

Neue Seidenstraße – Chance für die europäische Logistikindustrie?

SAVE THE DATE

transport logistic

Datum: 4. - 7.5.2021



Die chinesische Regierung plant mit der „One Belt, One Road“-Initiative (OBOR) die Handelsströme zwischen Asien, Europa und Afrika per Straße, Eisenbahn und Schiff wiederaufzunehmen bzw. weiter auszubauen. Viele europäische Unternehmen stehen Chinas Vorhaben mit Skepsis gegenüber, gleichzeitig eröffnen sich neue Absatzmärkte.

Die „One Belt, One Road“-Initiative verfolgt fünf Ziele:

- ✓ Politische Koordination,
- ✓ Vernetzung der Einrichtungen
- ✓ Ungehinderter Handel
- ✓ Finanzielle Integration
- ✓ Persönliche Beziehungen

Vom Wasserkraftwerk bis zur Hochgeschwindigkeitsstrecke

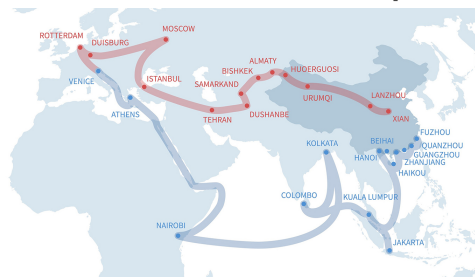
Um die Projekte der Initiative zu realisieren, hat China einen Fond in Höhe von 40 Milliarden Dollar gebildet und gleichzeitig die „Asien Infrastructure Investment Bank“ (AIIB) mit 100 Milliarden Startkapital ins Leben gerufen. Laut German Trade and Invest (GTAI) haben chinesische Firmen von 2014 bis 2017 über 55 Milliarden USD in Länder entlang der Seidenstraße investiert und werden in den kommenden Jahren den Ausbau der Transport- und Energieinfrastruktur auf dieser Route weiter vorantreiben. Zu den Projekten zählen zum Beispiel Investitionen in ein pakistanisches Wasserkraftprojekt oder in den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Moskau nach Kasan. Zudem wurden Dutzende bilaterale Regierungsvereinbarungen geschlossen.

Großteil der Projekte geht an chinesische Unternehmen

Auch wenn die OBOR-Initiative explizit ausländische Firmen einlädt an dem Projekt mitzuwirken, ist es für sie in der Realität oftmals schwierig sich gegen die Konkurrenz aus dem Reich der Mitte durchzusetzen. Eine Studie der FH St. Gallen geht sogar davon aus, dass 80 Prozent der Großprojekte im Rahmen

der „One Belt, One Road“-Initiative an chinesische Unternehmen vergeben werden. Das US Center for Strategic and International Studies hat 2.200 Projekte untersucht und herausgefunden, dass lediglich 3,4 Prozent an nicht-chinesische Unternehmen vergeben wurden. Auch Andreas Breinbauer, Rektor der FH des Berufsförderungsinstitut BFI Wien und Leiter des FH-Studienganges Logistik und Transportmanagement, gibt zu bedenken: „Die Finanzierung von Seidenstraßenprojekten erfolgt nur zu einem Teil durch multilaterale Banken wie der AIIB (ca. 10 Prozent), hier gibt es bei den Projekten eine gute Streuung der Beteiligungen, nur ein Drittel der Projektpartner sind chinesische Firmen. Die Hauptkreditgeber sind chinesische Staats- oder staatsnahe Banken (ca. 90 Prozent), die vorzugsweise chinesische und hier wiederum vor allem staatsnahe Unternehmen unterstützen.“

Neue Absatzmärkte für europäische Unternehmen



Dennoch sehen viele Unternehmen auch Chancen in der Neuen Seidenstraße. Laut einer Studie der FH des BFI Wien, Abteilung Logistik und Transportmanagement, glauben 90 Prozent der befragten österreichischen Unternehmen, dass die Initiative sich in den nächsten zehn Jahren positiv auf Österreich auswirken werde. In Deutschland ergab eine Umfrage der Außenhandelskammer in China, dass 35 Prozent der dort ansässigen deutschen Firmen die Auswirkungen positiv einschätzen.

Außerdem ist China in vielen europäischen Ländern einer der wichtigsten Handelspartner – nicht zuletzt aufgrund des wachsenden E-Commerce –, sodass sie von einem Ausbau der Transportmöglichkeiten profitieren würden. Dank der neuen Landkorridore, über die Waren hauptsächlich per Güterbahn transportiert werden, erreichen diese ihr Ziel nach einer Transportzeit von zwölf bis 20 Tagen. Dadurch kann die Fracht sowohl schneller im Vergleich zu Seeschiffen als auch günstiger im Vergleich zum Flugzeug transportiert werden. Der Ausbau der Infrastruktur und die dadurch angestoßenen wirtschaftlichen Entwicklungen in den Ländern entlang der Route kann für europäische Firmen zukünftig neue Absatzmärkte erschließen oder die Geschäftstätigkeit erleichtern.

Als Europas größter Eisenbahnhafen, sieht auch der Hamburger Hafen Chancen in der „One Belt, One Road“-Initiative. „Die Neue Seidenstraße stärkt die guten Verbindungen zwischen Hamburg und dem Handelspartner China“, sagt Axel Mattern, Vorstand der Hafen Hamburg Marketing e.V. Seine Organisation steuert eine Reihe von EU-Forschungsprojekten im Bahn hinterlandverkehr. „Schon jetzt bestehen von zahlreichen Anbietern 235 Zugverbindungen wöchentlich zwischen Hamburg und China, die weiter ausgebaut werden können.“

Weitere Informationen zur Seidenstraße finden Sie in dieser [Pressemitteilung](#).

Auch im [Konferenzprogramm](#) spielt die Initiative eine große Rolle.
