel talenten naar de stad trekken, wat ook ten gunste zijn voor de ontwikkelingen van de stad.

Bovendien, politieke invloed maakt de stad ook belangrijk. Steden met de meeste politieke invloed zijn vaak de hoofdstad van het land met de meeste inwoners. Steden als Peking en Tokyo hebben dit status en worden vaak gezien als het symbool van het land.

2.3.7 Andere variabelen.

Naast de boven genoemde variabelen zijn er ook andere variabelen die onderzoekers vaak gebruiken om het belang van een stad te meten. Deze zijn multiculturaliteit(aantal buitenlanders in de stad), grootte luchthaven(aantal gebruikers) of het bezit van een universiteit Het valt me op dat verschillende variabelen kunnen leiden tot verschillende resultaten.

2.4 World Cities.

In het verleden hebben veel verschillende urban economen onderzoek gedaan naar het onderwerp World cities. Hoewel ze allemaal verschillende manieren en variabelen gebruikt hadden, zijn de resultaten vrijwel identiek. Over het algemeen wordt er erkend dat Londen, Parijs, Tokyo en New York de grootste wereldsteden zijn.

Echter wordt er ook erkend dat steden unieke eigenschappen hebben en dat ze gespecialiseerd zijn op een bepaald gebied, waardoor ze niet direct met elkaar vergeleken kunnen worden (vooral Taylor). Concluderend, er is tot nu toe nog geen norm die een wereldstad bepaalt, en deze blijft nog steeds zeer subjectief.

In de volgende hoofdstukken wordt er uitgelegd of Guangzhou volgens de genoemde variabelen een wereldstad is, en welke rol de stad speelt op nationaal en internationaal niveau.

¹⁶ <http://www.finfacts.ie/qualityoflife.htm>

Hoofdstuk 3: De huidige situatie en de economische eigenschappen van Guangzhou

3.1. Guangzhou als Handelsstad

Guangzhou wordt in China vaak genoemd als een handelsstad, en kent een zeer lange geschiedenis¹⁷ als het handelscentrum van Zuid-China. Vooral in het jaar 1757, toen het algemene verbod op handel met de buitenwereld in China werd ingevoerd door keizer Qianlong, was Guangzhou de enige stad waar handel nog werd toegestaan. Buitenlanders die handel wilden drijven met Qing-China, konden dat alleen doen in Guangzhou. Dit maakte Guangzhou een belangrijke nationale handelscentrum. Aan het begin van de 20^{ste} eeuw bloeiden de handelsactiviteiten in de stad nog steeds. Dat kwam ten eerste omdat Guangzhou toen de grootste haven van China was, grootschalige en gevarieerde handelsstromen van import en export vinden zich hier plaats. Ten tweede, Guangzhou was altijd de het centrum van Politiek, cultuur en economie geweest van Zuid-China. Ten slotte had Guangzhou een goede handelscultuur door jarenlange handelen met de buitenwereld, dit is gunstig voor zijn ontwikkelingen als handelscentrum. Echter, na de communistische revolutie in 1949 werd de planeconomie ingevoerd, de industrie werd toen veel belangrijker gezien als de motor van de economische groei, waardoor de ontwikkelingen van handel door de overheid worden gelimiteerd. Oude markten en beurzen in Guangzhou verdwenen langzame hand een voor een. Na de liberalisatie (geleidelijk afschaffing planeconomie) van China in 1976 door Deng Xiaoping, bloeit de handel in Guangzhou weer, dit komt ten eerste doordat het nationaal economische beleid zich op revolutionaire wijze hebben veranderd ten opzichte van in de tijden van Mao Zedong, planeconomie werd toen geleidelijk afgeschaft. Guangzhou werd door de Chinese overheid gezien als een van de belangrijkste stap van zijn liberalisatie, waardoor deze voor het eerst hier werd ingevoerd. Het belang van handel komt weer naar voren. Ten tweede, Guangzhou bevindt zich in de nabijheid van Hongkong en Macau, Guangzhou fungeerde als een springplank van de producten en diensten uit Hongkong en Macau naar het grote Chinese hinterland. Ten slotte, Guangzhou bevindt zich in de Pearl River Delta area, deze wordt langzamerhand een nationaal belangrijke industrieel centrum. Naast de hubs, namelijk Guangzhou en Shenzhen, hebben andere steden als Dongguan, Zhongshan, Shunde etc ook enorme progressies geboekt op het gebied van industrie. Guangzhou fungeert dan als het logistieke centrum van handelsgoederen binnen deze Pearl Delta area. Ook deze is ten gunste van de handelontwikkelingen van Guangzhou, vooral op het gebied van groothandel.

¹⁷ http://gochina.about.com/od/guangzhou/p/Guangzhou_Hist.htm



De eigenschappen van handel in Guangzhou in de laatste jaren zijn als het volgende: ten eerste wegens de constante groei van het aantal inwoners en de gdp per capita in Guangzhou, nam de vraag naar handelsgoederen elk jaar toe. Ten tweede ontstaan er steeds nieuwe handelsvormen. In het verleden waren warenhuizen, toko's en agrarische markten de belangrijkste plaatsten van handelen. Eentonige goederensoorten en lage kwaliteiten heersten in Guangzhou. Tegenwoordig ziet men overal nieuwe vormen van winkels als supermarkten (zoals carrefour), megastores (zoals micro), convenience stores (zoals seven eleven) etc op straat. Dit is het resultaat van toenemende welvaart, de vooruitgang van technologie en de globalization in de stad. Ten slotte het ontstaan van specifieke markten, winkels van dezelfde sectoren komen graag bijeen op een locatie, daarom ziet men vaak in Guangzhou kledingstraten, elektronica kwartier etc, de naam verradt het al, in dat soort straten wordt er uitsluitend kleding of elektronica verkocht.

3.2. Huidige economische situatie van Guangzhou. ¹⁸

Net als de gehele China heeft de stad Guangzhou positieve en snelle ontwikkelingen geboekt op zijn economische groei in de afgelopen 5 jaar, sectoren als "industry and commerce" en finance groeiden snel, er was een grote vraag naar goederen, investeringen op vastgoed groeien geleidelijk, marktprijzen stijgen maar geen grote inflatie, efficiëntie van ondernemingen

¹⁸ J.T.Li (2008) Annual report on economic development of Guangzhou in China.

wordt verbeterd, overheidsinkomsten nemen toe, de groei van gdp per capita versnelt etc. Guangzhou laat zich zien dat zij steeds belangrijker wordt. Deze zullen worden verder behandeld in de rest van dit hoofdstuk.

In de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007, de gdp van Guangzhou bedroeg 499,699 miljard Chinese yen (ongeveer 50 miljard euro), deze groeide met 14,5% ten opzichte van hetzelfde periode in het jaar 2006. Aan de andere kant, hoewel de gdp van Guangzhou elk jaar met 10% groeide, loopt Guangzhou nog steeds ver achter op wereldniveau, in het volgende tabel kunnen wij zien dat de totale gdp van Guangzhou in het jaar 2005 slechts op 60^{ste} staat. Als deze gecorrigeerd wordt naar gdp per capita, verdient een inwoner van New York gemiddeld 8 keer meer dan die van Guangzhou.

3.2.1 Economische groei

Deze economische groei zijn toe te schrijven aan de volgende 6 aspecten.¹⁹

1. Industriële productie versnelde, verbetering economische efficiëntie

De industriële sector van Guangzhou was enorm gegroeid in de afgelopen jaren, vooral de zogenaamde pillar industries als auto en-olieindustrie. De productie bedroeg in de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007 64,28 miljard Chinese yuan en is met 21,4% gegroeid ten opzichte van hetzelfde periode van het jaar 2006. De toegevoegde waarde van de industrie sector bedroeg in dat zelfde periode 16,92 miljard euro, deze was met 19,4% gegroeid ten opzichte van hetzelfde periode van het jaar 2006, bovendien was deze 16,92 miljard nog eens 47,3% van de gdp van Guangzhou. De groei van de industriële productie van 21,4% is enorm ten opzichte van de rest van de wereld, in het jaar 2007 bedroeg de groei van de wereldwijde industriële productie 3%. Echter, zoals vermeld in hoofdstuk 2, een van de belangrijkste criterium voor world city is de groei van de dienstensector, de groei van de industrie is meer een kenmerk voor landen of regio's in ontwikkeling. In de volgende tabel zien wij dat landen die de meeste progressies op industrie hebben geboekt, zijn nog in ontwikkeling.

Ook de industrie van Guangzhou wordt steeds “zwaarder”, de productie van zware en lichte industrie zijn in de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007 respectievelijk 22,18 en 42,1 miljard yuan, deze zijn ten opzichte van het afgelopen jaar met 13,4% en 26,3% gegroeid. De verdeling van zware en lichte industrie was 34,5:65,5. D industrie was 3,2% “zwaarder” ten opzichte van hetzelfde periode van het jaar 2006.

Winsten van industriële ondernemingen namen ook toe, in de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007 hebben alle industriële ondernemingen 4,51 miljard yuan winst gemaakt, deze was met 52% gegroeid ten opzichte van het jaar daarvoor. Aantal verliesdraaiende ondernemingen waren ook afgenomen,

¹⁹ J.T.Li (2008) Economic analysis and forecast of Guangzhou (2007-2008)

het verlies van industriële ondernemingen in Guangzhou in de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007 bedroeg 3,13 miljard yuan, deze was met 41,6% afgenomen ten opzichte van het zelfde periode van het afgelopen jaar.

Een aantal factoren hebben gezorgd voor de ontwikkelingen van de industriële economie.

-Ten eerste de ontwikkelingen van de “pillar industries”. Onder de pillar industries wordt verstaan industrieën als autoindustrie en olieindustrie etc. Die zeer belangrijk zijn en het meest aandeel hebben in de industriële economie van Guangzhou. In de eerste 9 maanden van het jaar 2007, was de productie van auto-, elektronica- en olieindustrie 27,9 miljard yuan, deze is met 26,5% gegroeid ten opzichten van het afgelopen jaar.

-Ten tweede high-tech industries ontwikkelt zich snel. Industriële ondernemingen hebben in de afgelopen jaren grootschalig geïnvesteerd in innovatie en high-tech. De industriële structuur en efficiëntie wordt daarom steeds verbeterd. In de eerste 9 maanden van het jaar 2007, was de totale waarde van high-tech producten van alle industriële ondernemingen 18,62 miljard yuan, deze is met 26,9% gegroeid ten opzichte van het zelfde periode van 2006. Hoewel de stad steeds meer investeert in R&D en innovatie, moet de Guangzhou deze groei langer voortzetten om tot de wereldtop te behoren. China staat buiten de top-20 van het innoveren van technologieën

2. De groei van de dienstensector.

De dienstverlening sector heeft enorm gegroeid sinds het jaar 2007, vooral dankzij de de groei van finance service, groot-en detailhandel en transport logistiek.

In het jaar 2007, dankzij de stijgende beurs heeft de finance sector veel gegroeid. In september 2007 bedroeg Renminbi sparingen 138 miljard yuan, deze is met 8,4 toegenomen ten opzichte van januari. Echter deze groei is vooral dankzij de sparingen van ondernemingen, deze was met 15,1% gestegen ten opzichte van het afgelopen jaar. Individuele sparingen bedroeg 53,8 miljard yuan, en deze was juist met 3,3% gedaald. Uit deze data kunnen wij afleiden dat de inwonenden van Guangzhou graag beleggen dankzij de stijgende koers. Dat komt niet alleen niet door de stijgende yuan koers, maar ook wegens sterke investeringsmoed van de inwonenden

Een ander opvallende verschijnsel was dat finance instituties in Guangzhou minder sparingen van vreemd valuta hadden. In september 2007 bedroegen de sparingen in vreemde valuta 6,84 miljard dollar, deze was met 13,8% gedaald dan het begin van het jaar. Dit komt vooral door de verwachte stijgende koers van de Chinese Yuan.

Sinds 2007, de overheid van Guangzhou heeft het initiatief genomen om kleine ondernemingen te helpen met het verkrijgen van investeringskapitaal. De overheid fungeert als een brug tussen banken en kleine ondernemingen, zodat ondernemingen met banken beter communiceren kunnen.

Zowel detailhandel als groothandel breidden zich snel uit. De omzet van deze twee sectoren bedroegen in de eerste 3 kwartalen van 2007 78,9 miljard yuan, deze was met 29% gestegen ten opzichte van het jaar daarvoor.

In de eerste 9 maanden van het jaar 2007 hebben 378 duizend mensen Guangzhou bezocht (zowel met als zonder overnachtingen), deze was met 15,2% gestegen ten opzichte van hetzelfde periode in 2006. Aantal afgelegde afstand was 97 miljard persoon kilometer. Het aantal mensen dat per vliegtuig naar Guangzhou kwam groeide het snelst, 32,3 miljoen mensen bezochten Guangzhou per vliegtuig, deze was 17,5% meer dan het jaar 2006. 283,2 miljoen mensen kwamen met auto, 16,2% meer dan het afgelopen jaar.

Ook toerisme (uitsluitend met overnachting) is enorm gegroeid in Guangzhou, in de eerste 3 kwartalen van 2007 had Guangzhou 220,87 miljoen persoon overnachtingen ontvangen, deze was 10,9% meer dan het jaar 2006. In deze 220,87 miljoen overnachtingen waren er 41,52 miljoen toeristen van overzee, deze is 11,4% meer dan het jaar daarvoor. Totale inkomsten aan toerisme bedroeg 47,35 miljard yuan waarom 1,8 miljard vreemd valuta.

3. Sterke koopkracht, stabiele vraag naar investeringen, export nam toe.

Dankzij de groei van de nationale economie, de stabiele groei van de inwonenden van Guangzhou en een betere sociale zekerheid etc, heeft de Stad Guangzhou een sterkere koopkracht gekregen. De uitgaven aan consumptie in de eerste 9 maanden bedroegen in de eerste 9 maanden van 2007 18,87 miljard yuan, deze was 17,9% meer dan het jaar daarvoor, na het corrigeren van inflatie werd de stijging 15%. In deze 18,87 miljard zijn er waarvan 15,83 miljard aan detail –en groothandel en 3,03 miljard aan horeca.

Het was zeer opvallend dat de inwonenden van Guangzhou veel meer geld uitgeven aan luxe goederen als cosmetica, juwelier, sportartikelen en auto's. De extra uitgaven in 2007 ten opzichte van 2006 zijn respectievelijk 121,3%, 25,5%, 29,9% en 21,3%. Door stijgende vastgoedprijzen neemt de vraag naar hun bijproducten ook toen. Meubelen en verbouwingsartikelen worden in het jaar 2007 respectievelijk met 25,2% en 21,3% meer verkocht dan in 2006.

De dienstensector werd langzamerhand de motor van de groei van investeringen in Guangzhou. Sinds het jaar 2007 nam het aandeel van primaire –en secundaire sectoren steeds af, de tertiaire sector groeide in tegenstelling

daarvan veel sterker. In de eerste 9 maanden van het jaar 2007 werd er 88,22 miljard yuan, dat was met 19,5% gegroeid ten opzichte van het jaar 2006. In de 15 sectoren van de dienstensector, lieten 11 ervan een positieve groei zien, vooral detail-en groot handel, financiële sector, vastgoed, waterstaat, cultuur en sport, en entertainment, deze groeiden meer dan 20% ten opzichte van het jaar 2006. Zoals vermeld in Hoofdstuk 2, een belangrijk kenmerk van de ontwikkelingen van world city is het toenemende aandeel van de dienstensector. Guangzhou heeft daarom de potentie verder vooruit te gaan.

Ook werd er meer geïnvesteerd vanuit het buitenland. In de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007 werd er 2,64 miljard dollar vanuit buitenland in Guangzhou geïnvesteerd, deze was met 18,4% gegroeid ten opzichte van het jaar 2006. Wegens de lage kosten (vooral loonkosten) worden was het zeer aantrekkelijk te investeren in China, China staat als het 6^e land met de hoogste buitenlandse investeringen.

Zowel de prijs van vastgoed als de investeringen stegen hard in het jaar 2007., in de eerste kwartalen werd er 43,29 yuan geïnvesteerd in vastgoed, deze was met 28,6% gegroeid ten opzichte van het afgelopen jaar. De grote vraag naar vastgoed en het afnemende aanbod, vooral door het terugnemen van grond door de overheid van Guangzhou, hebben gezorgd voor stijgende vastgoed prijzen. De waarde van verkochte vastgoed bedroeg 68,9 yuan, deze was met 48,4% gegroeid ten opzichte van het afgelopen jaar.

De overheid is momenteel ook hard bezig met de bouw van sociale voorzieningen. Grote investeringsprojecten zijn onder andere de bouw van Guangzhou technology city, Guangzhou university city, de uitbreiding van de Guangzhou Baiyun Airport, Guangzhou World Exhibition center, en de Metro van Guangzhou. Neem het voorbeeld van de metro, voltooide investeringen bedroegen 3,18 miljard yuan. De totale lengte van de metro is 116 kilometer, deze is meer dan Peking en iets korter dan die van Shanghai. In vergelijking met andere grote steden zoals Londen (400 km), New York (400 km) en Parijs (214 km) stelt de metro van Guangzhou nog niet veel voor, echter de overheid van de stad zal het metrosysteem in de toekomst uitbreiden tot 700 km, waardoor deze waarschijnlijk wel tot een van de grootste metrosystemen wordt.

De groei van export nam af, dat komt vooral door de revaluatie van de Chinese yuan, belastingteruggaaf op export wordt aangepast etc. De export van Guangzhou bedroeg in de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007 27,65 miljard dollar, deze was met 17,3% gegroeid, ten opzichte van het zelfde periode van het jaar 2006, echter de groei was met 6% afgenomen.

3.4. Prijzen in Guangzhou groeide gestaag, echter de prijzen op grondstoffen en voedsel stegen te hard.

Over het algemeen stegen de prijzen gestaag. In het de eerste twee kwartalen van het jaar 2007 steeg de consumptie met 3 %, in het derde kwartaal zelfs met 5,3%. In vergelijkingen met andere Chinese steden, was de inflatie van Guangzhou hoger dan Peking en Shanghai, maar lager dan Shenzhen, Tianjin en Chongqing. Deze prijsstijgingen komen vooral door de stijgende prijzen van voedsel en energie. De inflatie zal op dit moment wat afgeremd zijn, aangezien de olie-en energieprijzen na de financiële crisis van 2008 flink gezakt waren. In vergelijking met inflatie ratio's van andere landen en regio's was die van Guangzhou niet veel hoger dan de rest. In het jaar 2007 was de inflatie ratio wereldwijd 1%.

5. Welvaart toegenomen, meer belastinginkomsten door de overheid.

In het jaar 2007 kregen arbeiders 78,31 miljard yuan uitbetaald, deze is met 11,7% gegroeid ten opzichte van het jaar 2006. Gemiddeld is dat 36.789 yuan, deze is met 7,8% gegroeid. Niet alleen de inkomsten maar ook de bijhorende uitgaven namen toe in Guangzhou, deze bedroeg in het jaar 2007 16848 yuan, 10,5% meer dan 2006. In de acht verschillende uitgaven daalde alleen de uitgaven aan naar gezondheidszorg af met 10,1%, andere zeven soorten uitgaven namen allemaal toe. Behalve voedsel (toename 9,9%), namen andere soorten allemaal toe met meer dan 11%. Vooral huisartikelen en service namen het sterkst toe met 16,1%. Opvallend zijn de uitgaven aan luxe consumptie, in het jaar 2007 namen de uitgaven aan cosmetica, sport, entertainment en communicatie toe met respectievelijk 25,3%, 35,6%, 24,5% en 18,7%. Ook autobezit nam toe, deze was in de eerste drie kwartalen 12,33 auto's per 100 huishoudens. In augustus 2007 rijden er 1 miljoen auto's in Guangzhou

De groeiende economie in Guangzhou heeft de belastinginkomsten bevorderd. In de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007 bedroeg de overheidsinkomsten 142,89 miljard yuan (waarvan 99,7 miljard yuan belastinginkomsten), deze was met 24,8% gegroeid ten opzichte van het zelfde periode van het afgelopen jaar.

3.2.2 Problemen

Hoewel Guangzhou op het gebied van economie enorm vooruit was gegaan, waren er ook een aantal grote problemen.²⁰

1. Geen stabiele basis voor economische groei op lange termijn.

Een aantal voorbeelden:

-Afnemende verwachte groei van de industriële sector. In het jaar 2007 was de elektronica productie en de groei van elektronica productie afgenomen.

²⁰ J.T.Li (2008) Annual report on economic development of Guangzhou in China.

Elektronica industrie was een van de pillar industries. Echter de groei van elektronica industrie nam in het jaar 2007 slechts toe met 0,9%, dit percentage is veel lager dan dan andere 2 pillar industries. Ook de export van industrieën kent problemen, vooral wegens de revaluerende yuan, toenemende concurrentie op de markt, recessies in de VS etc. In de eerste 3 kwartalen van het jaar 2007 bedroeg de export 144,46 miljard, deze was met 13% gegroeid ten opzichte van het afgelopen jaar. De groei was met 5,4% gedaald ten opzichte van het afgelopen jaar.

-Afhankelijkheid buitenlandse partners. Ondanks het feit dat de ondernemingen in Guangzhou veel winst had gemaakt in de afgelopen jaren, hebben ze echter niet een sterke en onafhankelijk merk kunnen maken. Ondernemingen in Guangzhou zijn helaas niet in staat zelf een eigen design van producten uit te brengen, op het gebied van technologie en R&D zijn ze nog zeer afhankelijk van hun buitenlandse partners. Ook de verkoop van Chinese producten op internationale markt is in de handen van de multinationals. Het zelfde geldt voor hoog waarde toegevoegde productieprocessen, daar hebben de chinezen nog geen invloed op. Bovendien was de winst die gerealiseerd worden gebaseerd op bijvoorbeeld de bescherming van de overheid (zodat de ondernemingen aan goedkope energie komen), lage loonkosten, het niet rekening meehouden met het milieu etc (geen investeringen aan milieubescherming). In de toekomst bestaan deze factoren niet meer bestaan, en dit deel van de winst zal waarschijnlijk verdwijnen. Hier moet Guangzhou goed opletten voor een stabiele ontwikkeling op lange termijn.

1. Nog niet alle inwonenden profiteren van de economische groei.

Ondanks de economische groei van Guangzhou, had lang niet iedereen hier profijt kan trekken. Een aantal voorbeelden:

-In de eerste drie kwartalen van het jaar 2007 hebben alle arbeiders 58,88 miljard yuan aan loon ontvangen, deze is met 11,7% gestegen ten opzichte van het afgelopen jaar. Deze is echter 5,26% lager dan de gdp-groei, en 13.1% lager dan de groei van de belastinginkomsten door de overheid van Guangzhou. Met andere woorden, niet-arbeiders (zoals ondernemers) hebben meer bijdrage aan de gdp-groei, en hebben daar meer profijt getrokken. Het verschil tussen arm en rijk werd daarom groter. Als wij die 11.7% corrigeren door de inflatie ervan af te trekken, zou de groei nog kleiner zijn.

-Het besteedbare inkomen van de inwoners van Guangzhou loopt achter dan andere Chinese steden. In de eerste 9 maanden van 2007 bedroeg het besteedbare inkomen van Guangzhou 16789 yuan. Deze was echter lager dan Shanghai(17831 yuan/persoon), Peking(17328 yuan/persoon), Shenzhen(18692 yuan/persoon)etc. Als het zo verder gaat, zou Guangzhou waarschijnlijk ook ingehaald worden door nieuwe grote steden als Xiamen (16316 yuan/persoon)

en Hangzhou (16760 yuan/persoon).

-De welvaartsverschillen tussen de stad en de dorp er om heen worden steeds groter. Deze bedroeg 4,64:1 in het jaar 2006, dat betekent dat inwonenden van Guangzhou 4,64 keer zoveel verdienen dan dorpingen. Volgens het onderzoek van World Bank komt de proportie dat groter is dan 2:1 zeer zeldzaam voor, 4,64 is daarom zeer groot! Welvaartsverschillen worden daarom een groot probleem, en Guangzhou wordt steeds onbetaalbaarder voor dorpingen.

-Zoals eerder vermeld, de voedselprijzen waren fors gestegen in de afgelopen jaren, echter daar hebben de boeren niet veel van geprofiteerd. Dat komt vooral door de toenemende kosten.

-Sociale problemen moeten goed worden opgelost. Hoewel problemen als criminaliteit, human mobiliteit uit andere streken, en verkeersdrukte al verbeterd werden in de afgelopen jaren, is de situatie nog lang verwijderd van het goede. Ook problemen als vergrijzing en overbevolking in Guangzhou staan hoog op de agenda. Het aantal "vreemdelingen" (mensen uit andere streken) zal naar verwachting in het jaar 2010 5,4 miljoen tellen, het aantal mensen dat in Guangzhou wonen zal dan komen op 12 miljoen. Het groeiende aantal inwonenden zal een enorm last en uitdaging zijn voor het publieke service, sociale voorzieningen en city management zijn.

3.3 Externe invloeden op Guangzhou.

3.3.1 Externe invloeden op export.²¹

Een aantal recente ontwikkelingen hebben negatieve invloed op de export van Guangzhou. Ten eerste, om de grootschalige export van de afgelopen jaren af te remmen, had de overheid zijn externe handelbeleiden aangepast. Bijvoorbeeld het geleidelijk afschaffen van belastingterugaven aan exportondernemingen en extra belasting voor milieu onvriendelijke producten. Ten tweede, de devaluerende yuan zou ook een negatieve effect kunnen hebben op de chinese export, chinese producten worden dan relatief duurder voor het buitenland. Ten slotte, door de financiële crisis van het afgelopen jaar wordt de concurrentie op de wereldmarkt als maar heftiger, wat ook nadelig is voor de chinese export producten.

3.3.2 Externe invloeden op de investeringen in Guangzhou

Sinds het jaar 2008 geldt een standaard omzetbelastingtarief voor zowel buitenlandse als binnenlandse ondernemingen, deze bedraagt 25%. Dat betekent dat buitenlandse ondernemingen extra Omzetbelasting moeten betalen dan voorheen, wat winstdaling voor hen zou kunnen betekenen. De omvang van de jaarlijkse investeringen op Guangzhou zijn zeer afhankelijk van de

²¹ X.L.Deng (2008) External Environment analysis of Guangzhou's economy in 2008

herinvesteringen door buitenlandse ondernemingen, en deze herinvesteringen zijn weer afhankelijk van de behaalde winst. Deze standaard belastingtarief zou negatief kunnen uitkomen voor Guangzhou.

3.4 Guangzhou als het centrum van Zuid-China en zijn MICE-functies

3.4.1 Centrale steden en MICE

MICE is de afkorting van Meetings, Incentives, Conferences and Exhibitions. Verschillende functies van een stad wordt hiermee beoordeeld, deze functies zijn centraliserende positie van de stad en zijn radiatie, integratie van service, externe presentatie en cultuur. MICE wordt heel vaak in verband gebracht met centraal liggende steden in zijn land of regio. Centrale steden beschikken over deze factoren.²²

*3.4.1.1 Centrale steden hebben aangeboren goede conditie om MICE-functies te vervullen.*²³

MICE-steden hebben een aantal eigenschappen. Deze zijn ten eerste dat de stad over specifieke achtergrond moeten beschikken, in het geval van centrale steden zijn dat vaak historische specifieke eigenschappen, bijvoorbeeld cultuur en toerisme, hoge bekendheid van de stad, talenten etc. Deze factoren maken MICE mogelijk. Ten tweede, de stad moet zich op een gunstige plaats bevinden. MICE-activiteiten vereisen grootschalige logistieke stromen, hunman mobiliteit, kapitaal mobiliteit en informatie mobiliteit. Daarom is de geografische ligging van de stad zeer van belang. Ook een goede verkeerssysteem maakt de ligging gunstiger. Ten slotte, factoren als gezonde industrieën, goede markt conditie, en hoge openheid zijn gunstig voor MICE-activiteiten. Grote Chinese steden voegen vaak politieke-, economische- en culture functies samen, ze hebben vaak een grote industriële- en marktvoordelen, MICE-activiteiten vinden daarom vaker plaats in centrale steden.

Natuurlijk hoeven MICE-steden niet perse Centrale steden te zijn. Voorbeelden zijn Davos in Zwitserland, waar World Economic forum jaarlijks rond eind januari gehouden wordt, en Chinese Boao, waar Forum for asia gehouden wordt. Deze steden zijn geen centrale steden, ze hebben niet de industriële of economische belangen die grote steden wel hebben. Hun grootste vooreel is de klimaat, aangezien de forums steeds op het zelfde moment van het jaar gehouden worden, wordt een stabiele klimaat vereist. Echter deze steden zijn grote uitzonderingen.

Als een megastad met 2200 jaar geschiedenis en bijna 10 miljoen inwoners,

²² S.H.Yi (2006) <http://en.invest.china.cn/chinese/OP-c/1196635.htm> "Factoren voor MICE"

²³ Y.X.XU (2007) "Counters on Promoting MICE industry Development to upgrade the status of central city of Guangzhou."

voldoet Guangzhou wel aan die vermelde voorwaarden. Guangzhou kent een zeer stabiele klimaat en wordt vaak genoemd als bloemenstad door haar “Flower Exhibition”. Bovendien heeft Guangzhou een goede en efficiënte verkeersinfrastructuur en een goede ligging, Guangzhou bevindt zich, zoals in het vorige hoofdstuk was vermeld, in de nabijheid van Hongkong en Macau, en in het hart van de Pearl River Delta. Aan de andere kant beschikt Guangzhou over de vierde grootste haven ter wereld, en de tweede grootste luchthaven van China. Bovendien heeft Guangzhou de grootste autosnelwegen netwerk in China en de belangrijkste spoorweg van China (Beijing-Hongkong lijn). Ten slotte kent Guangzhou een onbetwiste economische status in China, zowel pilaar industrieën (Auto-, olie-, elektronicaindustrieën) als moderne sectoren als logistiek, finance, exhibition, en informatie hebben allemaal grote progressies geboekt. Dankzij de boven genoemde aspecten heeft Guangzhou zeker nog veel meer potentie als MICE stad.

3.4.1.2 Volgens de UFI krijgen centrale steden de voorkeur boven andere plaatsten voor MICE-activiteiten

Volgens de UFI,²⁴ afkorting voor The Global Association of the Exhibition Industry, indien een stad beschikt over de basisfaciliteiten van de MICE, GDP per capita boven gemiddeld niveau, dienstensector dat groter is dan 50%, groter “extroversie”etc. Dan is die stad wel in staat zich in MICE te ontwikkelen. Meeste grote MICE-steden in de wereld zijn ook centrale steden in het land of regio, zoals Frankfurt, Parijs, Londen, Milaan, Las Vegas, Shanghai en Hongkong.

Gegeven de normeringen van de UFI, voldoet Guangzhou ook aan de meeste voorwaarden. Gemiddelde GDP(Alleen inwonenden van Guangzhou met hukou, vergunning van de overheid van Guangzhou. Vreemdelingen tellen niet mee.) bedroeg in het jaar 2007 63100 yuan, dat is 9200 us dollar, dat is gelijk aan het gemiddelde niveau(9276 US dollar). Van de drie sectoren neemt de taitiare sector 57% in beslag. De proportie was in 2007 2,41:40,65:56,94. Guangzhou was vanouds een handelstad en heeft altijd veel contact en handel gehad met de buitenwereld.

3.4.1.3 De MICE-activiteiten kunnen bijdragen aan de ontwikkelingen van de Centrale stad.

Aan de hand van de geschiedenis van de ontwikkelingen van de MICE, kunnen wij afleiden dat de MICE het gevolg is van urbanisatie. De plaats waar een tentoonstelling gehouden wordt, is altijd een stad met veel inwoners en urbanisatie. Dat is in Guangzhou ook het geval. De Guangzhou Trade fairs is een goed voorbeeld. Deze grootste handelbeurs van China vond eerst plaatst in een kleine hal in het oude centrum. Naarmate de chinese economie steeds

²⁴ <http://www.ufi.org/>

groeide, namen het aantal bezoeken van binnenlandse en buitenlandse zakenmannen steeds toe. Het drukke verkeer en de kleine ruimte vormden langzamehand grote belemmeringen voor verdere ontwikkelingen van de handelbeurs. De kwaliteiten van service worden dan beperkt. Sinds het jaar 2003 vond de trade fair plaats in Pazhou, 15 kilometer verwijderd van het centrum, hierdoor heeft de trade fairs de potentie gekregen om verder uit te bereiden. Pazhou, dat vroeger een klein dorpje was, heeft hierdoor een nieuw modern gezicht gekregen.

Echter, centrale steden hoeven ook niet perse MICE-steden te zijn. Economie minder krachtige steden kunnen ook beter presteren op het gebied van MICE. Bijvoorbeeld Hannover doet beter dan Frankfurt op het gebied van MICE, maar zijn GDP is wel minder.

Centrale steden zijn multifunctioneel, MICE is slechts een van die stadsfunctie. Een stad zou niet PUUR investeren in MICE, want deze kan in sommige gevallen in tegenstrijdig zijn met andere functies van de stad. In het geval van de Guangzhou beurs bijvoorbeeld, tijdens de jaarlijkse handel beurs, nemen de kosten van bijvoorbeeld overnachtingen en verkeer enorm toe. Waardoor de kosten voor de bezoekers omhoog schieten, wat weer ongunstig is voor de stad.

3.4.2 MICE verbetert het imago en de status van Guangzhou.²⁵

MICE activiteiten zoals de grote handelbeurs levert ook bijdrage aan de ontwikkelingen van Guangzhou, waardoor de stad steeds belangrijker wordt.



²⁵ X.Zhang(2006) http://www.ycwb.com/xkb/2006-10/18/content_1248351.htm “De bijdragen van kanton fair op Guangzhou”

3.4.2.1 De radiatie van Guangzhou en MICE.

Bij de handelbeurs komen de belangrijkste leveranciers, kopers en specialisten van verschillende sectoren bijeen, hierdoor ontstaan enorme stromen van mensen, informatie, technologie en kapitaal, hierdoor ontstaan radiaties. The Canton fair, is de grootste, oudste, breedste handelbeurs in China. Deze krijgt ook jaarlijks de meeste bezoekers, en heeft de meeste variaties van producten. Dankzij de trade fair fungeert Guangzhou als het raam voor de Chinese export. De proportie van handel door de trade fair bedraagt 1/3 van de totale handel van Guangdong. De Canton fair stimuleert daarom de economie van Guangzhou en omgeving. Ook worden er andere kleinere beurzen georganiseerd in buurt en rond de tijd van de Canton fair, zodat zij ook mee kunnen profiteren van de drukte. Voorbeelden zijn de Foshan industrial fair, international gift articles fair in Shenzhen, Dongguan computer fair, Zhongshan international shoes fair etc.

3.4.2.2 MICE en de multi-functionaliteit van de Gaungzhou

De MICE-activiteiten in Guangzhou stimuleren direct de economie, het toerisme, consumptie en het verkeer, echter ook indirect het verbeteren van basisinfrastructuur van de stad, informatie uitwisselingen, naambekendheid van de stad, de omgeving, werkgelegenheid etc. De MICE fungeert daarom als een motor voor de multi-functionaliteit van Guangzhou. Jaarlijks organiseert Guangzhou 350 verschillende beurzen, waaronder de Canton fair. De gemiddelde uitgaven per bezoeker bedroeg in het jaar 2007 9000 Chinese Yuan, het aantal bezoekers in datzelfde jaar telde 220.000 mensen, totale investeringen was 155,4 miljard Yuan, waarvan 300 miljoen Dollar buitenlandse investeringen.

3.4.2.3 MICE en de externe functie van Guangzhou.

De trade fairs in Guangzhou fungeren als een groot tentoonstelling van alle fabrikanten in China. Zakenmannen hoeven dan niet heel China te bezoeken om de kwaliteiten en prijzen te bekijken en te vergelijken. Jaarlijks bezoeken zo'n 900.000 buitenlanders verschillende beurzen in Guangzhou, de globalisering proces van Guangzhou wordt hierdoor gestimuleerd, Guangzhou staat dankzij de MICE dichterbij de buitenwereld.

3.4.2.4 MICE en City Culture.

Ook de cultuur van China (ook specifieke culturele aspecten van Guangzhou) wordt dankzij de MICE-activiteiten gepresenteerd aan de buitenwereld. Tijdens de kanton fair bijvoorbeeld komen verschillende mensen en culturen bijeen voor informatie- en kapitaaluitwisselingen, daarom wordt er een moderne stad met open cultuur vereist. Verschillende beurzen in Guangzhou fungeren als visitekaarten, die verschillende eigenschappen van Guangzhou laten zien.

3.5 De Guangzhou Port

Internationaal staat de stad vooral bekend om zijn haven, de Guangzhou Port. In dit hoofdstuk zal er hierin verdiept.

3.5.1 De geschiedenis van Guangzhou Port.²⁶

De haven van Guangzhou kent netals de stad een zeer lange geschiedenis. Al rond de jaartelling (Qin en Han dynastie) werd de haven voor het eerst geregistreerd in verschillende literatuur, vaak werd de haven genoemd als het startpunt van “de weg der zijden op zee). In Qing dynastie, rond 1600-1850, was Guangzhou de enige stad waar handel met het buitenland toegestaan werd. Na de economische liberalisatie in 1976, werd Guangzhou de centrale stad van Zuid-China, Guangzhou werd langzamehand een logistieke en externe handelcentrum, daar heeft de Guangzhou een belangrijk rol gespeeld.

3.5.2 De activiteiten en de faciliteiten van Guangzhou Port.

De haven heeft onder andere activiteiten als: lading en ontlading, opslag, warehousing voor cargo's en containers, olie, kool, graan, chemische mest, ijzer, erts, auto's etc. Daarnaast regelt de haven ook zaken als de verhuur van schepen en cargo's voor zowel transshipment als voor passagiertransport, sleepbootservice voor zowel binnenlandse als buitenlandse schepen en logistieke services naar het hinterland.

Als de grootste en belangrijkste hub haven in Zuid-China en 4^e grootste haven in de wereld, was de cargo volume van Guangzhou Port in de afgelopen jaren enorm gestegen. Dit komt vooral dankzij de enorme economische groei van het belangrijkste hinterland (Pearl River Delta) van de Haven. In 1999 heeft de jaarlijkse doorvoer van Guangzhou Port 100 miljoen ton bereikt, de haven was toen al de tweede haven van China. Sindsdien bleef de doorvoer van de haven maar groeien. In het jaar 2007 heeft de doorvoer van de haven 340 miljoen ton en 11 miljoen TEUs bereikt, en staat de haven als derde haven in China (achter Shanghai en Ningbo) en vijfde internationaal(verder achter Singapore en Rotterdam.).

²⁶ <http://www.gzport.gov.cn/> Homepage Guangzhou Port



THROUGHPUT IN MAJOR WORLD PORTS

Port	2007	2006	2005	2004	2003
Sjanghai 1)	561.0	537.0	443.0	379.7	315.4
Singapore	483.6	448.2	423.0	393.4	347.7
Rotterdam	406.8	378.2	370.3	352.6	328.1
Ningbo	344.0	309.0	268.6	225.9	185.2
Guangzhou	340.0	302.0	250.9	215.2	171.1
Tianjin	309.0	258.0	241.4	206.2	161.8
Qingdao	265.0	224.0	186.8	162.7	140.9
Hong Kong 1)	245.0	238.2	230.1	220.9	207.6
Dalian	220.0	200.0	170.0	145.2	126.0
Nagoya 2)	215.0	208.0	187.1	182.3	172.0
Shenzhen	199.0	175.8	153.9	135.2	109.9
Antwerp	182.9	167.4	160.1	152.3	142.9

Verder bezit de Guangzhou Port 49 ankerplaatsten, 13 bakens en 23 aanlegplaatsten met elke 10.000 tannage-klasse en capaciteit van 300.000 ton. Zowel de faciliteiten als de volume van doorvoer van Guangzhou Port zijn op internationaal niveau. Andere werelddhavens als Rotterdam en Singapore hebben respectievelijk 23 en 44 ankerplaatsten met een jaarlijks throughput van 421 en 580 miljoen ton.

3.5.2.1 De verdeling van de Haven.²⁷

De haven wordt verdeeld in vier verschillende afdelingen. De “inner harbour” is de meest oorspronkelijke en ook het oudste onderdeel van de huidige Guangzhou Port. Deze concentreert zich in ruwe materiale, voedsel, diverse goederen, passagierstransport etc.

Huangpu area bevindt zich meer aan de buitenkant van de monding. Deze heeft routes naar binnenlandse en (dichtbijzijnde) internationale bestemmingen en concentreert zich in het transporteren van voedsel, kool, chemische mesten, verfijnde olie en ertsen.

²⁷ <http://www.gzport.gov.cn/portal/site/site/portal/gzport/index.jsp> verdeling haven



Andere twee zijn Xinsha en Nansha area's, ze concentreren zich meer in het vervoeren van ertsen, chemische mesten, olie, diverse goederen en hebben activiteiten als logistiek, Bonding en industriële exploitatie.

3.5.3 De voordelen van Port Guangzhou.

Verschillende unieke eigenschappen van de Guangzhou Port hebben bijgedragen aan de huidige status van de haven. In het volgende paragrafen wordt er meer hierover verteld.

3.5.3.1 Gunstige geografische ligging.

De Guangzhou bevindt zich aan de monding (Zeegat) van de Pearl River en in de nabijheid van Pearl River delta (een van deactiefste economische regio's in China, ook het hinterland van de haven) Hongkong en Macau. Behalve de Pearl River komen ook drie andere rivieren bij de monding bijeen, deze zijn BeiJiang, Dongjian en Nanjiang. Dankzij dit gunstige watersysteem kan de haven verschillende delen van het land bereiken, wat het hinterland zal vormen van de Guangzhou Port.

3.5.3.1.1 Het Hinterland van de Haven.

Zoals vermeld is het hinterland vooral de Pearl River Delta, verder is de Haven ook belangrijk voor het noordelijke en westerlijke provincies als Hunan, Jiangxi, Guizhou en Sichuan. De totale oppervlakte van dit gebied is 2 miljoen km², dit is 1/5 van het land. Ook 1/3 van de Chinese GDP worden in dit gebied gerealiseerd. De verwachte GDP van Pearl Delta River in 2020 zal naar verwachting 18.000 US\$ bedragen.



Bron: <http://www.gzport.com/html/gkgk.asp#>

3.5.3.2 Gunstige klimaat.

De Guangzhou Port behoort tot Subtropische klimaat, gemiddeld temperatuur is 21,8 graden celsius, duikt nooit onder de 0 graden. Gemiddelde vochtigheid is gemiddeld 79%.

Dankzij de gunstige geografische ligging van de haven wordt er meestal geen grote golven gevormd, beschermende dijken zijn daarom niet nodig.

3.5.3.3 Historische voordelen

Zoals eerder vermeld, kent de stad en de haven een zeer lange handelsgeschiedenis, momenteel heeft Guangzhou Port verschillende havens in de wereld als zusterhavens. Deze zijn onder andere Vancouver, Goteborg, Santiago, Naples etc. Dankzij deze relaties worden de handel en culturele uitwisselingen tussen Guangzhou en de buitenwereld gestimuleerd.

3.5.4 De verdeling van routes.²⁸

Tegenwoordig heeft de Guangzhou Port internationale maritieme services in 80 verschillende landen en 350 havens. Ook zijn er verschillende routes naar 100 verschillende binnenlandse havens vanuit Guangzhou. Guangzhou port is het meest dichtbijzijnde Chinese haven naar Zuid-oost Azie, het middenoosten, Afrika, Australia en Europa.

²⁸

<http://www.gzport.gov.cn/portal/site/site/portal/gzport/zongtigaikuang.portal?categoryId=BAWU3H8NDCT57I4M SHMND8KT4LXIVSOY> Verdeling van routes van Gunagzhou Port



Bron: <http://www.gzport.com/html/gkgk.asp#>

3.5.4.1 Routes langs de chinese kust naar het noorden.

Binnenlandse routes hebben vaak specifieke functies. Routes vanuit Guangzhou naar Tianjin en Qinhuangdao worden vooral gebruikt voor het transporteren van kool. De routes naar Dalian, Shanghai en Guangxi voor kruideniers en diverse goederen. En de routes naar ZheJiang en Fujian vooral voor het transporteren van ruwe en verfijnde olie.

3.5.4.2 Vastelandse routes.

Via het Pearl rivier naar het noorden zijn havens in de provincie Guangxi en Sichuan bereikbaar.

3.5.4.3 Passagierstransport

De Guangzhou port wordt relatief weinig gebruikt voor passagierstransport. Er zijn routes naar de eiland Hainan en Hongkong, verder zijn er ook sight-seeing tochten langs het Pearl Rivier.

3.5.5 Toekomst perspectieven van de haven²⁹

In de komende jaren zal de overheid van Guangzhou 20 miljard Yuan extra investeren in de Guangzhou Port, 39 nieuwe ankerplaatsten zullen worden geplaatst. Hierdoor zou de capaciteit met 69 miljoen ton en 6 miljoen TEU's. Naar verwachting zal de throughput van Guangzhou Port in 2010 400 miljoen ton en 14 miljoen TEU's bedragen. De haven zal ook in de toekomst meer specialiseren in doorvoeren energie en ruwe materialen. Hierdoor hoop de overheid dat de haven een belangrijkere rol zal spelen op de wereldhandel.

²⁹ <http://www.gzport.com/html/gkgk.asp> Toekomstperspectief van de haven

Hoofdstuk 4 Analyse en advies: Guangzhou world city?

In hoofdstuk 2 wordt er uitgelegd hoe de meeste urban economen een world city definiëren en welke variabelen zij gebruikt hebben. In dit hoofdstuk worden deze toegepast op de situatie van Guangzhou. Aan het einde van dit hoofdstuk is er een aantal aanbevelingen voor de stad voor verdere ontwikkelingen

4.1 Guangzhou en world city

Men kan de stad Guangzhou niet terug vinden op de resultaten van de genoemde economen, de stad is daarom niet meer dan een National Star. Guangzhou heeft echter veel potentie om door te groeien, wie weet over tientallen jaren gaat de stad een echte World city worden.

Dat Guangzhou geen world city is, is er een aantal argumenten voor. Deze zullen worden behandeld in de volgende subparagrafen.

4.1.1 Friedmann's thesis en Guangzhou.

Zoals vermeld in hoofdstuk 2 hebben Friedmann en Taylor verschillende afmetingen verzonnen om een wereldstad te meten, deze worden toegepast in de situatie van Guangzhou.

Volgens Friedmann kan men het belang van een stad meten door middel van drie theses (zie hoofdstuk 2.2.2). Ten eerste de functionele thesis, volgens Friedmann vervullen steden verschillende functies, zodat de stad kan fungeren als de brug tussen het land en de buitenwereld. Hoe meer functies een stad heeft, hoe belangrijker die is. Deze kunnen onder andere worden gemeten door het aantal hoofdkwartiers in de stad en verschillende financiële activiteiten. In het geval van Guangzhou komt dit tekort op deze eisen. Ten eerste, van alle buitenlandse ondernemingen in China heeft alleen Honda haar hoofdkwartier gevestigd in Guangzhou, het merendeel van die ondernemingen heeft zich gevestigd vooral in Shanghai en Beijing. Bovendien heeft Guangzhou geen eigen aandelenmarkt (Chinese aandelen bevinden zich uitsluitend alleen in Shenzhen en Shanghai), wat ook ongunstig is voor het invloed van Guangzhou. Echter een pluspunt is dat de stad goed functioneert als een brug tussen China en het buitenland, zoals vermeld in Hoofdstuk 4 heeft de veel MICE activiteiten (Vooral de Canton Fair die jaarlijks door veel internationale zakenmannen bezocht wordt), dit maakt de stad internationaal en multicultureel.

Daarnaast de hiërarchische thesis, een wereldstad is een plaatst waar coöperaties hun productie organiseren en marktstrategieën plannen. Dit is wel het geval in Guangzhou, zoals vermeld in Hoofdstuk 3, fungeert Guangzhou als het logistieke en culturele centrum in de regio. Echter, het invloed van

Guangzhou blijft nationaal, sterker nog alleen in Zuid-China, maar niet internationaal. Er ontbreekt internationale karakter op dit gebied, daarom komt Guangzhou op deze punt weer tekort.

De laatste Thesis van Friedmann is de global-local thesis. De stad moet gedomineerd worden door de diensten sector. Zoals vermeld in hoofdstuk 3 is Guangzhou samen met Shenzhen de enige steden in Pearl River delta die industrie niet als belangrijkste activiteit beschouwen, de dienstensector heeft meer dan 50% aandeel van de gdp van Guangzhou. Veel hoofdkwartiers (maar niet internationaal) bevinden zich in Guangzhou, belangrijke beslissingen en plannen worden hier gemaakt en gepresenteerd. Echter ook deze mist het internationale karakter, de meeste ondernemingen zijn domestic en hun activiteiten worden vooral in Zuid-China uitgevoerd. Guangzhou kan daarom ook niet aan deze norm voldoen.

4.1.2 Taylor's benaderingen en Sassen's definitie van world cities.

Zoals vermeld in Hoofdstuk 2 hebben zowel Taylor als Sassen verschillende afmetingen van world cities genoemd. Bij Sassen zijn dat command points, financiële services, innovatieprocessen etc. En bij Taylor zijn dat onder andere politieke invloed, divisie van arbeid en financiële centrum. Bovendien onderscheidt Taylor zijn afmetingen in vier verschillende aspecten, deze zijn advertising centre, legal service centre, banking en global accountancy service centre.

Ook bij deze twee urban economen kan Guangzhou niet gerekend worden tot een world city, de invloed van de stad is te regionaal en nationaal. Guangzhou fungeert wel als een command points zoals Sassen dat noemde, belangrijke plannen en beslissingen worden wel hier gemaakt, er bevinden zich ook veel hoofdkwartiers hier. Er ontbreekt echter een internationale karakter bij deze activiteiten.

Een pluspunt is wel dat er heel veel vanuit Guangzhou naar de buitenwereld geexporteerd. Zoals vermeld in Hoofdstuk 3, fungeert Guangzhou een brug naar de buitenwereld en heeft zelf geen(zeer weinig) industriële activiteiten, deze bevinden zich elders in de Pearl River Delta. Producten die produceerd zijn in Pear River Delta komen bijeen in Guangzhou en worden hier(onder andere via verschillende beurzen) verkocht. Echter, deze producten kennen meestal een lage waarde(zoals schoenen, kleding, en speelgoed) en de ondernemingen hebben zelf vaak geen activiteiten in het buitenland, producten worden verkocht via buitenlandse zakenmannen (agent,inkopers). Met andere woorden, de taken van de chinese ondernemingen blijven produceren, maar het verkoop in het buitenland bijvoorbeeld, bemoeien ze zich niet mee. Hierdoor wordt het internationale invloed van de stad beperkt.

4.1.3 Lage GDP en lage prijsniveau.

Zoals vermeld in hoofdstuk 3 bedroeg de GDP van de stad Guangzhou in de eerste driekwartalen 499,7 miljard euro, dit is echter niet veel als je dat vergelijkt met andere grote steden. Volgens een onderzoek van City Mayors naar de gdp van steden blijkt dat Guangzhou in 2005 slechts 62^{ste} in de wereld staat qua GDP terwijl Guangzhou 10 miljoen inwoners telt. Ook GDP per capita stelt Guangzhou relatief niet veel voor. De stad met de hoogste GDP in de wereld is Tokyo, deze telt ruim 35 miljoen inwoners, wat 3,5 keer meer is dan Guangzhou. Echter de gdp van Tokyo is 14 keer meer dan die van Guangzhou.

Een relatief lage GDP betekent ook een lage vraag naar import. Mensen verdienen relatief weinig waardoor de prijzen in de stad laag blijven. Dat is namelijk ook de reden waarom Guangzhou (eigenlijk heel China) al jaren lang een enorme handelsoverschot heeft gehad. Dit kan zeer ongunstig zijn omdat de stad hierdoor zeer afhankelijk kan worden van de wereld markt, een wereldwijde economische crisis kan Guangzhou daarom hard schden.

4.1.4 Verkeersproblemen

Guangzhou kent momenteel ernstige verkeersproblemen, files veroorzaken in Guangzhou jaarlijks 150 uren en 11,7 miljard yuan GDP. Zoals vermeld in Hoofdstuk 2, groeiende economie zorgen voor toenemende vraag naar traffic (verkeer of mobiliteit), maar zorgt er tegelijk ook voor “waiting time” en files, wat de vraag naar het verkeer weer kan laten afnemen. Om verder te ontwikkelen is het lijkt mij noodzakelijk dat deze problemen snel opgelost moeten worden. Bovendien zijn files niet de enige verkeersproblemen, onvoldoende traffic management, onvoldoende parkeerplaatsten, irrationele weggebruikers, overvolle bussen zorgen ook chaos in de stad.

Er zijn drie belangrijke aspecten die deze verkeersproblemen veroorzaken. Ten eerste het aantal toenemende auto's in Guangzhou, het aantal is in 2006 ten opzichte van 1999 2,5 keer gestegen, dit aantal telde in 1999 348.000 en in 2006 873.000. Ten tweede werkzaamheden in de stad, Guangzhou is nog een stad in ontwikkeling, waardoor nog veel projecten van de stadsfaciliteiten (zoals metro) nog aan de gang zijn, de hierdoor veroorzaakte files zijn daarom onvermijdelijk. Ten slotte onlogische ontwerpen van het wegensysteem zorgen ook voor files.

Echter is Guangzhou hard bezig met het verbeteren van deze problemen, men is nu druk bezig met de bouw van de Neihuanlu (een soort autosnelweg boven de stad) en de metro. Momenteel heeft Guangzhou 4 metrolijnen en zullen in 2010 uitgebreid tot 7 lijnen.

4.1.5 Grootte luchthaven

Het aantal passagiers dat de luchthaven jaarlijk gebruikt, weerspiegelt ook de bekendheid en de aantrekkelijkheid van de stad. Volgens de ranking gemaakt door “airports council international” staat de Guangzhou Baiyun airport als twintig grootste airport ter wereld, met een verwachting van 12 miljoen passagiers in het jaar 2009. Dit lijkt erg knap te zijn vooral omdat Guangzhou hoger eindigt dan andere bekende steden als Singapore en Sydney.

Echter, dit geeft een vertekend beeld van de luchthaven weer. Ten eerste dit totale aantal passagiers zijn ook domestic (nationale) passagier inbegrepen, dit aantal is relatief gemakkelijker realiseerbaar omdat China een groot bevolkingsaantal heeft. Als de ranking gecorrigeerd wordt tot het aantal internationale passagiers, dan stelt de luchthaven van Guangzhou niet zo veel voor. Ten tweede, de airport van Guangzhou is zeer seizoensafhankelijk. Het aantal passagiers tussen hoog en laagseizoen scheelt enorm, voorbeelden van hoogseizoen zijn periodes wanneer de kanton fair wordt gehouden en vakantieperiodes (zoals de goldenweek rond begin oktober).

4.1.6 Andere variabelen.

De boven genoemde zijn slechts enkele voorbeelden, ook volgens andere variabelen als toerisme, nationale politieke invloed, multiculturaliteit etc kan Guangzhou niet gerekend worden tot een world city. Netals de genoemde variabelen zijn deze zijn hun invloed slechts op regionale invloed. Guangzhou moet nog veel doen om de status world city te realiseren.

4.2 De potentie van Guangzhou en eventuele advies.

Zoals vermeld is Guangzhou nog geen world city. Echter, Guangzhou heeft ook de potentie om ver te komen, dat kan worden gerealiseerd door te focussen op haar eigen economische eigenschappen (Zie hoofdstukken 3). In dit paragraaf wordt er uitgelegd op welke gebieden Guangzhou kan verbeteren zodat de stad belangrijker wordt op zowel nationale en internationale podium.

4.2.1 efficiëntie van economische activiteiten moeten worden verbeterd.

Om de stad efficiënter te laten functioneren, kunnen de economische activiteiten die niet tot de stad behoren beter uit de stad halen, deze zijn bijvoorbeeld Industrie (wegens de milieuvriendelijkheid) en gespecificeerde markten. Andere activiteiten die goed passen in urban area moet de de stad juist aantrekken, deze zijn onder andere Headquarters economy, R&D en design etc. Guangzhou was al jarenlang hiermee bezig (Kanton fair verplaatst buiten urban area), en deze trend moet ook in de toekomst worden voortgezet.

Een ander voorbeeld om de efficiëntie de verhogen is de outsourcing van bedrijfstakken. Ondernemingen kunnen beter excelleren als meer gespecialiseerd zijn in een bepaald bedrijfstak. Ook buitenlandse

ondernemingen kunnen hieraan bijdragen mochten Chinese ondernemingen onvoldoende kennis hebben op een bepaald gebied. Logistiek, transport en distributie is een goed voorbeeld hiervan.

4.2.2 *Innovatie.*

Er wordt vaak gezegd dat innovatie de kracht is om vooruit te gaan. En de stad moet dat zeker ook doen om een wereldstad te zijn. Momenteel zijn milieuvriendelijkheid en verantwoord ondernemen zeer “hot”, deze kunnen worden gerealiseerd door innovatie. De overheid moet het voortouw nemen, de overheid kan subsidies bieden aan ondernemingen die investeren in R&D, zodat deze gestimuleerd kan worden.

Innovatie kan ook ten gunste zijn van de maatschappij, momenteel werkt men hard om een Yangcheng card (een soort ov-chipkaart voor openbaar vervoer) te ontwikkelen, hierdoor kan de stroomloop van contanten en de vraag naar kleingeld afnemen, om zo de vraag naar openbaar vervoer te laten toenemen.

Innovatie is ook nodig voor deze “information age”, nieuwe technologieën zoals “online meeting”, “online werken” en flexibele werktijden kunnen niet alleen de files tijdens de spits oplossen, maar is ook ten gunste van het realiseren van “saving society” en het verhogen van de kwaliteit van het leven in de stad.

De overheid speelt hier een belangrijke rol, de “visible hand” moet het voortouw nemen om innovaties te stimuleren.

4.2.3 Milieubescherming

China staat zeer bekend om haar milieuvervuiling en kreeg laatste jaren ook veel kritiek vanuit het buitenland. Hoewel dat min of meer onvermijdelijk is bij industrialisering van het land, is het belangrijk dat de overheid iets er aan doet om haar imago en de leefbaarheid te verbeteren.

In het geval van Guangzhou, hoewel er steeds meer industriële activiteiten uit de stad vertrekken, staat milieuvervuiling nog steeds aan de top van de agenda. Problemen als enorme verbruik van stroom, huishoudelijke afval, watervervuiling zorgen steeds voor milieuvervuiling in de stad. Zoals vermeld in het vorige paragraaf, de overheid moet het voortouw nemen voor innovatie en milieubescherming. In dit geval kan de overheid bijvoorbeeld accumulaties, groene stroom, energie besparingen, afval ordening etc. Stimuleren om milieuvervuiling te verbeteren.

4.2.4 Sociale problemen

Zoals vermeld in hoofdstuk 3 had (lang) niet iedereen kunnen profiteren van de

welvaartstoename van de stad, sterker nog, het verschil tussen arm en rijk was is in de afgelopen groter geworden. Om dat te bestrijden kan de overheid niet alleen de sociale zekerheid verbeteren, maar er zijn ook andere (indirecte) instrumenten die de overheid kan gebruiken om sociale stabiliteit te bewaren.

Ten eerste kan de overheid de prijsstabiliteit op primaire goederen zoals voedsel handhaven. De overheid overheid als een “visible hand” fungeren. In het geval van enorme inflatie of grote natuurrampen (zoals aarbeving, wat vaak voorkomt in China) moet de overheid de productie, transport, distributie, opslag en verkoop van primaire goederen coördineren, zodat de prijzen niet enorm omhoog worden geschoten. Prijsstabiliteit kan aan de andere kan ook gerealiseerd worden door het zorgen van voldoende aanbod in extreme gevallen.

Ook het aanbod van huizing is belangrijk, de overhead kan de hoogte van de huur bepalen aan de hand van het inkomen die het verstrekken van huursubsidies. In Guangzhou is dat echter moeilijk realiseerbaar wegens het enorme aantal inwoners en vervalsing.

4.2.5 Meer City Management

De genoemde problemen in Hoofdstuk 3 kunnen worden opgelost door een goede systeem van city management. Deze wordt juist niet optimaal uitgevoerd door de overheid van Guangzhou, waardoor ontstaan problemen als ongecoördineerde organisatie tussen afdelingen en niet optimale effecten van uitgevoerde beleiden. Dit moet Guangzhou in de toekomst verbeteren.

Een van de problemen is de human mobility. Ruim 40% van de mensen die zich momenteel in Guangzhou bevinden hebben zich niet geregistreerd bij de overheid, wat betekent dat ze uit elders van het land komen. Deze groep behoort vaak tot de lagere klasse van de maatschappij en zorgt voor de verdere verschillen tussen arm en rijk. Guangzhou moet deze groep zoveel mogelijk registreren, coördineren en managen, voordat de “polarizing” verder ernstiger wordt.

Om ervaringen op te doen van City Management kan Guangzhou meer communiceren met andere grote steden in nabijheid als Hongkong, Shanghai en Beijing. Door het uitwisselen van ervaringen kan Guangzhou haar City management systeem verbeteren.

Kortom, City management kan de ontwikkelingen van zowel sociaal als economisch “paralleliseren”, met andere woorden, Guangzhou moet er niet alleen voor econmische groei zorgen maar ook rekenening meehouden met de sociale aspecten.

4.2.6 MICE activiteiten verder uitbreiden.

Zoals vermeld in Hoofdstuk 4, kan men verschillende beurzen, waaronder de kanton fair, beschouwen als het venster van Guangzhou naar de buitenwereld. MICE activiteiten in Guangzhou hebben nog veel meer potenties. Door het communiceren en samenwerken met andere beurzen in andere grote steden in China en Hongkong etc, kan de markt van MICE van Guangzhou worden vergroot. Als het grootste beurs van China, kan Kanton fair andere kleinere en nieuwopkomende beurzen, zoals beurs van lampen en technology fair ondersteunen, zodat de MICE-activiteiten in Guangzhou nog opvallender wordt.

Bovendien moet de overheid niet alleen focussen op de MICE zelf, maar ook rekening meehouden met andere ontwikkelingen eromheen. Andere diensten die dankzij de MICE in opkomst zijn gekomen, zoals International Business, Communicatieve industrieën, High-tech R&D, en toerisme etc. Hebben ook veel potenties. Dankzij de MICE in Guangzhou kunnen deze verder worden ontwikkeld. Een goede voorbeeld hiervan is het aantrekken van hoofdkwartiers van internationale ondernemingen in Guangzhou, met de nabijheid aan de verschillende beurzen als het grote voordeel.

Guangzhou moet ook proberen door middel van de verschillende beurzen meer internationale bekendheid krijgen. Behalve het aantrekken van hoofdkwartiers kan de stad bijvoorbeeld ook meer grote internationale vergaderen naar Guangzhou halen. Internationalisering is, zoals vermeld in dit hoofdstuk, juist wat Guangzhou ontbreekt om een wereldstad te zijn.

4.2.7 Internationalisering van de Haven.

Zoals vermeld in hoofdstuk 6 is de Guangzhou Port de 3^e haven van China en 5^e van de wereld. Echter is de vraag of deze statistieken, door het negeren van andere variabelen, een vertekend beeld geven van de werkelijkheid. De status van Guangzhou Port Guangzhou port is vooral gebaseerd op de jaarlijks volume van de Haven. Echter, het hinterland van de haven is, in tegenstelling tot de haven van Rotterdam, te regionaal, zoals vermeld in hoofdstuk 6 de Guangzhou port bedient vooral de Pearl Delta Area. De haven van Rotterdam heeft juist de EU als hinterland. Bovendien wegens de enorme chinese exportoverschot ziet men vooral internationale eenrichtingsverkeer in de haven, dus vanuit China naar het buitenland. En die van Rotterdam is van de EU naar de rest van de wereld. Hieruit kunnen wij concluderen dat het belang van Haven Rotterdam veel groter is dan zoals weergeven in de ranking. Dat Guangzhou Port ongeveer even groot is als haven Rotterdam door puur te kijken naar de volume lijkt me te oppervlakkig.

Daarom moet Guangzhou Port meer gaan internationaliseren, natuurlijk is dat een grote uitdaging vooral wegens de heftige concurrentie met Port Shanghai in

het noorden en Port Singapore in het zuiden. Verdere ontwikkelingen kunnen worden realiseerd door het samenwerken met andere grotere havens in de omgeving, zodat ze van elkaar kunnen leren. Guangzhou port heeft wegens wegens de enorme economisch groei van het hinterland nog veel potentie, wie weet dat deze in de toekomst een echte internationale haven wordt.

Hoofdstuk 5: Conclusie

In het afgelopen hoofdstuk was het bewezen dat Guangzhou geen wereld stad was, maar meer een local star. Haar belangen waren beperkt tot Zuid-China, op internationaal niveau heeft Guangzhou relatief weinig invloed. Verschillende urban economen zoals Friedmann en Taylor hebben verschillende criteria bedacht en onderzoeken uitgevoerd (zoals GaWC) om wereldsteden te definiëren. Deze zijn bijvoorbeeld de theses van Friedmann (Functionele en hierarchische theses etc.) en de benaderingen van Taylor (zoals politieke invloed en financiële centrum). Deze economen gebruikten criteria als GDP per capita, grootte luchthaven, leefbaarheid etc. Om steden te meten. Na onderzoek blijkt dat de stad Guangzhou wel belangrijk is voor de Chinese markt, maar internationaal zijn haar invloeden beperkt.

Echter, Guangzhou heeft nog veel potentie om verder te ontwikkelen. Jaarlijks wordt de grootste handelbeurs (de Kanton Fair) in Guangzhou gehouden waardoor de stad een internationale hub is geworden van informatie en handelsgoederen. Daarnaast beschikt de stad over de een van de grootste haven ter wereld, die zeer belangrijk fungeert voor Guangzhou als het logistieke centrum. Dankzij opkomst van de Chinese economie, wie weet kan Guangzhou in de toekomst nog veel meer bijdragen aan de wereldeconomie.

Referenties:

Peter J. Taylor (2004) World city Network, *Braudel's world cities* vol.1 pp.13

John Friedmann (1986) The world city Hypothesis *from development to change*

John Friedmann (1986) "The World city hypothesis" from development and change, *The urban sociology reader*, 2005

J.V. Beaverstock, P.J. Taylor and R.G. Smith (1999), A roster of world cities, Vol.16, No.6, pp 445-458

Peter J. Taylor (2004) World city Network, *Braudel's world cities* vol.1

Sassen S. (1991) *The Global City: New York, London and Tokyo*

Castells M. (1996) "The Rise of Network Society"

J.T.Li (2008) Annual report on economic development of Guangzhou in China.

J.T.Li (2008) Economic analysis and forecast of Guangzhou (2007-2008)

X.L.Deng (2008) External Environment analysis of Guangzhou's economy in 2008

Y.X.XU (2007) "Counters on Promoting MICE industry Development to upgrade the status of central city of Guangzhou."

Gust Blauwens (2002) "Transport economics." Uitgeverij de Boeck.

Websites:

http://news.xinhuanet.com/local/2009-01/24/content_10711692.htm
“GDP van Guangzhou tweede hoogste in China.”

http://www.hp.gov.cn/tzhp/hpgl/t20030711_4445.htm
“Faciliteiten Guangzhou Port”

http://www.mongabay.com/cities_pop_01.htm

http://hoger.uitgeverijdeboeck.be/livre/?GCOI=90455100417900&fa=author&person_id=85&publishergoicode=90455

http://www.forbes.com/2006/12/20/worlds-most-congested-cities-biz-energy-cx_rm_1221congested.html

<http://www.inhabitat.com/2007/10/02/transportation-tuesday-top-10-cities-for-public-transit/>

http://www.citymayors.com/economics/expensive_cities2.html

<http://www.guardian.co.uk/media/2003/jun/25/advertising.genderissues1>

http://www.euromonitor.com/Top_150_City_Destinations_London_Leads_the_Way

<http://www.finfacts.ie/qualityoflife.htm>
http://gochina.about.com/od/guangzhou/p/Guangzhou_Hist.htm

S.H.Yi (2006) <http://en.invest.china.cn/chinese/OP-c/1196635.htm> “Factoren voor MICE”

<http://www.ufi.org/>

X.Zhang(2006) http://www.ycwb.com/xkb/2006-10/18/content_1248351.htm
“De bijdragen van kanton fair op Guangzhou”

<http://www.gzport.gov.cn/> Homepage Guangzhou Port

<http://www.gzport.gov.cn/portal/site/site/portal/gzport/index.jsp> verdeling haven

<http://www.gzport.gov.cn/portal/site/site/portal/gzport/zongtigaikuang.portal?categoryId=BAWU3H8NDCT57I4MSHMND8KT4LXIVSOY> Verdeling van routes van Gunagzhou Port

<http://www.gzport.com/html/gkgk.asp> Toekomstperspectief van de haven