



Staatsprojekt Neue Seidenstraße

Chinas „Belt and Road Initiative“ soll neue Handelsrouten zwischen Asien, Afrika und Europa schaffen und alte wiederbeleben. Die Volksrepublik möchte damit ihre wirtschaftliche Bedeutung und ihren Einfluss im Westen stärken. Für die Supply Chains globaler deutscher Unternehmen ergeben sich neue Rahmenbedingungen. Wie sehen diese aus?

Am 27. April war er dann da: Der erste direkte Güterzug von China nach Österreich rollte in Wien ein. Alexander van der Bellen, Österreichs Bundespräsident, hatte ihn 14 Tage zuvor im Rahmen eines Staatsbesuchs im 9.800 Kilometer entfernten Chengdu verabschiedet. Aus österreichischer Sicht war das nur der Auftakt zum Megaprojekt „Neue Seidenstraße“. Bis Ende des Jahres sollen laut Rail Cargo Austria mehrere Hundert weitere Züge die chinesische 14-Millionen-Metropo-

le mit der österreichischen Hauptstadt verbinden.

Dabei war Wien verhältnismäßig spät dran. Bereits seit 2011 ist der weltweit größte Binnenhafen in Duisburg Start- und Zielpunkt einer regulären direkten Güterzugverbindung zwischen China und Deutschland. Anfang Juli dieses Jahres beschlossen Duisport und die Stadt Chongqing (wo die Züge starten) eine Intensivierung der Zusammenarbeit. Die Fahrtzeit sollen weiter verkürzt und die Anzahl der Fahrten erhöht werden.

Die Neue Seidenstraße ist spätestens seit diesen jüngsten, öffentlichkeitswirksamen Nachrichten auch bei einem breiteren Fachpublikum angekommen. Wobei der deutsche Name eher weniger geläufig ist. „One Belt, One Road“ hieß das Programm zu Beginn, heute wird es vornehmlich unter „Belt and Road Initiative“ (BRI) vermarktet. Zu Beginn, das war im Oktober 2013, als der chinesische Staatspräsident Xi Jinping die „Aufwertung regionaler Wirtschaftskooperationen“ als Ziel ausgab, was später, im Mai 2015, auch in

den Staatsplan „Made in China 2025“, (eine Art Antwort auf die deutsche „Industrie 4.0“), Eingang fand. Im Juni desselben Jahres beschlossen auf dem EU-China-Gipfel Vertreter beider Wirtschaftsräume eine Intensivierung der Zusammenarbeit bei Handel und Transport unter dem Schlagwort „Eurasischer Landgürtel“.

Vielzahl an Projekten. Hinter der BRI verbirgt sich der Auftrag der chinesischen Regierung, die Infrastruktur zwischen Asien, Europa und Afrika zu entwickeln. Hierbei sollen mehrere Wirtschafts- und Handelskorridore zu Land („Belt“) und zur See („Road“) zwischen China und Europa, Afrika, dem Nahen Osten, Südasien, Zentralasien und Südostasien etabliert werden. „Der Ausbau der Eisenbahnlinie von China über Zentralasien nach Europa, entlang der alten Handelsrouten auf der historischen Seidenstraße, ist nur ein Beispiel für die ambitionierten Pläne der chinesischen Regierung“, sagt Riccardo Kurto, China-Beauftragter des BME. Der Verband hatte Ende Juli gemeinsam mit Regierungseinrichtungen der Stadt Chengdu (Puijiang), der größte Metropole im Westen Chinas, im Rahmen des „2. Sino-German Procurement 4.0 Summit“ einen fachlichen Austausch organisiert (siehe Seite 6).

Streng genommen handelt es sich bei der BRI um eine Vielzahl von einzelnen Logistikinfrastrukturprojekten, die wohl erst mit zunehmender Fertigstellung ein großes Ganzes ergeben werden. Doch die BRI als ein „Programm“ zu vermarkten gibt Orientierung nach innen und nach außen: Sie unterstreicht Chinas Ansprüche an die Gestaltung des Welthandels, im eigenen Land dient sie vor allem dazu, die Entwicklung des chinesischen Westens voranzutreiben und Arbeitsplätze weg von den großen Hafenstädten ins Hinterland zu verlagern.

Dass im Zusammenhang mit der BRI momentan vorwiegend über die neuen Landkorridore nach Europa gesprochen und berichtet wird (siehe auch Karte auf Seite 16), liegt am wirtschaftlichen Hebel, den die Zugverbin-

dungen haben. Der Anteil der Schiene am gesamten Warenaustausch mit China liegt immer noch bei unter einem Prozent, das Potenzial ist groß. Dabei kann mit dem Zug im Vergleich zur Seefracht die Transportdauer von 30 auf rund 15 Tage halbiert werden (bei etwa dreifach so hohen Kosten). Gegenüber der Luftfracht (wofür zeitlich zirka sieben Tage einkalkuliert werden müssen) liegt die Kosteneinsparung bei etwa 80 Prozent. So ist die Bahn eine attraktive Alternative zur Luftfracht oder zu einer Luft-/Seefracht-Kombination, von der auch die Amazone-Gruppe, ein Hersteller von Ackerbaugeräten in Niedersachsen, bereits Gebrauch gemacht hat. „Wir beziehen aus fast allen Regionen Chinas Waren quer durch viele Materialgruppen und haben mit den neuen Bahntransporten gute Erfahrungen gesammelt“, sagt Ralf Welter, Einkaufsleiter am Standort Hude.

Ein Blick auf die nackten Zahlen verdeutlicht, mit welcher Geschwindigkeit China seine Schienenprojekte entlang der Neuen Seidenstraße, die mehrere Verästelungen hat, verfolgt. Gab es 2011 genau eine Verbindung (Chongqing – Duisburg), waren es Ende April 2018 laut staatlicher Eisenbahngesellschaft China Railway bereits 65 Relationen, die 43 chinesische mit 41 europäischen Städten in 13 Ländern verbanden. In Deutschland gibt es neben Duisburg noch regelmäßige Verbindungen nach Hamburg, München oder Nürnberg. Die chinesischen Spediteure heißen ZIH oder HLT, sie kennt hierzulande kaum jemand. Ihr Geschäft wird von den chinesischen Provinzregierungen teilweise massiv subventioniert. „Wir wissen aktuell von sechs Gesellschaften, die Linien anbieten“, sagt Karl-Heinz Deininger, Bereichsleiter Air-Ocean-Global Supply Chain Solutions bei der Noerpel-Gruppe, einem internationalen Transport- und Logistikdienstleister, gegenüber BIP. Einige Provinzen würden ihre eigenen Zugverbindungen fördern.

Auswirkungen auf Supply Chains. Für die Supply Chains globaler deutscher

Unternehmen ändern sich durch die BRI die Rahmenbedingungen. „Im direkten Einkauf haben wir durch die neuen Verbindungen eine erhöhte Flexibilität, die vor allem in zeitkritischen Projekten von Vorteil ist. Und weil mit der Flexibilität in der Beschaffungslogistik auch die Versorgungssicherheit steigt, sehen wir positive Effekte im Risikomanagement. So können wir zum Beispiel Mindestbestände reduzieren oder im begrenzten Umfang Single Sourcing zulassen“, erläutert Amazone-Einkaufsleiter Ralf Welter.

„Durch die neuen
Zugverbindungen
können wir
Mindestbestände
reduzieren und Single
Sourcing zulassen.“

Ralf Welter, Einkaufsleiter bei Amazone

Weitere Impulse für das Sourcing in China ergeben sich, weil durch die BRI die unterschiedlichen Provinzen noch besser angebunden werden. Werden momentan vor allem elektronische Bauteile beziehungsweise ganze Produkte und Textilien aus China bezogen, dürfte sich durch die neuen Zugverbindungen auch die Beschaffung von Rohstoffen aus Nordwestchina sowie zentralasiatischen Ländern erleichtern. Industrielle Güter sind entlang des Schienenwegs eher selten, aber die Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte wird vor allem in der Inneren Mongolei stark gefördert. „Neben logistischen Vorteilen sollte man aber nicht zu viel Geschäftspotenzial aus der BRI erwarten“, bremst Rainer Kordes, der in unterschiedlichen Führungsfunktionen seit 25 Jahren in und mit China beschäftigt ist, die Euphorie ein wenig. Der österreichische Sourcing-Experte Manuel Becvar, der für renommierte europäische Handelsketten in China beschafft hat und jetzt das Import-Export-Geschäft „Import »