

Der Zug nach China ist noch längst nicht abgefahren

Konferenz „China trifft NRW“ der Rheinischen Post: Das Wachstum im Reich der Mitte ist im Kern stabil. Logistiker haben weiterhin gute Geschäftschancen.



FOTO: DPA

Da nahmen die Seidenstraßenverkehre Fahrt auf: Am 18. Juli 2013 verließ der erste Güterzug die Stadt Zhengzhou in Richtung Europa.

Von Sebastian Reimann

Es dürfte wenig Zahlen geben, die in der Logistikbranche so genau verfolgt werden wie die monatliche Angabe der chinesischen Zollverwaltung zu den Exporten des Landes. Schließlich hängen daran auch große Teile der globalen See- und Luftfrachtvolumina. In den vergangenen Monaten ähnelte die Außenhandelsentwicklung des Reichs der Mitte einer Achterbahnfahrt. Zu Jahresbeginn ruckelte es noch gewaltig, und im Februar sackten die Exporte für viele völlig überraschend um ein Fünftel ab. Anschließend erholte sich der Außenhandel dann allerdings auch wieder.

Keinen Grund für Trübsal sieht daher auch Andreas Schmitz, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Bank HSBC Trinkaus & Burkhardt. Bei dem Kongress China trifft NRW, den die DVZ-Schwesterpublikation Rheinische Post vergangene Woche in Düsseldorf veranstaltete, warb er für ein wenig mehr Gelassenheit, denn, so unterstrich er: „Die chinesische Wirtschaft bleibt im Kern stabil.“ Man solle sich auch nicht von den etwas geringeren Wachstumszahlen als in den Vorjahren verunsichern lassen. Schließlich könne „kein Schwellenland der Welt langfristig um ein Vielfaches schneller wachsen als die Industrieländer“.

Weiterhin Wachstumslokomotive

Schmitz hob auch noch einmal hervor, dass das Wachstum beim Blick auf die absoluten Zahlen weiterhin beeindruckend sei. Der Zuwachs des chinesischen Bruttoinlandsprodukts sei 2015 so hoch gewesen wie die gesamte Wirtschaftsleistung der Schweiz. Schmitz konstatierte denn auch: „China ist immer noch die globale Wachstumslokomotive.“

Zu ähnlichen Ergebnissen kam vergangene Woche auch die Ökonomin Elisabeth Waelbroeck-Rocha von IHS Markt Economics bei der Container Trade Europe Conference in Hamburg. Sie wies darauf hin, dass auf das Reich der Mitte

mittlerweile fast ein Drittel der globalen Containerexporte entfalle. Die jüngste Wachstumsverlangsamung der Wirtschaft und des Außenhandels bremsen zwar aktuell die Entwicklung der globalen Containerverkehre. Für die Jahre 2015 bis 2018 prognostiziert die Expertin nur noch ein kumuliertes Wachstum von 11 Prozent. Aber langfristig bleibt China auch ihrer Meinung nach eine Wachstumslokomotive. So würden sich die Boxenausfuhren des Landes bis 2030 auf dann 70 Mio. Teu noch einmal in etwa verdoppeln.

Dass die Zeiten zweistelliger Wachstumszahlen der Vergangenheit angehören, hat indes nicht nur konjunkturelle Gründe. Ausschlaggebend ist auch, dass sich die Wirtschaft des Landes wandelt - weg

vom vor allem von den Küstenregionen ausgehenden exportgetriebenen Wachstum, hin zu einer stärker auf den Binnenkonsum und das Hinterland abzielenden Entwicklung.

Die Schiene als dritter Weg

In diesem Licht ist auch die 2013 ins Leben gerufene Neue-Seidenstraßen-Initiative Chinas zu sehen, die vor allem eine leistungsfähige Schienenverbindung zwischen dem Reich der Mitte und Europa sowie die Ansiedlung von Industrie und Logistikeinrichtungen entlang der Strecke vorsieht. Und der Plan ist, aufgegangen, wie eine Podiumsdiskussion der DVZ während der China-Konferenz in Düsseldorf zeigte.

Die Verbindung sei hinsichtlich Abfahrtsdichte, Transitzeit und

Preis inzwischen durchaus wettbewerbsfähig und werde vor allem für höherwertige Waren wie Elektroartikel oder auch Autos gern genutzt, betonte Nicolai Noeckler, Direktor der Geschäftseinheit Asien und Pazifik bei Trans Eurasia Logistics, einem Joint Venture von Deutscher Bahn und der russischen Staatsbahn RZD.

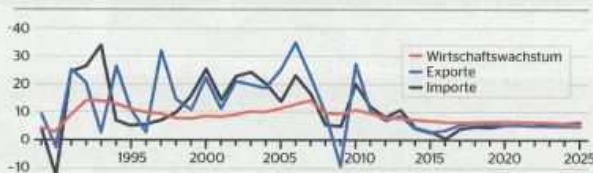
Gute Geschäfte auf und mit der Trasse macht auch die Bremer Überseespedition Kopf & Lübben. Angefangen mit der Relation Zhengzhou-Hamburg hat das Unternehmen mittlerweile zahlreiche Verbindungen ins Programm aufgenommen und viele Kunden von dem Verkehrsträger überzeugen können. Seit kurzem sei beispielsweise auch die Stadt Hefei mit Hamburg verbunden, berichtete Kopf-&Lübben-Geschäftsführer Michael Gutfro. Dort ist das Unternehmen gemeinsam mit einem chinesischen Partner als Handling Agent für die Sammelcontainer des Anbieters EPU tätig. Pro Woche gibt es eine Abfahrt mit 15 Tagen Laufzeit nach Hamburg.

Doch nicht nur in China kommen bei der „stählernen Seidenstraße“, wie die Schienenverbindung gern genannt wird, stetig neue Destinationen hinzu. Auch der Hafen Rotterdam hofft auf Direktverkehre, wie Matthijs van Doorn, Business Manager Logistics bei der Hafengesellschaft, unterstrich. Derzeit wird der größte europäische Hafen über Duisburg angebunden. Und: Mittelfristig soll es von Rotterdam aus im Short-Sea-Verkehr per Schiff weiter in Richtung UK und Skandinavien gehen.

Die Rheinische Post hat um die Themen China und Logistikstandort Nordrhein-Westfalen ein ganzes Informationsbündel geschnürt. So erscheint am heutigen Freitag die aktuelle Ausgabe der „Wirtschaftszeitung“ mit dem Schwerpunkt Logistik. Die Publikation gibt es online unter www.rp-online.de/wirtschaftnrw. Und am morgigen Samstag folgt eine Sonderveröffentlichung zu China.

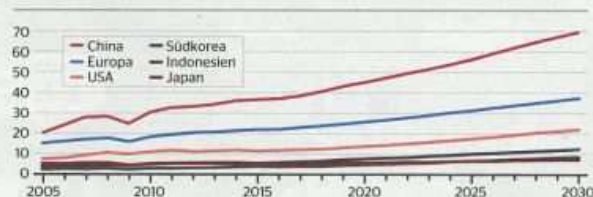
Die Zeiten zweistelliger Zuwächse sind vorbei ...

Wachstum der Wirtschaft, des Ex- und Imports in Prozent

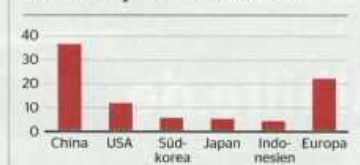


... aber nominal legt China weiter kräftig zu

Containerexporte in Mio. Teu nach Regionen/Ländern



Containerexporte 2015 in Mio. Teu



71,4 Mrd. EUR

Warenwert der Exporte von Deutschland nach China 2015

91,7 Mrd. EUR

Warenwert der Importe von Deutschland aus China 2015

Quelle: IHS Markt, Destatis / Grafik: DVZ