



In Fachvorträgen – oben Marc Oedekoven von Kibix Logistics zur Rolle der Luftfracht – und Diskussionsrunden wurden strategische und praktische Aspekte angesprochen.



Run auf die Seidenstraße

DVZ-Konferenz: China Merchants und DP World investieren in Hubs und Logistikparks entlang der Strecke. E-Commerce ist auch hier ein Treiber. Spediteure bauen zahlreiche neue Verbindungen auf.



Auch in den Pausen wurden Erfahrungen ausgetauscht. Tao Lili, stellvertretende Generalkonsulin Chinas in Düsseldorf (unten), lieferte Informationen aus erster Hand.



FOTOS: DANIEL KOEBE

Von Axel Granzow

Die Routen auf der Neuen Seidenstraße zwischen China und Europa erleben inzwischen einen regelrechten Ansturm. Immer mehr Investoren ergreifen die Chance, entlang der Strecke in Industrieparks und Logistikzentren zu investieren. Sehr aktiv sind chinesische Investoren wie die China Merchants Group. Darunter sind aber auch Hafenbetreiber wie DP World und die Duisburger Hafen AG. Dies wurde auf der DVZ-Veranstaltung „Die Neue Seidenstraße - The next big thing in logistics“ in Düsseldorf deutlich.

Chinesische Unternehmen haben bereits knapp 20 Mrd. USD im Rahmen des Projekts „One Belt, One Road“ zur Erschließung des chinesischen Hinterlands im Westen Richtung Europa und im Süden Richtung Asien gesteckt, berichtete die stellvertretende Generalkonsulin Tao Lili vom chinesischen Generalkonsulat in Düsseldorf. Allein 2016 seien rund 1.700 Güterzüge auf den Routen der Neuen Seidenstraße zwischen China und Europa gefahren, davon mehr als 1.000 nach Deutschland mit Stopps zumeist in Duisburg und Hamburg. 2020 sollen es bereits mehr als 5.000 werden – so lautet jedenfalls das Ziel der Chinesen. Es gilt angesichts der Wachstumszahlen als durchaus realistisch. Denn 2015 wurden noch 815 Züge gezählt. Die Wirtschaft hat den China-Zug offenbar für sich entdeckt.

So will die Deutsche Bahn bis 2020 denn auch 100.000 Teu im Jahr auf die Strecke bringen. Im vergangenen Jahr waren es laut Daniel Wieland, Head of Multimodal and Dedicated Solutions bei DB Schenker, bereits mehr als 50.000. „Wir werden das locker erreichen und sogar übertreffen“, ist er sich sicher. Der Spediteur gilt neben DHL als einer der größten Befrachter des China-Zugs. Daneben engagieren sich aber auch zahlreiche mittelständische Spediteure und Containerpackbetriebe wie Hellmann, TCO Transcargo, Kopf + Lübbers, Militzer & Münch, Kerry Logistics oder Gebrüder Weiss.

Ansehnliche Wachstumsraten

Nach einer Prognose des Internationalen Eisenbahnverbands UIC, die von UIC-Frachtdirektorin Sandra Gehénot vorgestellt wurde, könnten es bis 2027 rund 670.000 Teu werden, die auf der Route transportiert werden. Dabei sind die Südrouten über den Iran und die Türkei mit dem Anschluss Indiens und Pakistans noch gar nicht einkalkuliert.

Aktuell beziffert UIC das Volumen im China-Verkehr mit Europa auf diesem Transportkorridor auf 145.000 Teu. 2015 waren es noch 65.000 Teu. Inzwischen werden 15 Destinationen in Europa angefahren. Die durchschnittliche Fahrzeit liegt zwischen 16 Tagen (nach Deutschland) und 23 Tagen (nach Spanien).

Der China-Containerzug ist deutlich günstiger als die Luftfracht und etwas teurer als die Seefracht. Allerdings nutzen laut der Experten auf dem Forum immer mehr Spediteure den Zug als Alternative zur Seefracht, da die Laufzeiten deutlich kürzer sind. Der Kostennachteil werde damit mehr als ausgeglichen.

Kein Wunder, dass inzwischen zahlreiche Investoren für Logistikprojekte entlang der Strecke auf den Plan gerufen wurden. So wird unter Federführung der chinesischen China Merchants Group in Belarus nahe der Hauptstadt Minsk gerade der Great Stone Industrial Park errichtet. Der gesamte Industriepark entsteht auf einer Fläche von 91 km² und soll in einer ersten Ausbauphase bis 2020 auf 350 ha fertiggestellt sein. Auf 100 ha Fläche ist dabei ein Dry Port mit Lagerhallen, Verpackungszentrum, Ausstellungshallen und Hotel geplant. Einige Gebäude stehen bereits.



In den nächsten Jahren sollen fünf bis sechs Industrie- und Logistikparks entstehen.

Andreas Janetzko, Managing Director DP World Logistics Europe

Die Investition liegt danach im dreistelligen Millionenbereich. Duisburgs Hafenchef Erich Staake deutete auf der Konferenz an, dass Duisport dort ebenfalls ein Engagement anstrebt (Bericht Seite 1).

In einem ähnlich globalen, aber deutlich größeren Maßstab geht DP World ans Werk. „Wir schauen über die Neue Seidenstraße hinaus und haben die ‚One Belt, One Road‘-Initiative der Chinesen im Auge“, sagte Andreas Janetzko, Managing Director von DP World Logistics Europe. Denn die sieht neben mehreren Landverbindungen nach Europa auch eine maritime Brücke über Westafrika durch den Suezkanal nach Italien vor. DP World nehme zum Aufbau von Dry Ports und Häfen „Milliarden“ in die Hand, sagte Janetzko, ohne Zahlen zu nennen. Vorbild aller Projekte sei die Jebel Ali Free Zone in Dubai, wo bereits rund 7.000 Unternehmen angesiedelt wurden.

Neben neuen Zentren in Westafrika, wie beispielsweise in Berbera/Somaliland, baut DP World an der Neuen Seidenstraße in Baku/Aserbaidschan und vor allem in Khorgos/Kasachstan direkt in der Nähe der chinesischen Grenze gigantische Industrie- und Logistikparks auf. „In den nächsten Jahren sollen fünf bis sechs solcher Zentren entstehen“, so Janetzko.

In der kasachischen Steppe entsteht gerade auf 129 ha Fläche das Terminal

Khorgos Gateway plus 225 ha Logistikzone plus 225 ha Industriegebiet. Die Infrastruktur inklusive Portalkräne steht bereits. „Wir wickeln bereits erste Züge ab“, sagte Janetzko. Die Kapazität des Terminals bezifferte er auf 540.000 Teu. Im Endausbau sollen es 1,5 bis 2,0 Mio. Teu werden.

Das letzte Stück ist das Problem

Große Herausforderungen und einen Modernisierungsbedarf sehen die Experten aber noch bei der Anbindung Europas an das Schienennetz im China-Verkehr, um vor allem schneller zu werden. Derzeit behindern zudem Baustellen in Polen sowie an den Umschlagstellen die Prozesse. Darunter leiden die Abfertigung und die Umstellung der Züge auf europäische Spurbreite. Alternativrouten werden gesucht. „Wir könnten so einen Zug in 8 statt 16 Tagen fahren“, ist Staake überzeugt – wenn die Probleme behoben sind und der Ausbau abgeschlossen ist. Dann müsse sich auch die Luftfracht warm anziehen, meinte er.

Marc Oedekoven, geschäftsführender Gesellschafter der auf Luftfracht spezialisierten Kibix Logistics, sieht indes auch langfristig gute Aussichten für die Luftfracht zwischen Asien und Europa. Getrieben durch den E-Commerce wachse vor allem das Express-Luftfrachtaufkommen. Er geht lediglich davon aus, dass die Nahostcarrier durch die neue Schienenverbindung um Aufkommen fürchten müssen.

Grundsätzlich bleiben die China-Züge nach Meinung der Referenten auf der DVZ-Konferenz denn auch ein Komplementärprodukt. Denn das Volumen im Schienenverkehr ist insbesondere im Vergleich zur Seefracht mit ihren Riesen-Containerschiffen beschränkt. Zurzeit werden vor allem Luxusautos und Maschinen nach China transportiert, also in der Regel höherwertige Fertigwaren. Der E-Commerce gilt aber auch hier als ein Treiber der Entwicklung. Allerdings blieb offen, ob der chinesische Onlinehändler Alibaba bereits den China-Zug nutzt. Experten gehen davon aus, dass Onlinehändler die Neue Seidenstraße zur Erschließung der angrenzenden Regionen nutzen werden, insbesondere der dicht bevölkerten Gebiete im Süden wie Indien und Pakistan, die aber noch an das Netz angeschlossen werden müssen.

Ein großes Fragezeichen steht außerdem noch hinter dem Thema Subventionen. Denn bislang finanzieren die chinesische Regierung beziehungsweise die chinesischen Regionen im Westen und Osten des Landes den Aufbau des Verkehrsnetzes und subventionieren auch die Züge. „Das ist nur eine Anstoßfinanzierung“, warnte indes Staake. Er ist aber zuversichtlich, dass sich die Züge auch nach Auslaufen der Subventionierung rechnen werden. (sr)

BERICHT SEITE 1
MEINUNG SEITE 2