

Chancen und Herausforderungen von Chinas Megalogistikprojekts „Neue Seidenstraße“

China will die antike Seidenstraße mit dem Megaprojekt „One Belt, One Road“ wiederbeleben. Das Investitionsvolumen liegt bei rund einer Billion Euro. Die "Neue Seidenstraße" wurde 2013 von Chinas Präsident Xi Jinping ins Leben gerufen; sie soll in Anlehnung an die historischen Routen zwischen Mittelmeerraum und Ostasien neue Handels- und Verkehrsnetze zwischen den Kontinenten aufbauen. China finanziert dabei ein Netz aus neuen Häfen, Eisenbahnlinien, Straßen und Industrieparks in Asien, Afrika und Europa. Peking will damit Absatzmärkte an sich binden. Kritiker warnen allerdings davor, dass finanziell verwundbare Länder in eine Schuldenfalle und wachsende chinesische Abhängigkeit geraten können. China weitet seinen Einfluss durch Investitionen in andere Länder, Kredite und neue Handelswege aus. Zudem profitieren vor allem chinesische Unternehmen von den Aufträgen. Die „Neue Seidenstraße“ wird sicherlich die Anzahl der Waren, die zwischen China und Europa transportiert werden, signifikant steigern. Gleichzeitig stellt sie aber die Unternehmen vor große Herausforderungen – insbesondere aufgrund von geografischen, kulturellen und wirtschaftlichen Unterschieden. Nach Worten von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bietet die chinesische Initiative für Deutschland allerdings mehr Chancen als Einschränkungen:

Oton Andreas Scheuer, Bundesverkehrsminister; *wir haben als Deutsche immer die Wege genutzt, wir sind mit den Chinesen im Kontakt, es geht da schon um sehr starke nationale Interessen der Chinesen, wir nehmen aber alle Wege auf, die mehr Chancen bieten als Einschränkungen, wir werden den Prozess intensiv diskutieren, vor ein paar Tagen war der chinesische Verkehrsminister bei mir, man soll das eine tun, aber das andere nicht lassen, alle Wege führen zu den Märkten.*

Für die europäischen Häfen bedeutet die „Neue Seidenstraße“ ebenfalls den Ausbau von Handelsmöglichkeiten. Hamburg spielt bei dieser Entwicklung eine wichtige Rolle und will sich auch zukünftig noch stärker als Eisenbahnknoten für China-Verkehre positionieren. Dass die Hansestadt das Tor nach Europa für den seeseitigen Handel mit der Volksrepublik ist, ist keine Neuigkeit. Als Europas Bahnhafen Nummer eins und mit der weitreichenden China-Expertise im Rücken ist es nur konsequent, dass Hamburg auch bei der Neuen Seidenstraße eine Schlüsselrolle einnimmt. Dazu meint Ingo Egloff, Vorstand des Hafens Hamburg:

Oton Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg; *der Hafen Hamburg hat uralte Verbindungen zu China, seit dem Jahr 1850, gibt es regelmäßige Verkehre, wir verstehen uns als Teil der Seidenstraße, von Hamburg fahren wöchentlich 36 Züge nach China, wir sind längst Bestandteil dieser Politik*

Oton Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg; *ich glaube, dass sich viele Länder Dinge davon versprechen, die nicht einzuhalten sind, weil die Geschäfte*

wachsen nur so viel, wie es der Markt hergibt. Aber es ist eine Chance, in dem man neue Logistikwege ausprobiert, aber die Bedingungen müssen hierfür stimmen.

Dazu gehört vor allem, so Egloff, dass Partnerschaften entlang der Seidenstraße gleichberechtigt geführt werden müssen:

Oton Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg; *weil alles andere nicht unseren Interessen entspricht. Deswegen ist es sehr deutlich, dass die Bundesregierung, aber auch die EU klargemacht hat, dass es gleiche Bedingungen geben muss, d.h. wenn China in Europa investieren will, muss es auch möglich sein, dass deutsche Unternehmen in China investieren können. Man kann sich nicht einzelne Länder herausgreifen, die Chinesen müssen die Bedingungen unter denen wir hier Politik machen, akzeptieren, dann sind sie willkommene Partner.*

Aber auch Maschinenbauer wie die KRONE GmbH sehen die Initiativen der Chinesen positiv:

Oton Dr. Bernhard Krone, Inhaber der Maschinenfabrik Bernhard KRONE GmbH & Co. KG; *das Wachstum ist in Asien, in China, das sind die Märkte der Zukunft, deshalb sollten wir uns auch in Europa darauf besinnen uns einig zu sein; die Chinesen verfolgen damit natürlich auch eigene Interessen, wir müssen das beobachten und wir sehen das als neue Chance, und der Eisenbahnverkehr, wir sind dafür kompatibel mit unseren Produkten, wir haben damit kein Problem, wir sind der Meinung, dass es preislich und zeitlich passt, auf die Dauer setzt sich das durch, was das beste Preis-Leistungs-Verhältnis hat.*

Ein Unternehmen aus China, das Kooperationspartner entlang der „Neuen Seidenstraße“ sucht ist Yuxinou aus Chongqing. Es wurde im Jahr 2012 als Jointventure von fünf Gesellschaften aus vier Ländern gegründet, um den Bahnverkehr zwischen Asien und Europa zu verbinden. Mit dabei ist auch die Deutsche Bahn. Dazu Dan Qi, General Manager Senior Economist von Yuxinou:

Oton Dan Qi, General Manager Senior Economist des Unternehmens Yuxinou; *die Stadt Chongqing möchte sich weiterentwickeln und große internationale Firmen dort etablieren, diese haben einen großen Anspruch an die Logistik. Wir brauchen Kooperationspartner. Bis nach Deutschland durchqueren wir 6 Länder, mindestens in diesen Ländern müssen wir Kooperationspartner suchen und dann sehr eng zusammenarbeiten.*

Nach Worten von Qi bietet die transport logistic dazu in München sehr gute Chancen:

Oton Dan Qi, General Manager Senior Economist des Unternehmens Yuxinou; *die transport logistic ist eine internationale Logistikmesse, hier*

versammelt sich die Elite der Branche. Ich würde diese Messe als Treffpunkt für Helden der Branche bezeichnen. Innerhalb weniger Tage können wir hier neue und alte Kontakte pflegen, das ist hocheffizient und der Erfolg ist auch sehr groß.