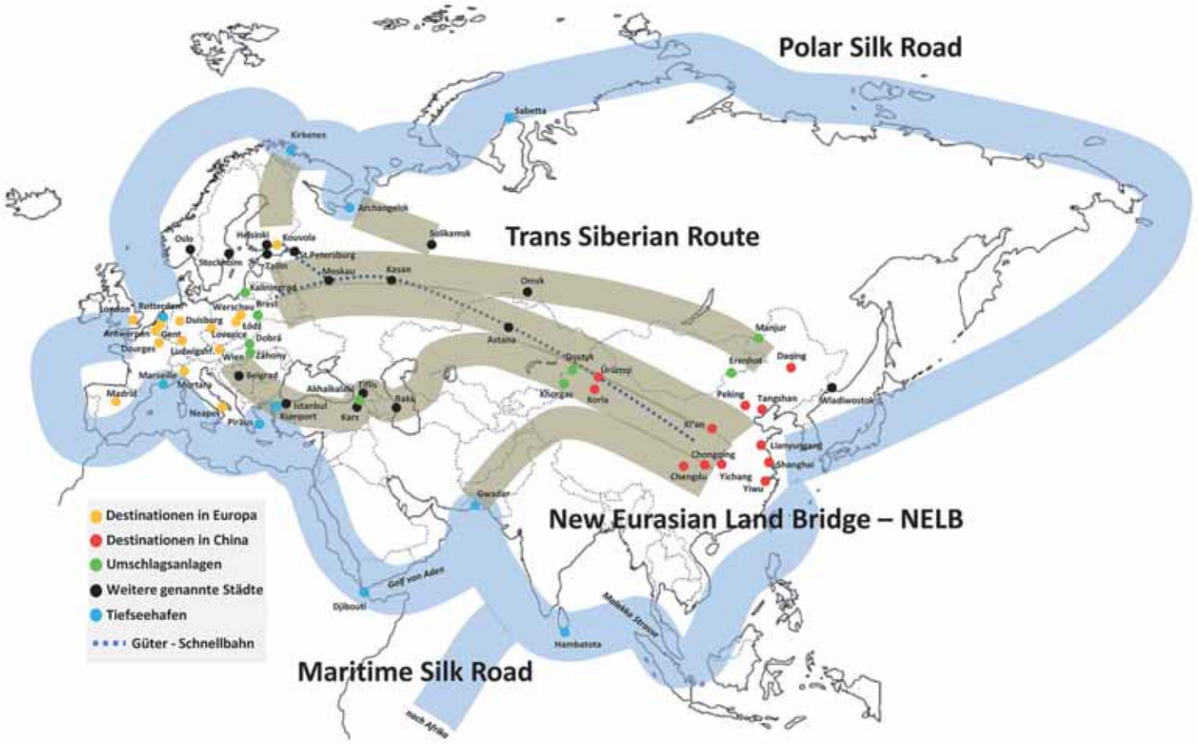

Chinas „Neue Seidenstraße"-Strategie, auch „One Belt, One Road" genannt, umfasst See- und Landwege, also Bahntrassen wie Autobahnen. 2013 erstmals öffentlich vorgestellt, hat China bis heute über 1000 Projekte initiiert.

GRAFIK: P.TRIPPI-SERVICES, FOTOS: P.TRIPPI-SERVICES, KOUVOLA INNOVATION

Seidenstraße China–Europa

Von der Projektion zur Realität

Die 2013 ausgelöste „One Belt, One Road"-Strategie (OBOR – Neue Seidenstraße) wandelt sich in nur fünf Jahren: Aus chinesischen Visionen werden Taten. Auch die wirtschaftlichen und politischen Dimensionen nehmen Form an: Investitionen gegen Rohstoffe in Zentralasien, engere Anbindung des Absatzmarktes Europa über drei Bahnkorridore, eine durchgehende Autobahn und zwei Seewege.

Alternativen in politisch unsicheren Zeiten kommen kein Jahr zu früh, um die 68 Länder, 75 Prozent der Weltenergie-Ressourcen, 30 Prozent des globalen Bruttoinlandsproduktes und die viereinhalb Milliarden Menschen der Seidenstraßen-Anrainer zu verbinden. Die OBOR-Strategie basiert auf den Seiden- und Gewürz-Handelsrouten, die von der Han-Dynastie (206 v. Chr. bis 220 n. Chr.) angelegt wurden und Richtung Westen über Eurasien nach Europa führten. Die Bezeichnung der Karawanenverbindungen als „Seidenstraße" geht auf den im 19. Jahrhundert lebenden deutschen Geografen Ferdinand von Richthofen zurück.

Konkrete Projekte mit Investitionen in Infrastrukturen sowie die fast monatlichen Neueröffnungen von Bahnlinien zwischen europäischen Industriezentren und den chinesischen Inlandprovinzen sind nur zwei Dimension dieser Entwicklung. Die heute mehr als 50 Bahnverbindungen zwischen China und Europa binden 21 chinesische Provinzen an 13 europäische Länder mit je rund 30 Zentren.

Die Seerouten

Die maritime Seidenstraße auf der Südroute über den Suezkanal nach Europa umfasst auch Afrika, Djibouti, Sri Lanka und Pakistan. Mit chinesischer Finanzierung entstand in Djibouti ein moderner Tiefseehafen mit Freihafen und dem größten Containerterminal der Region. Chinesische Ingenieure erbauten die 750 Kilometer lange Normalspurstrecke vom Hafen Djibouti nach Addis Abeba. Sri Lanka, das in finanzielle Probleme geriet und China 6 Milliarden US-Dollar schuldete, überließ den Hafen 2017 für 99 Jahre dem chinesischen Staatskonzern zur Abgeltung der Schulden.

In Gwadar/Pakistan entsteht aus einem Fischerhafen der größte Tiefseehafen Südasiens – durch die chinesische Betreibergesellschaft.

Der griechische Hafen Piräus wurde 2009 für 35 Jahre an die COSCO-Shipping, die größte chinesische Frachtreederei, verpachtet. 2016 übernahm COSCO mit 51 Prozent die Aktienmehrheit am dortigen Hafenbetreiber PPA. 2021 soll dieser Anteil auf 67 Prozent erhöht werden. 2017 hat COSCO Marseille zu ihrem zweiten Mittelmeer-Hub bestimmt und verlinkt dadurch Frankreich sowie Spanien direkt. Damit kann China mittelfristig die Logistikkette schneller und teils über eigene, optimierte Betriebsinfrastrukturen nach Zentraleuropa leiten.

Im Norden wird seit Anfang 2018 die maritime Polar Silk Road aufgesetzt. Russland, klamm an finanziellen Mitteln, nutzt die Investitionskraft Chinas, um die Häfen des Nordpolarmeeres auszubauen. China sucht dadurch nicht nur den Zugang zu den Rohstoffen – unter anderem Flüssiggas ab dem Hafen Sabetta –, sondern will dank der Klimaerwärmung die Nordroute nach Europa erschließen. Die Strecke China–Skandinavien ist rund ein Drittel kürzer als über die Suez-Südroute.

Im Mai 2017 besuchte der chinesische Präsident Xi Jinping Finnland. In der Folge konkretisierten Finnland und Norwegen ihren Anschluss an das Polarmeer in Kirkenes. Im Süden Finnlands soll mit Unterstützung chinesischer Investoren der längste Bahntunnel der Welt über 80 Kilometer die Finnische Bucht zwischen Helsinki und Tallinn durchqueren und Zentraleuropa über die Rail Baltica erschließen. Damit wäre die schnellste und kürzeste Seeroute Europa–Nordchina im übernächsten Jahrzehnt Realität, günstige klimatische Verhältnisse vorausgesetzt. Dies, die OBOR-Verbindung Mittelchina–Pakistan/Gwadar und der erste chinesische Marinestützpunkt in Djiboutu sind die strategischen Optionen, um das Risiko der heute tragenden See-Südroute (circa 90 Prozent des gesamten Güteraustausches China–Europa) zu reduzieren. Dies betrifft die Durchfahrten der Straße von Malakka und des Golfs von Aden sowie denkbare amerikanische Seeblockaden.

Infrastrukturen im Aufbau

Gemäß dem Transportministerium hatte China in den drei Jahren bis 2017 über 130 bilaterale und regionale Transportabkommen im OBOR-Rahmen für Bahn-, Straßen-, See-, Flug- und Postverbindungen abgeschlossen. Die Investitionen werden gemäß heutigen Schätzungen 1000 Milliarden Euro übersteigen, mehrheitlich durch China (vor-)finanziert. In Europa versteht China zunehmend, die Bruchlinie mittels der 16+1-Initiative, der China sowie elf Ost-EU- und fünf Balkan-Staaten angehören, zu nutzen. Da dort der Zugang zu den Kapitalmärkten begrenzt ist, springt China ein. So zum Beispiel beim begonnenen Ausbau der Bahnlinien Belgrad–Budapest (mit Anbindung Piräus und Skopje) mit einer 85-Prozent-Unterstützung durch die Export-Import Bank of China.

Dass Chinas Ingenieure ihr Geschäft auch in Europa verstehen, haben sie mit dem 35-Milliarden-US-Dollar-Bau der Hochgeschwindigkeitstrassen in der Türkei bewiesen.

Im Gespräch sind auch Finanzierungen beim Ausbau der Tiefseehäfen in Kumport/Türkei und Archangelsk/Russland, die Anbindung des weltgrößten Kaliproduzenten und anderer Rohstoffminen in der Ural-Stadt Solikamsk an die Transsibirische Eisenbahn mit dem Hafen Archangelsk (Belkomur Projekt), die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stockholm–Oslo wie das Cargo-Sous-Terrain-Projekt in der Schweiz. Bei Letzterem tritt als Ankeraktionär die Dagong Investment Holding auf, Teil der staatsnahen HNA-Konzerngruppe. Als OBOR-Projekt steht die Güter-Schnellbahn China–Russland– Europa

Die schnelle Verbindung von Europa nach China: Mit 8000 Kilometern und einer Transitzeit von 10 bis 15 Tagen zwischen dem finnischen Kouvola (mit direkter Hafen-Anbindung über Kotka an die Baltische See) und Xi'an in Zentralchina wird wöchentlich Nordeuropa an China mit einem einzigen Umladepunkt in Khorgos Dry Port angebunden.

Das türkische Hochgeschwindigkeitsnetz, teils durch gebirgige Landschaften, wurde mit Chinas Know-how und Finanzierung erbaut.

in der Projektierung. Sie soll an das chinesische Hochgeschwindigkeitsnetz in Ürümqi (Westchina) andocken und die 770 Kilometer lange, im Bau befindliche Schnellfahrstrecke von Moskau nach Kasan, die Hauptstadt der Republik Tatarstan in Russland, sowie die ausgebauten Bahninfrastrukturen in Kasachstan nutzen.
Nordeuropa würde von der ertüchtigten 200-km/h-Schnellstrecke Moskau–St. Petersburg–Lahti–Helsinki profitieren. Um diese Schnellverbindungen zu nutzen, sind neue, für 160 km/h zugelassene Breitspur-Plattformwagen im Bau. 2800 Wagen, hergestellt durch Transmash und KST (Kompleksnye skorostnye tekhnologii – Hochgeschwindigkeitstechnologie) sollen bis Ende 2019 in Betrieb gehen. Weitere 480 Einheiten wurden durch die Russischen Postdienste geordert. Ein Konsortium aus CRRC, der russischen Sinara und Siemens hat einen 400-km/h-Güter-EMU in Planung.

Autobahn

Eine durchgehende Autobahnverbindung zwischen dem Hafen von Lianyungang am Gelben Meer in China nach St. Petersburg befindet sich im Aufbau. Außer in Russland ist die Verbindung weitgehend erstellt. Die Strecke geht über 8500 Kilometer und der Transport dauert rund zehn Tage – einmal mehr wohl billiger und schneller als die Eisenbahn.

Finanzierung

Um die Infrastrukturfinanzierung zu stemmen, werden sowohl staatliche als auch privatwirtschaftliche Ressourcen genutzt. 2014 wurde ein Silk Road Fund mit 40 Milliarden US-Dollar etabliert. Eine weitere wichtige Quelle ist die 2015 gegründete Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) mit Sitz in Peking. Ihr Schwerpunkt: Kredite in Südasien. Wichtigste Geldgeber sind indes die China Development Bank (CDB) und Export-Import Bank of China. Letztere hat über 1100 Projekte im Wert von hundert Milliarden US-Dollar zu durchschnittlich 80 Prozent finanziert, CDB hat für über 40 Milliarden US-Dollar Kredite an 100 Großprojekte unterzeichnet. Das benötigte Investitionsvolumen übersteigt jedoch die Finanzkraft Chinas. Die Weltbank, die Europäische Entwicklungsbank (EBRD), die Asiatische Entwicklungsbank (Asien Development Bank ADB) und private Geschäftsbanken sind weitere Kreditgeber. Weitere Mittel hat der chinesische Ministerpräsident Xi Jinping anlässlich des OBOR-Forums in Peking im Mai 2017 versprochen.

Neue Bahnverbindungen

Während die küstennahen Produktionszentren wie Tianjin/Peking, Shanghai oder Guangdong bisher von der maritimen Südroute profitieren, sind die aufstrebenden zentralchinesischen Zentren stark benachteiligt. Dies, die halbierten Transitzeiten und die Anbindung zentralasiatischer Staaten sind wesentliche Treiber, um ein vielfältiges Bahnnetz Richtung Westen zu etablieren. Dabei entstehen auch Alternativen zur Umgehung Russlands (Transsibirische Bahn über Omsk).
China plant 2018 ab Yiwu, südlich von Shanghai, über die transkontinentale New Eurasian Land Bridge (NELB – Neue Eurasische Landbrücke) durch Zentralchina insgesamt mehr als 4000 Züge westwärts zu schicken. Um diese Frachtströme zum Fließen zu bringen, werden Intermodaltransporte seitens Chinas stark bezuschusst. Viele Verbindungen durch die CIS-Staaten werden aus Tarifgründen zurzeit mit mindestens 41 40-bis-50-Fuß-Containern befahren, geplant sind jedoch XL-Züge mit über 100 Containern. Hochgerechnet ergeben sich für die Verbindungen ab Yiwu 2018 bestenfalls 300.000 Container (600.000 TEU) über diese Bahntrassen. Ein Vergleich: Der Hafen von Rotterdam bewältigt dieses Volumen in rund zehn Tagen.
Die Bahn-Südroute über Kasachstan, mit der Fähre nach Baku (Aserbaidschan) und dann per Bahn durch Georgien und die Türkei (später nach Zentraleuropa) wurde im Oktober 2017 dank des Lückenschlusses zwischen Achalkalaki (Georgien) und Kars (Türkei) erstmals durchgehend betrieben. Die Fahrzeit von Kars bis Istanbul konnte in den letzten Jahren dank Neubaustrecken um zwei Drittel gesenkt werden. Sobald der Bosporus-Engpass für den Güterverkehr geöffnet wird (Marmaray-Tunnel), steht einer durchgehenden regelmäßigen Verbindung China–Europa über die Süd-NELB nichts mehr im Wege. Alternativ bietet sich später eine Land-Durchbindung über den Iran an. Als Anrainer der NELB-Schienen-Seidenstraße hoffen diese Länder auch auf einen Aufschwung im regionalen Handel zwischen dem Kaukasus, Zentralasien, China und Europa.

Umschlagterminals als Engpässe

Die Breitspur-Trassen der Transsibirischen Bahn, der NELB in Russland und Kasachstan, der Südroute über Aserbaidschan und Georgien bedingen zahlreiche Zug-zu-Zug-Umschlagterminals (dry port) respektive Umspuranlagen an den Schnittstellen zu den Normalspurstrecken Europas und Chinas. Die Umschlagzentren in Osteuropa können mit ihren Kapazitäten kaum mit dem Wachstum des Asienverkehrs Schritt halten. Als Ausweichlösung werden unter anderem die Verbindungen Łódź–Chengdu sowie Duisburg–Chongqing über das nördliche Kaliningrad – inklusive des 1435/1520-Millimeter-Spurweitenumschlags – geleitet.
Anders weiter östlich: Zwischen Kasachstan und China nahm COSCO-Shipping den (bald weltgrößten) Dry Port Khorgos, inklusive einer Wirtschafts- und Zollfrei-Zone sowie einer Stadt für 100.000 Einwohner (Endausbau), in Betrieb. Heute verbindet Khorgos 27 Zentren in China und elf in Europa.
2020 sollen hier 500.000 TEU umgeschlagen werden, ein Äquivalent von 4 Prozent von Rotterdam. Doch das Projekt ist für die nächsten 20 Jahre ausgelegt.

Transportzeiten
Ostchina–Zentraleuropa
Luftfracht .....3–7 Tage
NELB-Autobahn Lkw .....10–12 Tage
Polar Silk Road .....12–15 Tage
NELB Bahn .....12–16 Tage
Maritime Sea Road .....30–50 Tage

Neue Verbindungen

Die ersten Pilotverbindungen und Spotverkehre Europa–China–Europa wurden Ende des letzten Jahrzehnts abgewickelt, gingen jedoch kaum nachhaltig in wöchentliche Verbindungen auf. In den Jahren 2017/18 änderte sich das Bild schlagartig: Rund 20 Erstverbindungen ab den Städten in Belgien, England, Finnland, Italien, Polen, Slowakei, Spanien, Tschechien und Ungarn gehen schrittweise zum Regelbetrieb über und die Frequenzen nach Deutschland werden verdichtet. Die bisherigen Restriktionen im Chemiegüter-Bahntransport in China schränken das Bahnpotenzial dieses wichtigen Marktes ein. Erstmals konnte im Mai 2017 ein 800 Meter langer, mit 82 ISO-Chemie-Tankcontainern beladener, von Hupac und dem chinesischen Chemieunternehmen Markor organisierter Zug die Bahnstation Korla in Nordwestchina Richtung Europa (Deutschland und Frankreich) verlassen. Weiteres Potenzial soll der Einsatz von Kühlcontainern ermöglichen. Temperatursensitive Produkte konnten bisher nur den Seeweg benutzen.
Das Volumen-Ungleichgewicht des 600-Milliarden-Handels zwischen China und Europa dürfte für mehr Auslastung Richtung Osten sorgen. Den Hintergrund bilden der zunehmende Bedarf an europäischen Landwirtschaftsprodukten, der expandierende B2B-Markt in China und das Luxusgütersegment für den wachsenden chinesischen Mittelstand.

Volvo – made in China

Wer einen „schwedischen" Volvo sein Eigen nennt, ist sich wohl kaum bewusst, dass er damit einen aktiven Beitrag zur Seidenstraße leistet: Die Volvo S90 Sedans werden in Daqing gebaut und seit Juni 2017 per Transsibirische Bahn über 24 Tage (bisher über 40 Tage auf der Seeroute) nach Kluizendok bei Gent in Belgien transportiert. Weitere Modelle wie der Volvo S60 werden in Chengdu und der Kompaktwagen SXC40 ab 2019 südlich von Shanghai hergestellt. Ostwärts stellte Volvo Ende 2017 ab dem Werk Gent auf den Bahntransport für die V40-Modelle nach Chengdu um.

Wo liegen die Risiken?

Das geopolitische Vorhaben Chinas mit der Neuen Seidenstraße (Sicherung von Transportkorridoren und Anbindung von Rohstoffquellen) und der Made-in-China-2025-Strategie (Transformation zur Industriemacht) bedingt enorme finanzielle Ressourcen und eine hohe politische Stabilität in China und den Anrainerstaaten. Sollten die Finanzen Chinas in Schieflage geraten oder Währungsverwerfungen eintreten, dann sind die ambitionierten Ziele gefährdet.
Doch auch seitens der Kreditnehmer bestehen Risiken: Das billige Geld führt zu nachhaltigen hohen Infrastruktur-Betriebskosten und Schuldenlasten, die dann durch die Kreditnehmer selbst zu tragen sind. Die finanziellen Abhängigkeiten von China könnten sich mit der Zeit negativ auswirken, wie das genannte Beispiel des Tiefseehafens in Sri Lanka zeigt.

Segen oder Fluch?

Chinas Präsident Xi Jinping versprach anlässlich des OBOR-Forums 2017 in Peking für die Seidenstraße: „eine Straße in die Freiheit, Prosperität, Öffnung, Innovationen und zur Verbindung verschiedener Kulturen".
Wir dürfen gespannt sein, was hier die Zukunft bereithält und welche geopolitischen Abhängigkeiten, auch für Europa, entstehen.

Peider Trippi

ANZEIGE