

# Belt and Road Initiative

Die “Neue Seidenstraße”



Rudolf Scharping

35. Deutscher Logistik-Kongress

Berlin, 19. Oktober 2018

# Inhalt

---

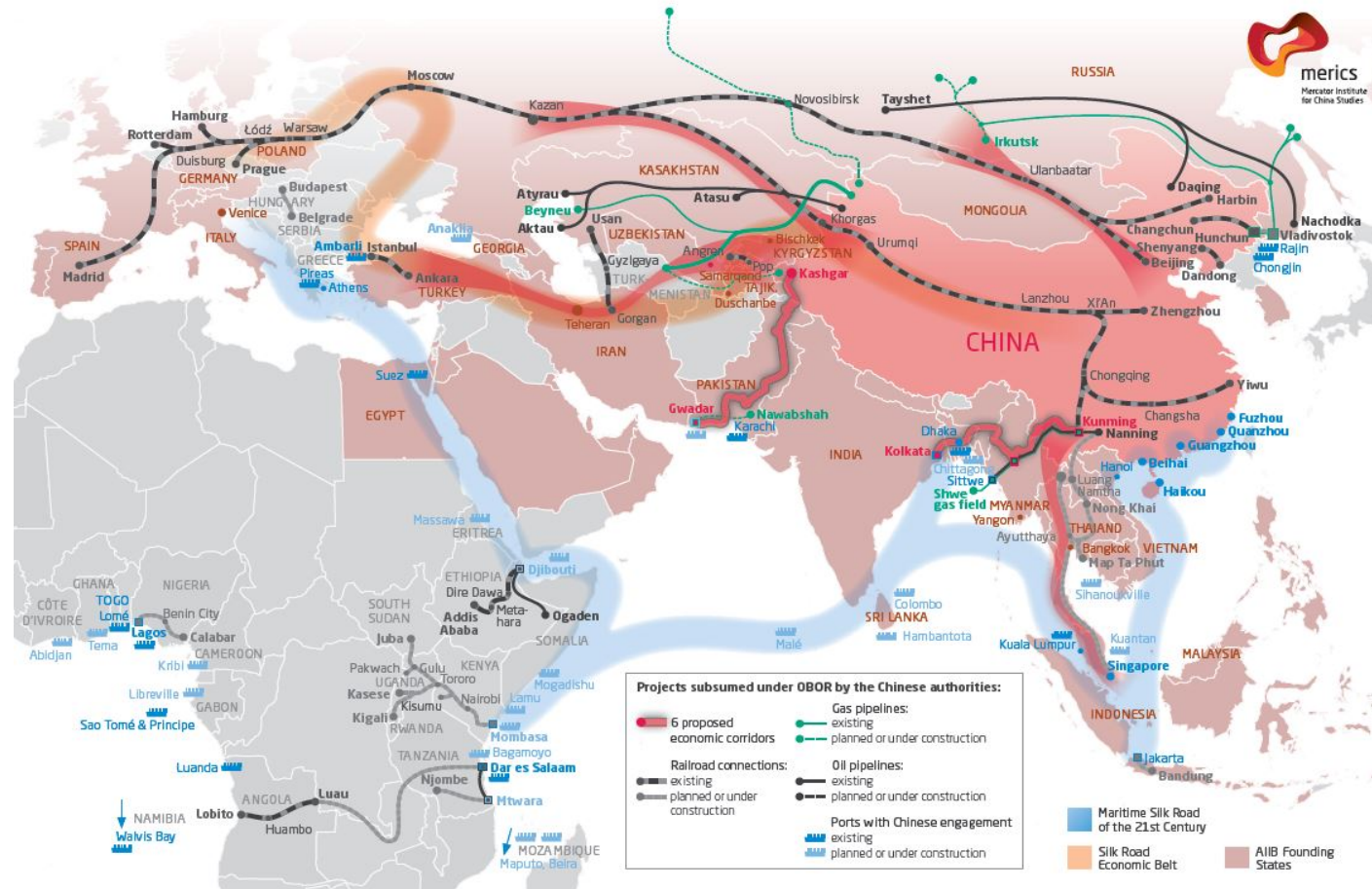
- 1) Die Seidenstraße
- 2) China und der Welthandel
- 3) Die Seidenstraße-Initiative
  - 1) Aspekte
  - 2) Chancen und Herausforderungen



# 1) Das Netz der antiken Seidenstraße

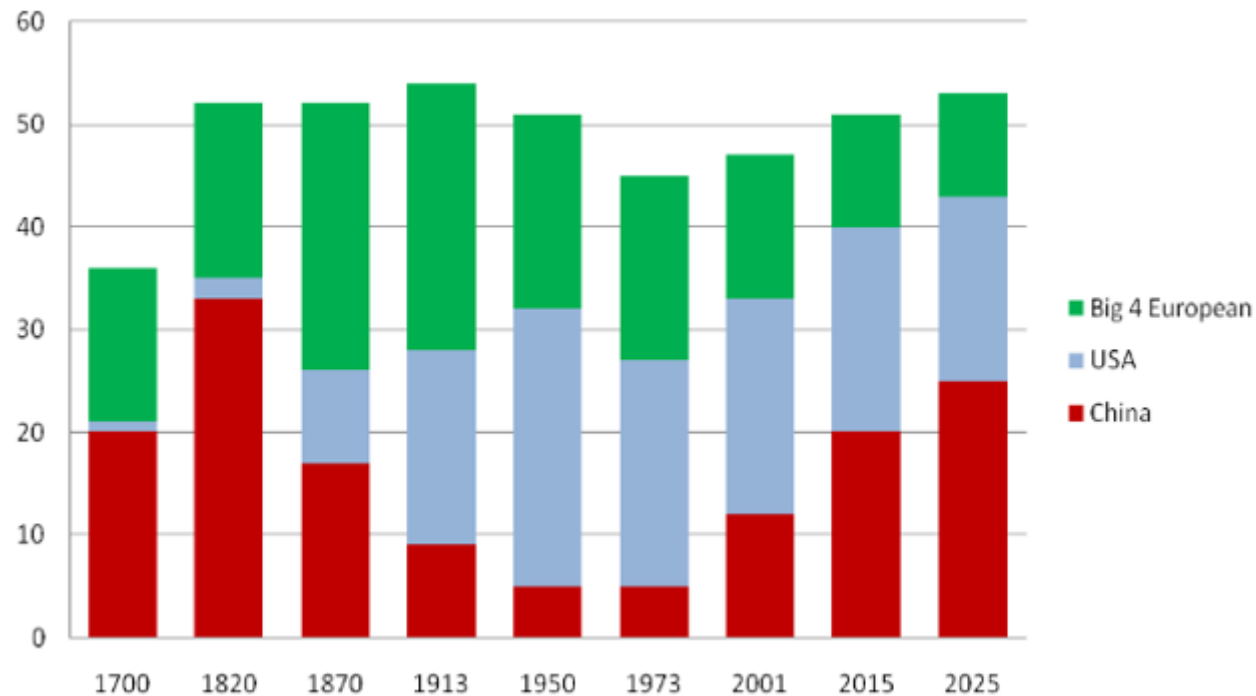


# 1) Die neue Seidenstraße ähnelt im Verlauf der antiken Seidenstraße



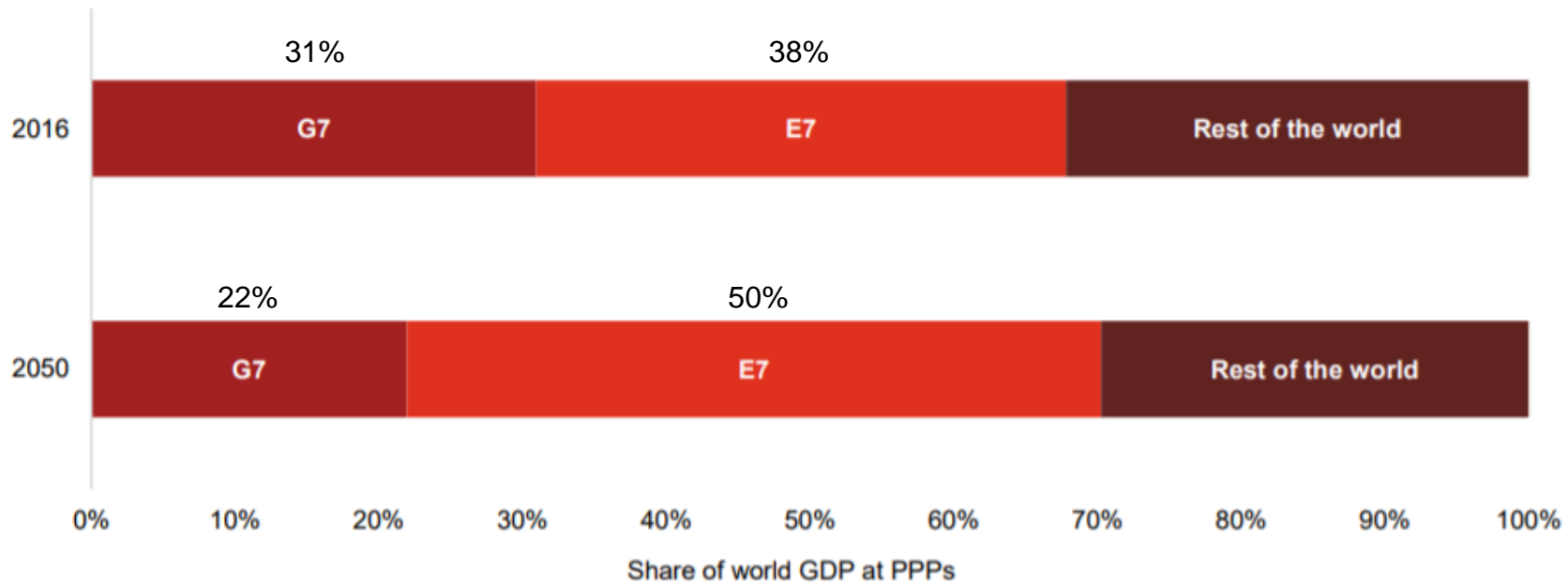
## 2) Chinas wirtschaftlicher Niedergang und Wiederaufstieg

Chinas Anteil am globalen BIP 1700-2025 (in %)



- Nach der Zeit des internationalen Handels kam in China eine **Zeit der Abschottung** => **wirtschaftlicher Bedeutungsverlust** Chinas
- **Europa und die USA dominieren** den Welthandel nach Chinas Abstieg
- **Wiederaufstieg Chinas** im Zuge der Reform- und Öffnungspolitik

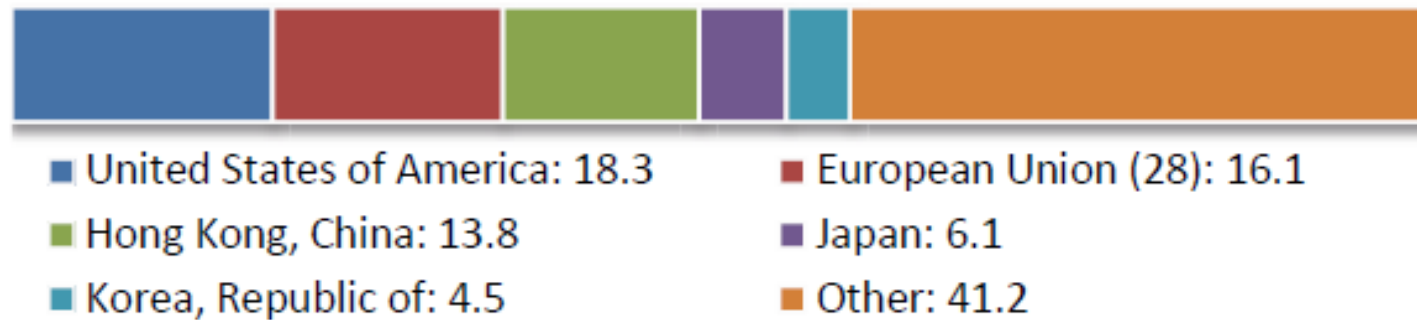
## 2) Weitere Verschiebung von den G7 hin zu E7-Staaten zu erwarten



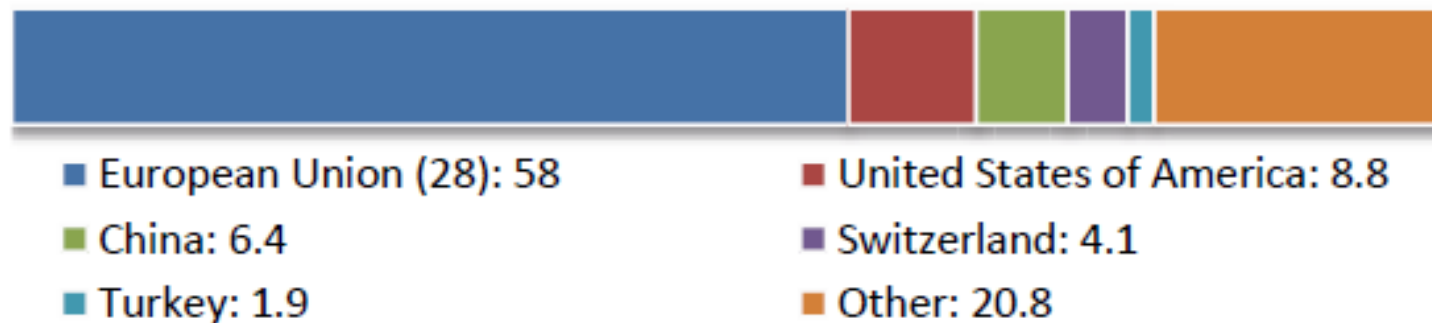
Source: PwC „The World in 2050“, 2017.

## 2) Deutschland exportiert (anders als China) Großteil seiner Waren in Nachbarländer

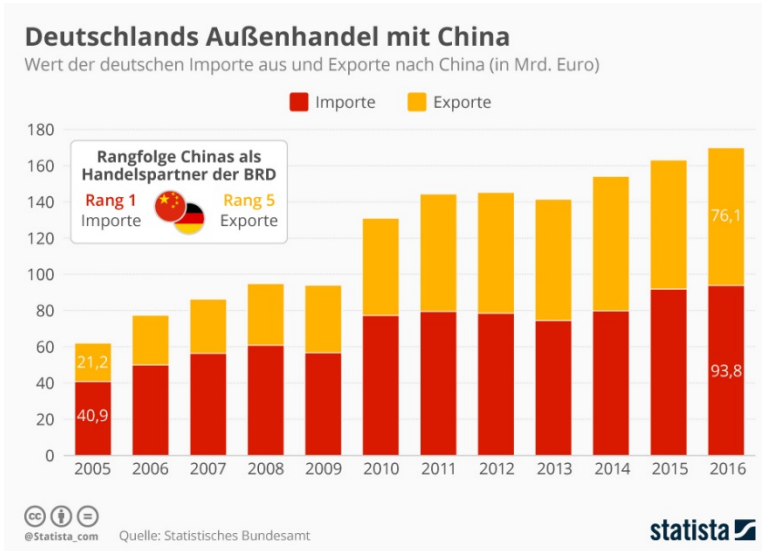
China's exports by main destination (2016)



Germany's exports by main destination (2016)



## 2) China und Deutschland sind wichtige Handelspartner – zum Großteil über den Seeweg



Handelsvol. Extrahandel DE mit Asien 2017	Exporte	Importe	Im- und Exporte
Seeverkehr	88,8%	82,2%	85,2%
Eisenbahnverkehr	1,0%	0,6%	0,8%
Strassenverkehr	1,7%	0,4%	1,0%
Luftverkehr	3,2%	1,8%	2,4%
Post	0,0%	0,0%	0,0%
Rohrleitungen	0,0%	13,4%	7,4%
Binnenschifffahrt	0,0%	0,0%	0,0%
Eigenantrieb	5,3%	1,6%	3,2%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%

- China hat sich zu einem der **Haupthandelspartner für Deutschland** entwickelt
- Für China ist der **Handel mit Deutschland und der EU sehr wichtig**, gerade bei drohenden Konflikten mit den USA
- Weiterhin ein **Großteil des Handels über den Seeweg**
- Eine **noch bessere logistische Anbindung** kann den Handel weiter befeuern



## 3.1.) Die neue Seidenstraße

---

**Ambitioniertestes Infrastrukturprogramm seit Marshallplan**

Gilt oft als das „**das größte Infrastrukturprogramm aller Zeiten**“

**Gesamtinvestitionen von über \$900Mrd** (Schätzungen gehen teilweise noch deutlich höher)

Teil Chinas **langfristiger Entwicklungsstrategie**

Beinhaltet sowohl **Land-, Luft- als auch Seewege**

## 3.1.) Die neue Seidenstraße - Zahlen

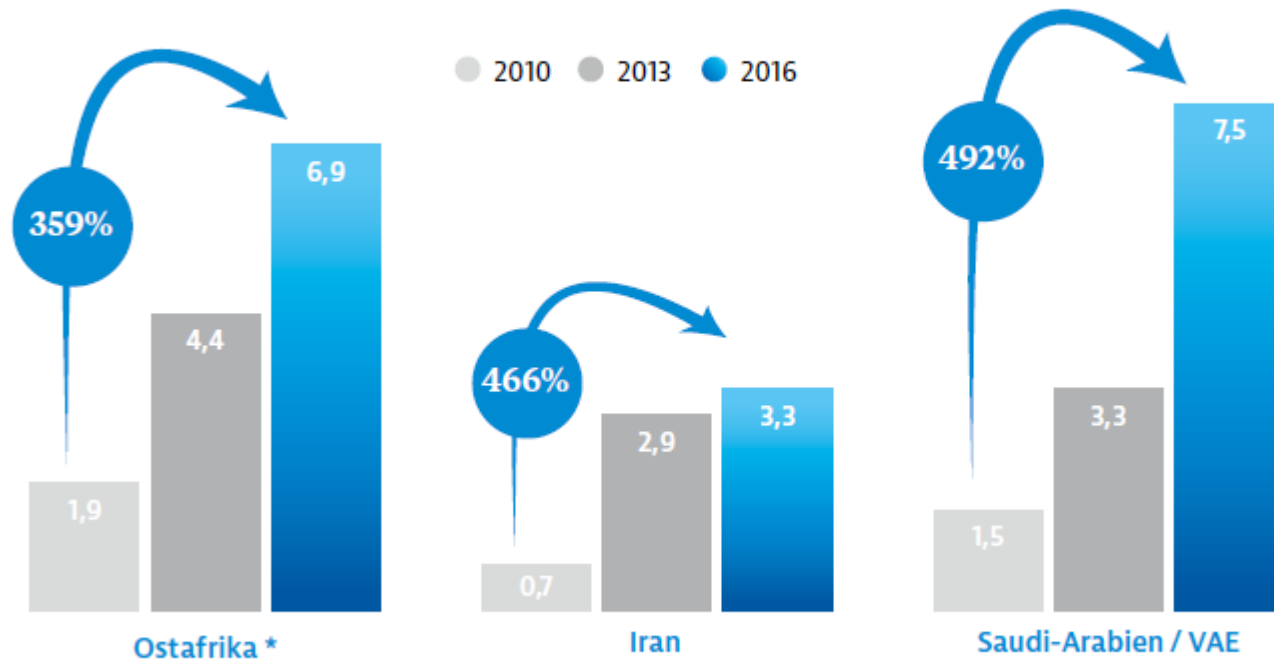


## 3.1.) Die neue Seidenstraße - Zahlen



## 3.1.) Chinas Investitionen in vielen Ländern entlang der neuen Seidenstraße stark gestiegen

Chinesische Direktinvestitionen (FDI) in der Region  
FDI-Bestand in Mrd. US\$



\* Ägypten, Äthiopien, Burundi, Dschibuti, Eritrea, Kenia, Ruanda, Sudan, Tansania

Quellen: Ministry of Commerce of the People's Republic of China; Berechnungen von Germany Trade & Invest

## 3.1.) Die neue Seidenstraße – Chinas Ziele

---

**Weiteres Wirtschaftswachstum** schaffen

Handel entlang der Seidenstraße zu **vereinfachen, beschleunigen und vergünstigen**

**Westliche chinesische Provinzen zu entwickeln**, um Wohlstand gleichmäßiger zu verteilen

**Überkapazitäten** in einigen Bereichen, z.B. Stahl, abbauen

**Einfluss in Nachbarländern** ausbauen

**Geopolitischen Einfluss** vergrößern

## 3.1.) Auswirkungen für Infrastruktur und Transport

---

Gewinner könnten vor allem **Bau-, Stahl- und Logistikunternehmen** sein

**Großes Investitionsvolumen** in Infrastruktur, z.B.

- **Transportwege**
  - **Schienen / Eisenbahnen**
  - **Straßen**
  - **Häfen**
  - **Flughäfen**
- **Stromnetze**
- **Pipelines**

### 3.1.) Auswirkungen für Infrastruktur und Transport – Beispiel Ausbau der Bahnstrecken

Railway link	Inception date	Operator(s)	Belt and Road (re-) branding
<b>Leipzig-Shenyang</b>	September 2011	DB Schenker	Initiated in 2011 without a 'Silk Road label'; since 2012, presented by media as example for 'Silk Road' transport links
<b>"Yuxin'ou-Railway" (Duisburg-Chongqing)</b>	January 2012	YuXinOu Logistics Company (Chinese-German-Russian-Kazakh joint venture); Trans Eurasia Logistics	One regular train per week from 2012 onwards; increased frequency to three trains per week in 2014; presented by the operators as a 'Silk Road project' since President Xi's visit to Duisburg in March 2014
<b>"Trans Eurasia Express" (Hamburg-Zhengzhou)</b>	Regular traffic since July 2013, further extended July 2015	Joint project by DB Schenker & Zhengzhou city, operated by Trans Eurasia Logistics; DHL Freight operation since July 2016	First 'pilot train' was operational in October 2008 (Xiangtang-Hamburg); actively promoted as 'Silk Road' project by new operator DHL Freight since 2015
<b>Hamburg-Harbin</b>	June 2015	Trans Eurasia Logistics	Promoted under 'New Silk Road' label from its very conception
<b>Nurnberg-Chengdu</b>	October 2015	Hellmann Rail Eurasia	Promoted by Hellmann and German media as part of 'New Iron Silk Road'

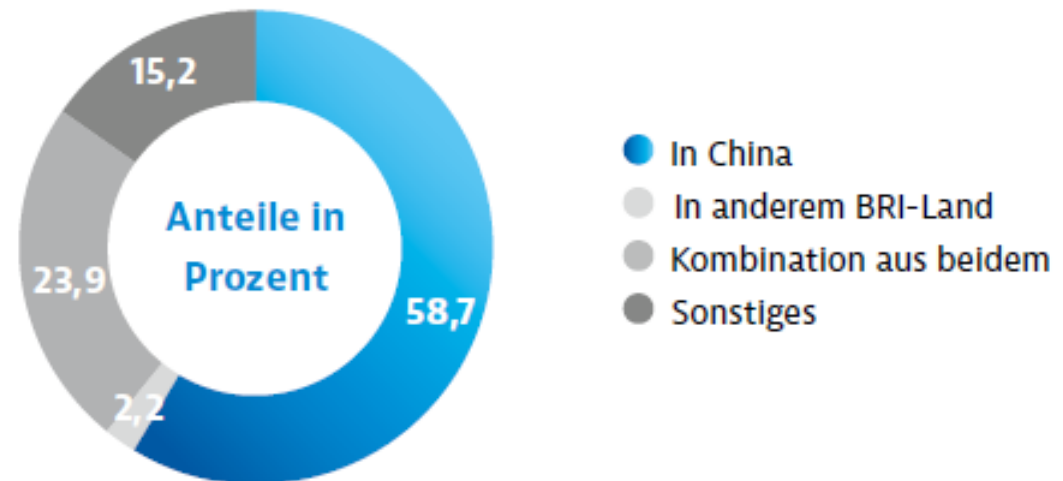
## 3.2.) Deutsche Firmen sehen Chancen durch Projekte der Seidenstraße

### AHK-Umfrage: Deutsche Firmen in China

**35 %** der Firmen schätzen die Auswirkungen von BRI (sehr) positiv für ihr Geschäft ein. Dagegen sehen 47 % noch keine und nur knapp über 1 % negative Effekte für ihre Firma.

**30 %** der Unternehmen sind bereits im Rahmen von BRI aktiv oder überlegen, sich zu engagieren.

### Wie beziehungsweise wo wurde das Projekt akquiriert?



Quelle: Deutsche Auslandshandelskammer in China (AHK), Business Confidence Survey 2017/2018



## 3.2.) Kritik an bzw. Herausforderungen der neuen Seidenstraße

---

Hohes **finanzielles Risiko** mit milliardenschweren Investition in teils instabile Staaten

Staatliche Subventionen führte zu **unrentablen Projekten**

Verschuldungsgefahr für einige Staaten und damit Gefahr in **Abhängigkeit Chinas** zu fallen

Steigender **politischer Widerstand** einiger Länder

Rückläufiger Trend in den letzten beiden Jahren - **weniger neue Projektverträge**

**Vormachtstellung Chinas** wird in vielen Bereichen zementiert

**Eigener geopolitischer Einfluss** sinkt durch steigenden chinesischen Einfluss

**Ungleicher Wettbewerb** bei Projekten der Seidenstraße wird befürchtet

## 3.2.) Chancen der neuen Seidenstraße und Ausblick

---

Möglichkeit an **großem Investitionsvolumen zu partizipieren** – gerade auch in der **Logistikbranche**

**Strategisches Vorgehen** nötig – keine naive Herangehensweise

Aktiv die sich **verändernde wirtschaftliche Landkarte** mitgestalten

**Wirtschaftliche Entwicklung der Staaten entlang der Seidenstraße** zu erwarten, mit entsprechenden Chancen

(Deutschland und die) Europäische Union muss sich **vereint positionieren, um geopolitischen Einfluss zu erhalten**

# Contact

---

Rudolf Scharping

Strategy  
Consulting  
Communication

Freiherr-vom-Stein-Str. 11  
60323 Frankfurt am Main  
Telephone: +49 69 6612 77-19  
Telefax: +49 69 6612 7712  
stauner@rsbk.de  
www.rsbk.de