



Seidenstraße: Auch in Europa gibt es Gewinner

Die Neue Seidenstraße wird von der chinesischen Regierung massiv gefördert. China profitiert in besonderem Maße vom Ausbau der Verbindungen zwischen dem Fernen Osten und Europa – doch auch deutsche und europäische Firmen zählen zu den Gewinnern.

In den vergangenen Monaten ist die Neue Seidenstraße etwas aus dem Blickpunkt der deutschen Öffentlichkeit geraten, die sich vor allem mit Corona beschäftigte. Doch während Deutschland seit März 2020 nur noch im Krisenmodus fährt, befindet sich China weiter auf der Überholspur. Das gilt auch für den Ausbau der Seidenstraße.

Ausbau der Mittelmeerhäfen

Nicht nur Asien, sondern auch Europa widmen die Chinesen dabei besondere Aufmerksamkeit. Zu den bekanntesten Projekten gehört der Ausbau der Mittelmeerhäfen in Piräus und Triest, die beide Endpunkt der maritimen Seidenstraße sind. Von hier aus werden Güter per Bahn und Lkw weiter nach Mittel- und Nordeuropa befördert. Am Hafen von Piräus hält seit 2016 China COSCO SHIPPING die Mehrheit, eines der größten Schiffscontainerunternehmen der Welt. Allein von 2009, dem Beginn von Coscos Engagement in Piräus, bis 2017 hat sich der Umschlag des Seehafens mehr als verdoppelt. Ähnlich dynamisch wächst auch der italienische Hafen von Triest, der zudem durch seine Nähe zu Osteuropa einen besonderen Vorteil bietet. Es handelt sich schon jetzt um den wichtigsten Ölhafen im Mittelmeer. Hier besitzen die Chinesen keine Anteile. Stattdessen hat die **Hamburger Hafen**

und Logistik AG (HHLA) 50,01% der Anteile an einem neuen Multifunktions-terminal erworben.

Gewinnen auch deutsche Häfen?

Nicht nur bei ihrem Engagement in Triest nutzt die Hamburger Hafengesellschaft die Chancen, die das sogenannte Belt-and-Road-Projekt bietet. (Unter diesem Begriff werden die verschiedenen Strecken der Seidenstraße über Land und See zusammengefasst.) Axel Mattern, Vorstand des Hafen Hamburg Marketing e.V., betont: „Der Hamburger Hafen ist Europas größte Logistikdrehscheibe und im Handel ist China der führende Hafenplatz. Jeder dritte Container, der hier umgeschlagen wird, kommt aus oder geht nach China.“

Bereits jetzt ist der Hafen hervorragend an den Güterverkehr angebunden. Mattern: „Mit 2.000 angebotenen Containerzugverbindungen pro Woche ist Hamburg mit großem Abstand der größte Player im Markt.“ Ein wachsender Teil der Verbindungen steht im Zusammenhang mit der Neuen Seidenstraße.

Auch der Hafen Duisburg als größter Binnenhafen Europas profitiert vom Belt-and-Road-Projekt. So kooperiert er eng mit Triest als Endpunkt der maritimen Seidenstraße. Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der

Duisburger Hafen AG: „Das wichtigste Wachstumssegment für Duisburg ist das Chinageschäft. Das wollen wir natürlich ausbauen.“ Im Umfeld des Hafens haben sich bereits über 100 chinesische Unternehmen angesiedelt.

Insbesondere der Warenverkehr mit China auf der Schiene ist im vergangenen Geschäftsjahr angestiegen, nämlich um ca. 70%. 2019 verkehrten wöchentlich zwischen Duisburg und verschiedenen Destinationen in China im Durchschnitt 35 bis 40 Züge. Ab dem zweiten Quartal 2020 registrierte der Duisburger Hafen einen Anstieg auf bis zu 60 Züge in der Woche.

Deutsch-russische Kooperation

Auch in Osteuropa profitieren Logistikunternehmen und Häfen vom Ausbau der Seidenstraße. So ist seit 2019 Kaliningrad, das frühere Königsberg, ein Endpunkt der Seidenstraße in Nordosteuropa. Im Kaliningrader Hafen Baltijsk (Pillau) werden die Container von den Zügen auf Frachtschiffe umgeladen und zum Hafen Mukran an der mecklenburgischen Ostseeküste gebracht, von wo sie per Eisenbahn weitertransportiert werden. Bis zu 16 Züge am Tag können in Baltijsk abgefertigt werden. Organisiert werden die Transporte vom russisch-kasachisch-belarussischen Unternehmen UTLC ERA in Kooperation mit dem Hafen Mukran.

UTLC ERA verantwortet 87% der Transporte per Breitspurbahn von China bis an die polnisch-belarussische Grenze. Bemerkenswerterweise sind die Transporte im Jahr 2020 trotz Corona um 64% gegenüber 2019 auf 530.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) gestiegen.

Der Vorteil der Transporte auf dem Schienenweg liegt darin, dass die Züge von China bis nach Europa durchschnittlich nur zwölf Tage benötigen, wobei die Fahrzeit in den nächsten Jahren weiter fallen soll. Dagegen dauert der Transport auf dem Seeweg vier bis sechs Wochen. Der Luftverkehr ist überdies zwar schnell, aber sehr teuer – und die CO₂-Emissionen sind 95% höher als beim Schienentransport. Alexei Grom, Generaldirektor von UTLC ERA, ist deshalb überzeugt, dass „ab 2025 die Zahl von mindestens 1 Mio. TEU“ auf der Breitspurbahnstrecke von China nach Europa erreicht wird.

Von den steigenden Bahntransporten profitiert auch das polnische Logistikunternehmen **PKP CARGO**. So fuhren 2019 drei Viertel der Züge zwischen Europa und China über Polen. Czeslaw Warzewicz, Präsident von PKP Cargo, bemängelt aber, „dass nur 25% davon in Polen umgeschlagen wurden“. Hier besteht noch Entwicklungsbedarf – ebenso bei der Weiterentwicklung des Umschlagterminals in Malaszewicze, wo von der Breitspur auf die europäische Normalspur gewechselt wird. Aktuell entstehen hier noch relativ lange Wartezeiten. PKP Cargo entwickelt das Chinageschäft auch durch direkte Kontakte: So wurde im August 2018 eine Kooperation mit der Stadt Zhengzhou unterschrieben, die ein sehr bedeutender Verkehrsknotenpunkt in China ist.

Deutsche Logistiker blicken nach Osten

Zu den deutschen Transportfirmen, die erfolgreich im Logistikgeschäft tätig sind, gehört Hellmann Worldwide Logistics aus Osnabrück. Hellmann erzielte 2019 einen Umsatz von 2,9 Mrd. EUR. Das Unternehmen unterhält bereits Büros in verschiedenen Ländern entlang der Seidenstraße und transportiert für Porsche Fahrzeuge von Bremerhaven nach Chongqing in Südchina. Das Interesse chinesischer Kunden an der Verbindung nimmt zu. Matthias Magnor, Chief Operating Officer Road & Rail bei Hellmann: „Schon heute wollen chinesische Händler aus benachbarten Provinzen im wahrsten Sinne des Wortes auf den Zug aufspringen.“

Zu den mittelständischen Firmen, die sich bei der Logistik der Neuen Seidenstraße engagieren, gehört die European Cargo Logistics. Das in Rostock, Lübeck und St. Petersburg vertretene Unternehmen ist bereits stark im Russlandhandel tätig. Zukünftig sollen Züge über die Seidenstraße nach St. Petersburg fahren, wo die Container umgeladen und im Anschluss nach Lübeck transportiert werden. Dort bestehen bereits tägliche Frachtzuganbindungen nach Duisburg, Ludwigshafen, Nürnberg oder auch Verona, die zukünftig auch für aus China kommende Güter genutzt werden. Geschäftsführer Jörg Ullrich: „Aus China transportieren wir vor allem Elektronik, Kleidung und zunehmend auch medizinische Güter.“ Der Vorteil der Variante über St. Petersburg liegt darin, dass der Transit über Polen und das politisch schwer berechenbare Belarus entfällt.

Auch für den Lübecker Hafen können sich somit neue wirtschaftliche Perspektiven

ergeben. Der Russlandhandel macht bisher knapp 10% des Gesamtumsatzes aus und hat unter den Sanktionen gelitten. Die Seidenstraßen-Verbindung nach St. Petersburg könnte den Warenaustausch mit Russland im Lübecker Hafen erhöhen.

Siemens und die Seidenstraße

Aber auch außerhalb der Logistikbranche profitieren deutsche Firmen vom Ausbau der Seidenstraßen-Verbindungen. Zu ihnen gehört die **Siemens AG**, die schon im September 2017 eine eigene Belt and Road Task Force gründete.

„So richtig interessant wird es vor allem dann, wenn neue bzw. wachsende Städte, Flughäfen oder Industriezentren entlang der neuen Handelsrouten entstehen: Denn die müssen dann nachhaltig elektrifiziert, effizient automatisiert und auch medizinisch versorgt werden – und überall hier kann Siemens helfen“, betont Cedrik Neike, im Vorstand der Siemens AG verantwortlich für Asien und die globale Belt and Road Task Force.

Es gibt also durchaus deutsche und europäische Unternehmen, die stark vom Ausbau der Neuen Seidenstraße profitieren. Sicher ist der Vorwurf nicht unberechtigt, dass europäische Unternehmen noch stärker am Projekt beteiligt werden könnten; gerade hinsichtlich der Ausschreibungsverfahren bei verschiedenen Infrastrukturprojekten besteht noch deutlicher Verbesserungsbedarf. Doch der Vorwurf, dass allein China Vorteile aus dem Ausbau der Belt-and-Road-Verbindungen zieht, gehört ins Reich der Mythen und Legenden.

Mathias von Hofen

Kennzahlen der vorgestellten Seidenstraßen-Profiteure

Unternehmen	WKN	Kurs	MCap*	Umsatz 2020*	EpS 2020e	EpS 2021e	KGv 2020e	KGv 2021e	Div. 2020e	Div. 2021e	Div.-Ren. 2020e	Div.-Ren. 2021e
HHLA [DE]	AOS848	19,92	1.395	1.300	0,55	1,04	36,2	19,2	0,32	0,60	1,61%	3,01%
PKP Cargo [PL]	A1W7D1	3,48	156	914	-0,95	-0,37	neg.	neg.	–	–	–	–
Siemens [DE]	723610	131,90	112.115	57.139	5,00	6,04	26,4	21,8	3,50	3,54	2,65%	2,68%

*) in Mio. EUR; alle Angaben in EUR; EUR/PLN 19.2.2021: 4,485

Quellen: onvista, Finanzen.net