



Die Chancen europäischer Unternehmen

Die Neue Seidenstraße ist für die chinesische Regierung zwar in erster Linie eine ökonomische Expansionsstrategie für die heimische Wirtschaft und ein politisches Prestige-Projekt zur Ausweitung des politischen Einflusses. Sie hat aber auch für europäische Unternehmen direkte Auswirkungen, die mit der richtigen Strategie zum Vorteil genutzt werden können.

VON RICCARDO BENUSSI UND PETER CRAMM

Die Neue Seidenstraße (Belt and Road Initiative, BRI) ist eine Entwicklungsstrategie auf internationaler Ebene, die von der chinesischen Regierung eingeführt wurde. Sie wird als das außenpolitische Prestige-Projekt von Präsident Xi Jinping angesehen. Viele ausländische Unternehmen und Regierungen sind sich allerdings noch im Unklaren, wie sie in der Praxis an dem Großprojekt teilnehmen und davon profitieren können. Die BRI verfolgt fünf Hauptziele:

- Die Verbesserung der politischen Koordinierung;
- Eine engere Verknüpfung der globalen Infrastruktur;
- Der Aufbau ungehinderter Handelswege;
- Die Erforschung neuer Ansätze für die finanzielle Integration; und
- Die Förderung unternehmerischer Netzwerke

Neue Hubs und Routen

Es gibt eine Reihe von Möglichkeiten, wie europäische Unternehmen direkt oder indirekt profitieren können. Eine davon sind die Supply-Chain-Netzwerke. Mit mehr Eisenbahn- und Hafentwicklungsprojekten können Logistikunternehmen neue Supply-Chain-Hubs und Routen aufbauen. Um Lianyungang in der Provinz Jiangsu und Istanbul zu verbinden, bieten multinationale Logistikunternehmen Peer-to-Peer-Dienstleistungen entlang der neuen Route an.

Ein weiterer Vorteil sind potenziell Kostensenkungen. Infolge der verbesserten Infrastruktur werden europäische Unternehmen von niedrigen Logistikausgaben und kürzeren Transportzeiten profitieren können, wenn sie Produkte an Länder entlang der Seitenstraße verkaufen. Die Waren erreichen ihr Ziel in weniger als der Hälfte einer regulären Schifffahrt mit dem gleichen Zielpunkt. Der Luftweg mag zwar immer noch schneller sein, dafür sind die Kosten aber auch deutlich höher. Auch ist der Transport günstiger als per Frachtflugzeug.



Die verbesserten Transportwege über den Eurasischen Kontinent lassen sich nicht nur von China nach Europa, sondern auch in die andere Richtung nutzen. Für Europas Unternehmen erleichtert sich dadurch die logistische Erreichung ferner Absatzmärkte.

Die Handelsrouten verlaufen auf verschiedenen Korridoren, beispielsweise von China über die Neue Eurasische Landbrücke nach Deutschland, Frankreich und Spanien. Weitere Routen tragen die Namen China-Pakistan-Korridor und China-Zentralasien-Westasien-Korridor. Der Zukunftsplan sieht für den Landweg insgesamt sechs dieser Korridore vor, dazu zählen die Korridore China-Mongolei-Russland, China-Bangladesh-Indien und China-Indochina.



Auf der Neuen Eurasischen Landbrücke werden auch immer wieder neue Städteverbindungen hinzugefügt. So brachte der erste Frachtzug aus Yiwu in der Provinz Zhejiang an der Ostküste Chinas Anfang Januar 2017 44 Container nach London; im April erreichten die ersten Lieferungen aus der britischen Hauptstadt die Zhejiang-Provinz. Das hierfür genutzte Khorgos Gateway, Kasachstans sogenannter Trockener Hafen, soll durch die steigenden Frachtmengen und einen weiteren Ausbau des Standorts bald den Rekord des größten Umschlagsbahnhofs der Welt aufstellen. Entlang der bestehenden Korridore und Verbindungen zwischen China und Europa wurden bis Juni insgesamt über 10.000 Transporte unternommen und knapp 800.000 TEU (twenty-foot equivalent unit) zwischen 48 chinesischen und 42 europäischen Städten transportiert, bis 2017 allein 65.000 TEU zwischen China und Deutschland.



Weiterhin könnten europäische Unternehmen, als Endpunkt mehrerer wichtiger Handelsrouten, erhebliche Direktinvestitionen von chinesischen Unternehmen erhalten. In Griechenland kaufte die China Ocean Shipping Group zwei Drittel der Anteile am Piraeus Port Bureau. Damit wird eine neue Route ermöglicht, die den Transport von China nach Europa um sieben bis elf Tage verkürzt.

Daneben verfolgt China den Abschluss von Freihandelsabkommen mit den Ländern entlang der Handelskorridore. Hiervon werden auch europäische Unternehmen profitieren, da eine generelle Reduzierung der Handelshemmnisse entlang der Seidenstraße das Ergebnis sein dürfte.

Deutsche Unternehmen in China betrachten die Geschehnisse größtenteils mit einer Mischung aus Optimismus und Skepsis. Laut der Wirtschaftsvertrauensumfrage der Deutschen Handelskammer im vergangenen Jahr sind rund 30% der in China tätigen deutschen Unternehmen an der Seidenstraße beteiligt oder erwägen dies. Gleichzeitig ist nur ein Drittel der Firmen zuversichtlich, dass sich ihre Investitionen in das Projekt positiv auf ihr Geschäft auswirken werden.

Der Landweg eignet sich nicht für alle Güter

Fast 40% der Gesamtinvestitionen deutscher Unternehmen entfallen auf den Automobil- und Bausektor. Der Rest verteilt sich auf Logistik-, Energie-, und Finanzenbranchen. Nach Angaben der Deutschen Handelskammer machen 46% der am BRI beteiligten deutschen Unternehmen dies als Subunternehmer oder Zulieferer chinesischer Unternehmen.

Um abzusehen, welchen Nutzen die Schienenverbindungen der BRI für europäische Firmen haben können, müssen auch die Güter betrachtet werden, die auf den Routen transportiert werden sollen. Dies werden vor allem Konsumgüter, Automobil- und Ersatzteile für unterschiedliche Fertigungsindustrien, Kabel, Maschinenbauteile und Stahlrohre sein. Auch im Bereich der Unterhaltungselektronik bietet die Landbridge viel Potenzial. Daneben gibt es aber auch Güter, für die sich der Landweg weniger eignet. Dazu gehören Gefahrgüter, für die der Transport per Schiene in China streng reguliert ist und die daher auf dem Seeweg an ihren Bestimmungsort gelangen. Auch für Plastikprodukte und Altmaterial lässt sich die kurze Lieferzeit nicht mit den höheren Transportkosten im Vergleich zum Schiff aufwiegen.

Unterschiedliche Zollverfahren fordern Firmen heraus

Um als Unternehmen die Vorteile nutzen zu können, bieten Logistikdienstleister spezielle Mehrwertdienstleistungen an. Darunter fallen die Konsolidierung von Waren in Teil- und Komplettladungen, die Distribution zum Endkunden, die Verzollung und Versicherung der Güter sowie Track & Trace-Dienste. Insbesondere die Zollverfahren sind mit den unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Länder entlang der Transportwege eine Herausforderung.

„Ein internationales Netzwerk mit Kontakten und Partnern in den Ziel-, Transit- und Herkunftsländern der BRI ist ein enormer Vorteil“, erklärt Peter Cramm, Product Manager Landbridge Europe der Rhenus-Gruppe, eines international tätigen Logistikdienstleisters. „Neben lokalen Partnerunternehmen hat Rhenus beispielsweise eigene Niederlassungen in China sowie in Russland, Belarus, Polen, Litauen, Kasachstan, der Ukraine, Indien und in Südostasien. Die Expertise vor Ort ist unerlässlich, um einen schnellen und effizienten Transport der Waren für die Kunden zu ermöglichen.“

Rhenus Road Freight East startete im vergangenen Jahr das Projekt „Rhenus Silk Way“, mit dem das Unternehmen Europa und China bis 2020 durch bestehende sowie neue Hubs miteinander verbinden möchte. Neben der Entwicklung und Neugründung europäischer, russischer und chinesischer Hubs beinhalten die Ziele des Projekts die Etablierung neuer internationaler Teilladungsverbindungen in russische Regionen sowie eines Grünen Zollkorridors inklusive automatisierter Verzollung. Durch letzteren werden die Zollabfertigung für Rhenus-Kunden vereinfacht und neue Möglichkeiten für den Rhenus-Zoll-Terminal in Smolensk geschaffen. Zudem können die Zollaktivitäten in der Ersatzteillogistik ausgeweitet sowie weitere Märkte erschlossen werden. ...

Riccardo Benussi ist seit 2014 für Dezan Shira & Associates in Shanghai tätig, die ihre Kunden bei der Firmengründung, Markteintrittsstrategien, Buchhaltung bis zur Lösung von Rechts- und Steuerfragen unterstützen. Kontakt: germandesk@dezshira.com, www.dezshira.com

Peter Cramm ist Produktmanager bei der Rhenus-Gruppe, einem weltweit operierender Logistikdienstleister. Die Geschäftsbereiche Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics sowie Public Transport stehen für das Management komplexer Supply Chains und für innovative Mehrwertdienste. Kontakt: stephanie.josst@de.rhenus.com, www.rhenus.com