

Der Festlandhandel zwischen China und der EU: Welche Möglichkeiten ergeben sich für Zentralasien?

Pomfret, Richard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Pomfret, R. (2019). Der Festlandhandel zwischen China und der EU: Welche Möglichkeiten ergeben sich für Zentralasien? *Zentralasien-Analysen*, 137, 2-6. <https://doi.org/10.31205/ZA.137.01>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Der Festlandhandel zwischen China und der EU. Welche Möglichkeiten ergeben sich für Zentralasien?

Von Richard Pomfret, Adelaide, Australien

Zusammenfassung

Die Aufnahme einer regulären Eisenbahnverbindung zwischen China und der EU im Jahr 2011 markierte eine dramatische Entwicklung im eurasischen Handel. Die meisten Güterzüge passieren derzeit Zentralasien ohne Halt, doch hat die neue Infrastruktur das Potential, die Handelsverbindungen der Region nach Osten wie nach Westen zu verbessern. China hat diese Festlandverbindung als Teil seiner »Belt and Road Initiative« (BRI) unterstützt und alternative Routen durch Zentralasien in Aussicht gestellt. Die verbesserten Verbindungen bieten eine besondere Gelegenheit für zentralasiatische Länder, die ihre Exporte diversifizieren wollen. Der Beitrag endet mit einer Darstellung der Voraussetzungen, unter denen dieses Potential umgesetzt werden könnte.

Seit Anfang des 16. Jahrhunderts fand der Handel zwischen Europa und Ostasien überwiegend auf dem Seeweg statt. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts gab es zwar eine Reihe von Eisenbahnstrecken, die China physisch mit Europa verbanden, doch wurde keine von ihnen als mit dem Schiffstransport konkurrenzfähig betrachtet. Die Transsibirische Eisenbahn war die bekannteste, sie wurde allerdings nach dem chinesisch-sowjetischen Zerwürfnis nur wenig für den internationalen Verkehr genutzt. 1990 wurde eine Schienenverbindung zwischen Kasachstan und dem Autonomen Gebiet Xinjiang der VR China fertiggestellt. Über sie wurden vor allem Kohle, Stahl, Eisenerz und andere Mineralien aus Kasachstan nach China und in der Gegenrichtung chinesische Fabrikwaren transportiert. Nach der Eröffnung einer Eisenbahnstrecke zwischen Iran und Turkmenistan 1997 erschien auf UN-Karten eine Linie südlich des Kaspischen Meeres von Turkmenistan durch Iran und die Türkei bis zum europäischen Orientexpress als eine Hauptstrecke des Transasiatischen Eisenbahnnetzes (TAR), allerdings wurde sie nicht als Verbindung zwischen Europa und China genutzt. Die EU hat in den 1990er Jahren die TRACECA-Route (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) von Zentralasien über das Kaspische Meer nach Baku und dann von Georgien über das Schwarze Meer nach Europa als Vorzeigeprojekt für Zentralasien vorangetrieben. Der mehrfache Wechsel des Transportmodus, Bahn-Schiff-Bahn-Schiff-Bahn, machte diese Route jedoch unattraktiv.

2008/09 stellten deutsche Autohersteller Ganzzüge in Dienst, um Komponenten über die Transsibirische Eisenbahn zu ihren Joint Venture-Montageanlagen in Nordostchina (z. B. VW/Audi in Jilin und BMW in Shenyang) zu befördern. Zu dieser Zeit stieg die PKW-Produktion deutscher Unternehmen in China von 1,8 Mio. Fahrzeugen im Jahr 2010 auf 4,6 Mio. 2016 und die deutschen Firmen mussten zur Wahrung ihres guten Rufes die bestmöglichen Fahrzeugteile verwenden. Ähnlich maßgeschneiderte Bahntransporte wurden

für PKW-Montagefabriken in Usbekistan eingerichtet. Auch wenn das Daewoo-Joint Venture (Uz-Daewoo-Avto) nach der Insolvenz des koreanischen Unternehmens zu GM Usbekistan wurde, verwendete die Fabrik weiterhin koreanische Teile, die per Schiff nach Lianyungang in der chinesischen Provinz Jiangsu und über die Schiene weiter nach Andischan transportiert wurden. Diese Lieferungen zeigten, dass Transporte auf dem Festland, per Bahn, machbar waren. Allerdings waren die Züge für potentielle weitere Kunden von keinem Nutzen, weil sie nicht nach einem regelmäßigen Fahrplan verkehrten. Man ging nach wie vor davon aus, dass Festlandtransporte ungeachtet solcher Beispiele nicht mit einer Verfrachtung über See konkurrieren können.

Die Eurasische Landbrücke

2011 und 2012 verkehrten einzelne Züge zwischen der chinesischen Provinz Sichuan sowie der Stadt Chongqing und Europa. 2013 wurde eine regelmäßige Eisenbahnverbindung zwischen Duisburg und Chongqing eingerichtet, 2016 wurde die Frequenz auf drei Züge in der Woche gesteigert, seit 2018 besteht eine tägliche Verbindung. Den Anreiz dafür hatte bereits die seit 2001 lancierte chinesische Go-West-Politik geliefert, ihre Wirkung zeigte sich aber erst, nachdem 2010 eine Verbindung mit verplombten Zügen zwischen Shenzhen und Chongqing eröffnet wurde. Diese Strecke, auf der Importgüter mit nur minimalen Verzögerungen und unter geringen Kosten geliefert werden, hat Foxconn, HP, Acer und andere Unternehmen dazu animiert, in Chongqing große Montageanlagen für Laptops, Drucker und andere elektronische Geräte zu errichten. Ursprünglich war geplant, die Produkte über den Jangtsekiang und Shanghai zu exportieren, doch war die Route über den Fluss bald überlastet, insbesondere aufgrund der Verzögerungen vor den Schleusen bei den Drei Schluchten. Als Alternative versandten die Firmen ihre Waren über die Schiene nach Europa.

Die Eisenbahngesellschaften von China, Kasachstan, Russland, Belarus, Polen und Deutschland schlossen sich zusammen, um Transporte anbieten zu können, die schneller waren als Schiffe und kostengünstiger als Flugzeuge. Dies war attraktiv für Elektronikunternehmen in Westchina, die Märkte in der EU belieferten, wie auch für Firmen aus der EU, die Komponenten für ihre Anlagen in Westchina versendeten. Autos und Elektronik sind die beiden wichtigsten Branchen, die im Rahmen internationaler Wertschöpfungsketten produzieren. Sie wurden oft als global bezeichnet (Global Value Chain, GVC), waren in Wirklichkeit aber regional (z. B. europäisch oder ostasiatisch).

Die Verbindung Chongqing–Duisburg reüssierte derart, dass auch andere Städte in China und Europa Eisenbahnverbindungen erprobten. Von 2012 bis 2015 wurden Routen von Yiwu, Chengdu, Zhengzhou, Wuhan und anderen chinesischen Städten nach Europa angeboten (s. Tabelle 1 auf S. 5). Einige Strecken erwiesen sich als erfolgreich und es wurden, regelmäßige Verbindungen (z. B. Yiwu – Madrid) eingerichtet, einige Bahnhöfe entwickelten sich zu Drehkreuzen (wie etwa Łódź für Osteuropa und Klaipėda für das südliche Schweden), während andere Routen sich als nicht profitabel herausstellten. Im Mai 2017 verbanden Züge von »China Railway Express« (einer Tochter der Chinesischen Eisenbahnen) 37 chinesische Städte mit Zielen in 11 Mitgliedstaaten der EU.

Die Schaffung der Eurasischen Landbrücke war vom Markt diktiert, da die Eisenbahngesellschaften auf eine Nachfrage reagierten, indem sie Dienstleistungen abstimmten und sich auf Transitverfahren einigten. Es waren nur geringe Investitionen in Sachkapital erforderlich. Die Einnahmen der Deutschen Bahn und von China Rail waren beträchtlich, wie auch die Transitgebühren, die Kasachstan, Russland, Belarus und Polen erhielten. Spediteure und Paketdienste reagierten mit einer Ausweitung der Dienstleistungen, beispielsweise

- der Einrichtung von Verbindungen mit mehreren Verzweigungen und verbesserter Sendungsverfolgung,
- der Zusammenführung von Container-Teilladungen,
- der Abfertigung von Gütern, die den wechselseitigen Sanktionen von Russland und der EU unterliegen und
- der Bestückung der Züge mit Kühlcontainern.

Diese Leistungsangebote sind der Grund, warum Knotenpunkte wie Duisburg, Łódź und Yiwu zu beliebten Verladestationen geworden sind. Die zusätzlichen Dienstleistungen sind für andere Globale Wertschöpfungsketten attraktiv, z. B. in der Landwirtschaft, wo Güter leicht verderblich sein können und Kühlung erfordern, aber auch für Transporte, die nicht zu einer GVC gehören. Die ursprünglichen Triebkräfte (Autos und Elektronik) bleiben wichtig, weil die führenden Firmen

die ehemals regionalen Wertschöpfungsketten in Asien oder Europa in eurasische verwandeln.

Die Belt and Road Initiative

In einer Rede 2013 in Astana verkündete der chinesische Präsident Xi Jinping die Schaffung einer »Neuen Seidenstraße«, einer Festlandroute, die durch die wenig später gegründete Asiatische Infrastruktur-Investmentbank (AIIB) gefördert werden sollte. Chinesische Karten zeigen, dass die Route südlich des Kaspischen Meeres verlaufen sollte. Zusammen mit der kurze Zeit später verkündeten »Maritimen Seidenstraße« wurde sie im Mai 2017 nunmehr als »Belt and Road Initiative« (BRI) gestartet.

Die beiden Routen auf der Karte auf S. 6 weisen wichtige Unterschiede auf: Bei der nördlichen gehört Russland zu den Transitländern, während die zweite durch Iran und die Türkei führt, wodurch sich leichter ein Anschluss in die arabische Welt herstellen lässt. Eine der Interpretationen der chinesischen Ziele hierbei lautet, dass die zweite Trasse geschaffen sein könnte, um mögliche Stockungen zu reduzieren. Bei einer einzigen durch mehrere Länder führenden Route könnte nämlich eines dieser Länder die Transitgebühren in der berechtigten Annahme erhöhen, dass der Verkehr aufgrund dieser Kostensteigerung nicht eingestellt würde. Alternativ wird angenommen, dass die beiden Routen sich als Hauptverbindungen zwischen China und der EU gegenseitig ausschließen. Insbesondere dann, wenn man eine Hochgeschwindigkeitsstrecke bauen will, die zu teuer wäre, um mehrere Routen abdecken zu können. Wie auch immer Chinas Motive aussehen mögen, die Wahl der Routen ist für Zentralasien von Bedeutung.

In der Praxis könnte sich ein opportunistisches Vorgehen Chinas ergeben. Eine Woche nach Aufhebung der UN-Sanktionen gegen Iran stattete Präsident Xi Jinping im Januar 2016 Teheran einen Besuch ab. Am 28. Januar verließ der erste Zug mit 32 Containern Yiwu in Richtung Teheran. Im September 2017 wurde die Zugverbindung Yinchuan-Teheran initiiert und Ende 2017 fuhren zwei Züge pro Monat nach einem regelmäßigen Fahrplan. Es kursierten Berichte, dass China, Iran und die Türkei eine Erweiterung um die Verbindung Teheran – Europa erörterten.

Der größte Empfänger von Fördermitteln unter dem Dach der BRI waren Projekte entlang des »China Pakistan Economic Corridor«, der sich von Kaschgar (Xinjiang) zum Indischen Ozean erstreckt. Es ist potentiell eine für Kirgistan und Tadschikistan, deren Exporte bereits zum Teil per LKW über den sogenannten Karakorum Highway erfolgen, wichtige Route. Kaschgar ist der westlichste Punkt des chinesischen Eisenbahnnetzes, eine Bahnverbindung durch Kirgistan ins usbekische Andischan wird intensiv erörtert. Sie würde die nahtlose

Verbindung von China über Usbekistan, Turkmenistan, Iran und die Türkei nach Europa unter Umgehung Kasachstans vollenden und wäre somit gänzlich unabhängig von der ersten Route. Die südliche Route wird von Usbekistan aktiv unterstützt, während Kirgistan Bedenken hat, selbst bei geringen Zinssätzen Schulden aufzunehmen oder andere Konzessionsverpflichtungen einzugehen, wenn die Bahnlinie durch dünn besiedelte Gebiete führt und kaum ausreichend Transiteinnahmen zur Bedienung der Anleihen abwerfen würde.

Der als »Belt« bezeichnete Teil der Belt and Road Initiative baut auf dem bereits erfolgreich funktionierenden, marktorientierten Transportkorridor Eurasische Landbrücke auf. Die BRI ist allerdings bedeutsam, weil sie den Bekanntheitsgrad der neuen eurasischen Verbindungsmöglichkeiten steigert und China Finanzierungsmöglichkeiten zur Verbesserung alternativer Routen anbietet. Sowohl bei der Landbrücke als auch bei der BRI werden effiziente grenzüberschreitende Dienste besonders betont und Länder ausgeschlossen, die das nicht garantieren können, z. B. Usbekistan, als die Verbindung China–Iran 2016 auf den Weg gebracht wurde. Der derzeitige Verkehr auf dieser Route durchquert Zentralasien ohne Halt. Da aber nun die physische Infrastruktur vorhanden ist und regelmäßig genutzt wird, ergeben sich für die zentralasiatischen Länder Möglichkeiten, dieses Eisenbahnsystem zur Steigerung ihrer Exporte zu nutzen.

Eine günstige Gelegenheit für Zentralasien?

Nach den ökonomisch düsteren 1990er Jahre erlebten die zentralasiatischen Länder im 21. Jahrhundert sehr viel bessere Wirtschaftsbedingungen, die durch den globalen Ressourcenboom genährt wurden. Seit 2014 war allerdings klar, dass dieser Boom vorbei ist und dass zukünftiges Wachstum mit wirtschaftlicher Diversifizierung einhergehen muss. Angesichts der geringen Größe der einheimischen Märkte sollte die Diversifizierung vor allem neue Exporte umfassen.

Im 21. Jahrhundert sind hohe Kosten im internationalen Handel die wichtigste Hürde für Exporte – und diese Kosten sind in Zentralasien außerordentlich hoch. Zum Teil ist dies auf den fehlenden Zugang der Region zum Meer zurückzuführen, die meisten Kosten entstehen jedoch durch langsame Zollabwicklung, ausufernde Regelwerke und andere Hindernisse beim Grenzübergang. Die Kosten für Handel sind nur schwer präzise zu fassen, doch weisen alle verfügbaren Informationen darauf hin, dass sie eine erhebliche Belastung für den internationalen Handel in Zentralasien bedeuten. Ein extremes Beispiel war der Indikator zu Erleichterungen im internationalen Handel im Doing Business-Index 2015 der Weltbank: Unter 189 Ländern nahm Kirgistan den 183. Platz ein, Kasachstan den 185., Tadschikistan den 188. und

Usbekistan den 189. Turkmenistan wurde in dem Ranking nicht geführt, wäre aber hinter diesen vier Ländern platziert gewesen. Für die traditionellen Exporte (etwa Baumwolle, Gold, Mineralien) sind die Kosten für den Handel von begrenzter Bedeutung, weil die zentralasiatischen Wettbewerbsvorteile groß sind. Als der Ölpreis bei 140 US-Dollar lag, konnte Kasachstan sein Öl gewinnbringend exportieren, ganz egal, ob die Handelskosten 10 oder 50 US-Dollar betragen. Die Wettbewerbsfähigkeit anderer Güter auf den Exportmärkten hängt hingegen stärker von den Handelskosten ab.

Eine verbesserte Infrastruktur in Form eines Netzes von Güterzugverbindungen könnte eine günstige Gelegenheit für weniger traditionelle Exporte öffnen. Ob eines der Länder in der Lage sein wird, aus der physischen Infrastruktur Nutzen zu ziehen, hängt allerdings von einer Verbesserung der weichen Infrastruktur ab. Für Tadschikistan und Kasachstan bestand hier ein Schritt darin, der WTO beizutreten und den Willen zu einer Einhaltung des fast allgemeingültigen Welthandelsrechtes zu signalisieren. Die Schaffung der Trasse für Züge aus China nach Iran über Kasachstan und Turkmenistan (und eben nicht über die direkte Route durch Usbekistan) macht deutlich, wie es um die Verbindung von hohen Handelskosten und der Attraktivität für Handelstreibende bestellt ist: In Usbekistan bestand im Januar 2016 noch die sowjetische Praxis, jeden einzelnen Waggon eines Zuges zu inspizieren, was langwierige Verzögerungen an den Grenzen bedeutete. Dem stand die Bereitschaft Kasachstans und Turkmenistans gegenüber, unbeschädigte chinesische Siegel anzuerkennen und Transporte ohne Inspektion zuzulassen.

Welche Güter könnten exportiert werden? In Kirgistan, jenem Land in Zentralasien, in dem die Volkswirtschaft und die Gesellschaft am offensten sind, ist seit der Jahrtausendwende eine Reihe von Wertschöpfungsketten geschaffen worden, unter anderem der Export von Herrenkonfektionen nach Russland und von Bohnen in die Türkei. Diese Exporte nutzen wichtige Vorleistungen aus China und stützen sich auf gute Straßenverbindungen sowie im Fall der Bohnen für die Türkei auf gute Internet-Konnektivität, um nach Europa zurückkehrende LKW mit freiem Stauraum identifizieren zu können. Die Frage ist, ob solche Erfolgsgeschichten derart ausgebaut werden können, dass sie auch andere Güter umfassen und einen größeren Umfang erreichen. Darin wird in den 2020er Jahren die wichtigste Herausforderung für Zentralasien bestehen.

Übersetzung aus dem Englischen von Hartmut Schröder

Informationen über den Autor sowie Lesetipps finden Sie auf der nächsten Seite.

Über den Autor:

Richard Pomfret ist seit 1992 Professor für Wirtschaftswissenschaften an der University of Adelaide. Von 1979 bis 1991 war er Professor für Wirtschaftswissenschaften an der School of Advanced International Studies der Johns-Hopkins-Universität, USA. Er war als Berater für die Vereinten Nationen, die Weltbank, die OECD, den IWF und die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) tätig und hat über hundert Artikel und mehr als zwanzig Bücher veröffentlicht. Seine neueste Veröffentlichung ist »The Central Asian Economies in the Twenty-first Century: Paving a New Silk Road« (Princeton University Press, 2019).

Lesetipps:

- Chris Rickleton, The Rail Deal for Central Asia, Eurasianet, 9.1.2018, = <https://eurasianet.org/the-rail-deal-for-central-asia>
- Jonathan E. Hillman, The Rise of China-Europe Railways, CSIS Report, 6.3.2018, = <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>
- Shang-su Wu, Kazakhstan: a growing rail hub. On track to success, or derailed by problems?, APPS Policy Forum, 18.3.2019, = <https://www.policyforum.net/kazakhstan-a-growing-rail-hub/>

Websites mit fortlaufend aktualisierten Informationen über die Neue Seidenstraße:

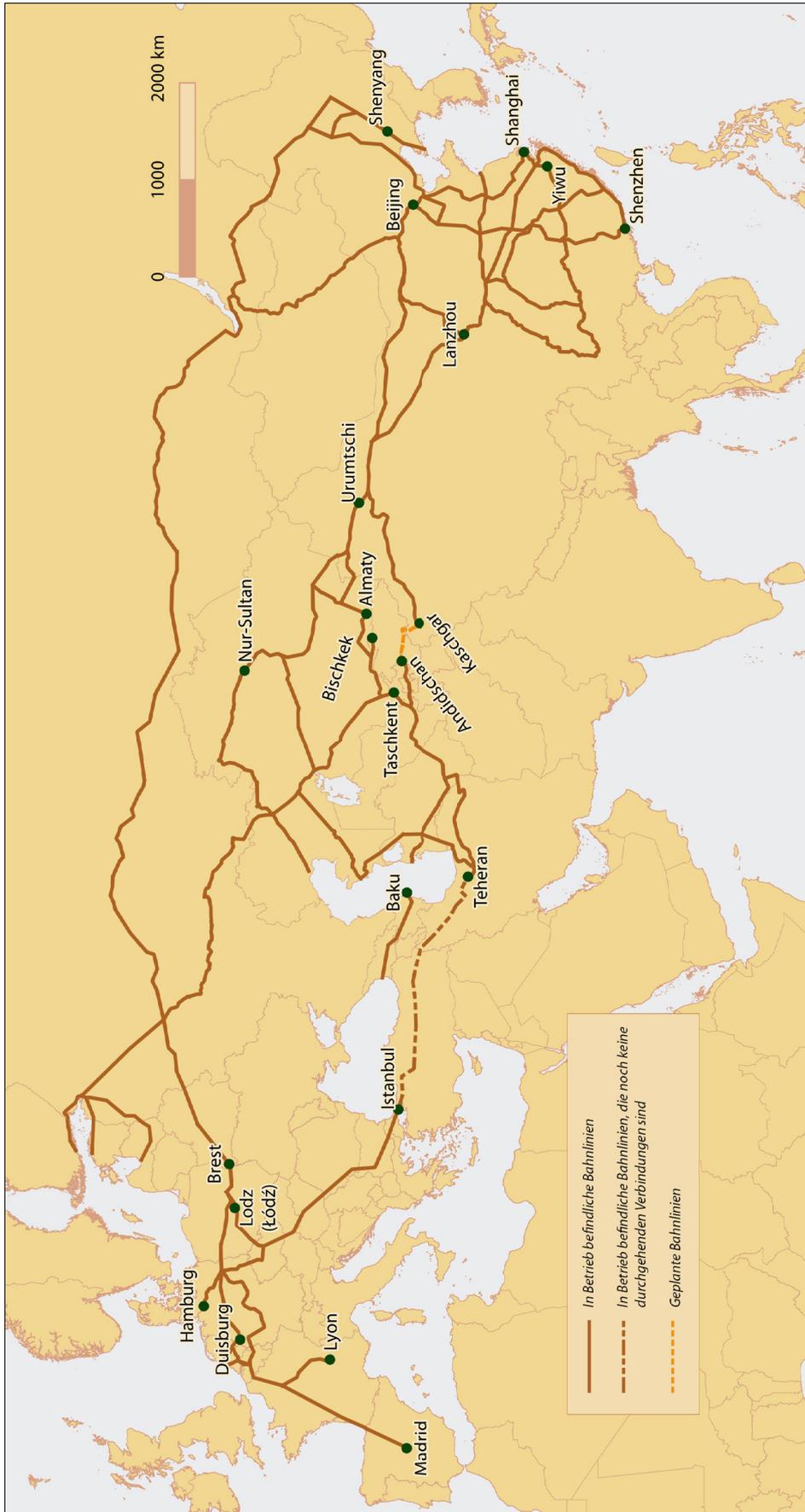
- Neue Seidenstraße, Mercator Institute for China Studies = <https://www.merics.org/de/themen/neue-seidenstrasse>
- Neue Seidenstraße, German Trade and Invest (GTAI), = <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Specials/special-neue-seidenstrasse.html>
- BRI Belt and Road Initiative = <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

Tabelle 1: Eisenbahnverbindungen der Seidenstraße von China in die EU (Stand: Ende 2015)

Route	Start	Länge (km)	Dauer (Tage)
Chongqing – Duisburg (DE)	Juli 2011	11.179	16
Wuhan – Mělník (CZ)	Oktober 2012	10.863	16
Suzhou – Warsaw (PL)	November 2012	11.200	18
Chengdu – Łódź (PL)	April 2013	9.826	10,5
Zhengzhou – Hamburg	Juli 2013	10.124	19–20
Yiwu – Madrid	November 2014	13.052	21
Hefei – Kasachstan; Hefei – Hamburg	Juni 2014	Ca. 11.000	15
Changsha – Duisburg/Moskau/Taschkent	Oktober 2014	11.808	18

Quelle: Li Yuan, Kierstin Bolton and Theo Westphal: *The Effect of the New Silk Road Railways on Aggregate Trade Volumes between China and Europe* [= Working Paper on East Asian Studies Nr. 109], Universität Duisburg-Essen, Institut für Ostasienwissenschaften, 2016, S. 8.

Grafik 1: Die wichtigsten Eisenbahnverbindungen zwischen China und Europa



Quelle: Karte von der Forschungsstelle Osteuropa erstellt in GIS auf Grundlage einer Karte in China Daily vom 8. Mai 2017 (http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-05/08/content_29245849.htm), mit Geodaten von <https://nominatim.openstreetmap.org>, <https://www.openstreetmap.de> und <https://www.diva-gis.org/gdata>.