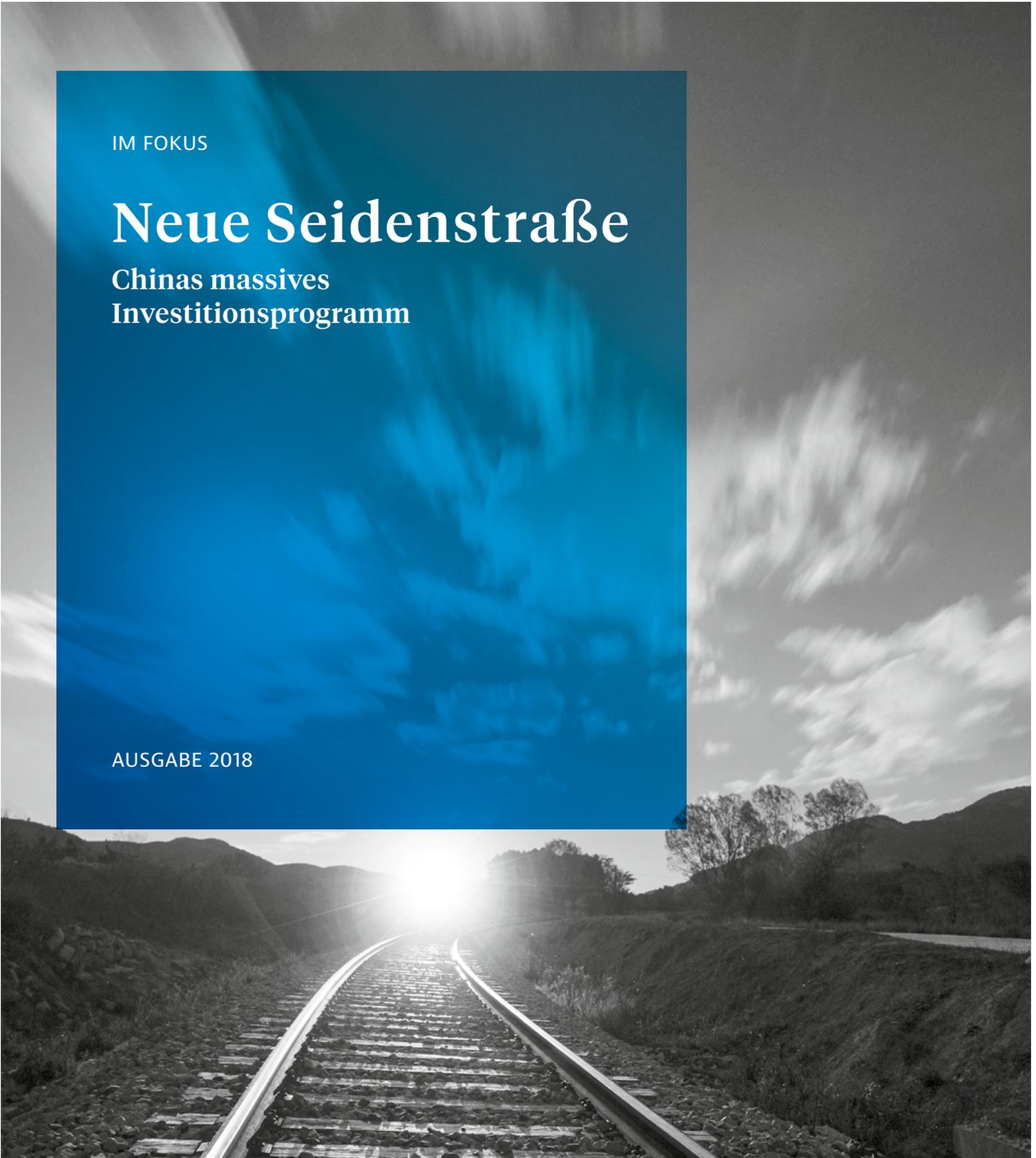


IM FOKUS

Neue Seidenstraße

Chinas massives
Investitionsprogramm

AUSGABE 2018



Inhalt

ÜBERBLICK

4 **China setzt auf Neue Seidenstraße**

Große Summen werden investiert

ZENTRALASIEN UND RUSSLAND

6 **China investiert in Großprojekte**

Engagement auch außerhalb des Rohstoffsektors

INTERVIEW

7 **Erfolg nur mit lokalen Partnern möglich**

SÜDOSTASIEN

8 **Eisenbahnprojekte vernetzen die Region**

Neue Häfen sollen daran anknüpfen

PAKISTAN

9 **Hafen von Gwadar verkürzt Schifffahrtsweg**

Chinas wichtiger Partner in Südasien

INTERVIEW

10 **Langfristige Unternehmensstrategie gefragt**

MENA-REGION UND OSTAFRIKA

11 **China baut Infrastruktur in Ostafrika**

Naher Osten liefert Rohstoffe

INTERVIEW

13 **Firmen sollten sich gut absichern**

15 IMPRESSUM

China setzt auf Neue Seidenstraße

Große Summen werden investiert

Schon vor mehr als 2.000 Jahren wurden Waren über die antike Seidenstraße zwischen China und Europa gehandelt. Heute sollen diese Transportrouten wiederbelebt werden. Im Jahr 2013 rief der chinesische Staatspräsident Xi Jinping daher bei seinem Besuch in Kasachstan die neue Seidenstraßeninitiative oder auch „Belt and Road Initiative“ (BRI) aus – ein massives Investitionsprogramm.

Das Konzept der Chinesen sieht eine riesige Wirtschaftszone zwischen Asien und Europa vor. China plant mehr als 60 Staaten in Asien, Afrika und Europa und damit fast zwei Drittel der Weltbevölkerung daran zu beteiligen. Mit etwa 50 Ländern hat das Reich der Mitte bereits Kooperationsvereinbarungen im Rahmen der Initiative unterzeichnet.

Der Plan besteht aus zwei Haupttransportrouten: Zum einen aus dem Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel („Belt“), der über den Landweg von China über Zentralasien und den Nahen Osten bis nach Europa reicht. Zum anderen aus der maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts („Road“), die auf dem Seeweg von Südchina über Südostasien, Indien, Sri Lanka und vorbei an Ostafrika ebenfalls bis nach Europa führt. Genau wie bei der traditionellen Seidenstraße handelt es sich um ein Netzwerk von Routen, über das Waren per Straße, Eisenbahn oder Schiff zwischen Asien, Afrika und Europa transportiert werden können.

Alleine in Asien werden zwischen 2016 und 2030 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 26,2 Billionen US-Dollar (US\$) benötigt, so die Asian Development Bank. Dafür müssten die 45 Länder der Region 8,8 Prozent ihrer Wirtschaftsleistung für den Bau von Kraftwerken und Pipelines, Brücken, Häfen, Straßen und Eisenbahnstrecken aufwenden. Die Initiative Chinas deckt also in vielen Fällen bestehenden Bedarf.

Weit mehr als nur Infrastruktur

Chinesische Firmen haben nach offiziellen Angaben von 2014 bis 2017 über 55 Milliarden US\$ in BRI-Länder investiert und werden in den kommenden Jahren den Ausbau der Transport- und Energieinfrastruktur auf dieser Route weiter vorantreiben.

Auch wenn die Initiative stark auf den Ausbau der Infrastruktur fokussiert, so steckt dahinter noch deutlich mehr. Beispielsweise plant China eine Intensivierung der Handelsbeziehungen etwa durch den Abschluss von Freihandelsabkommen, den Aufbau von Sonderwirtschaftszonen und die Schaffung vereinfachter Zollabfertigungsprozesse an den Grenzen. Das Reich der Mitte bietet damit Schwellen- und Entwicklungsländern ein alternatives Entwicklungsmodell, das auf große, schnell umgesetzte Investitionsprojekte und Handelsaustausch setzt.

Um die enormen Kosten des geplanten Infrastrukturausbaus zu stemmen, verfügt China neben seinen Entwicklungsbanken wie die China Export-Import Bank und die China Development Bank über drei Hauptfinanzierungsquellen. Dazu zählt die im Januar 2016 von 57 Mitgliedsstaaten mit 100 Milliarden US\$ Kapital gegründete Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Auch Deutschland ist als viertgrößter Anteilseigner Gründungsmitglied. Bis Ende 2017 wurde der Erweiterung um 27 neue Mitgliedsländer zugestimmt. Zudem stehen der Initiative Gelder aus dem 2014 gegründeten Seidenstraßenfonds (rund 55 Milliarden US\$) und der von Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika initiierten New Development Bank (100 Milliarden US\$) zur Verfügung.

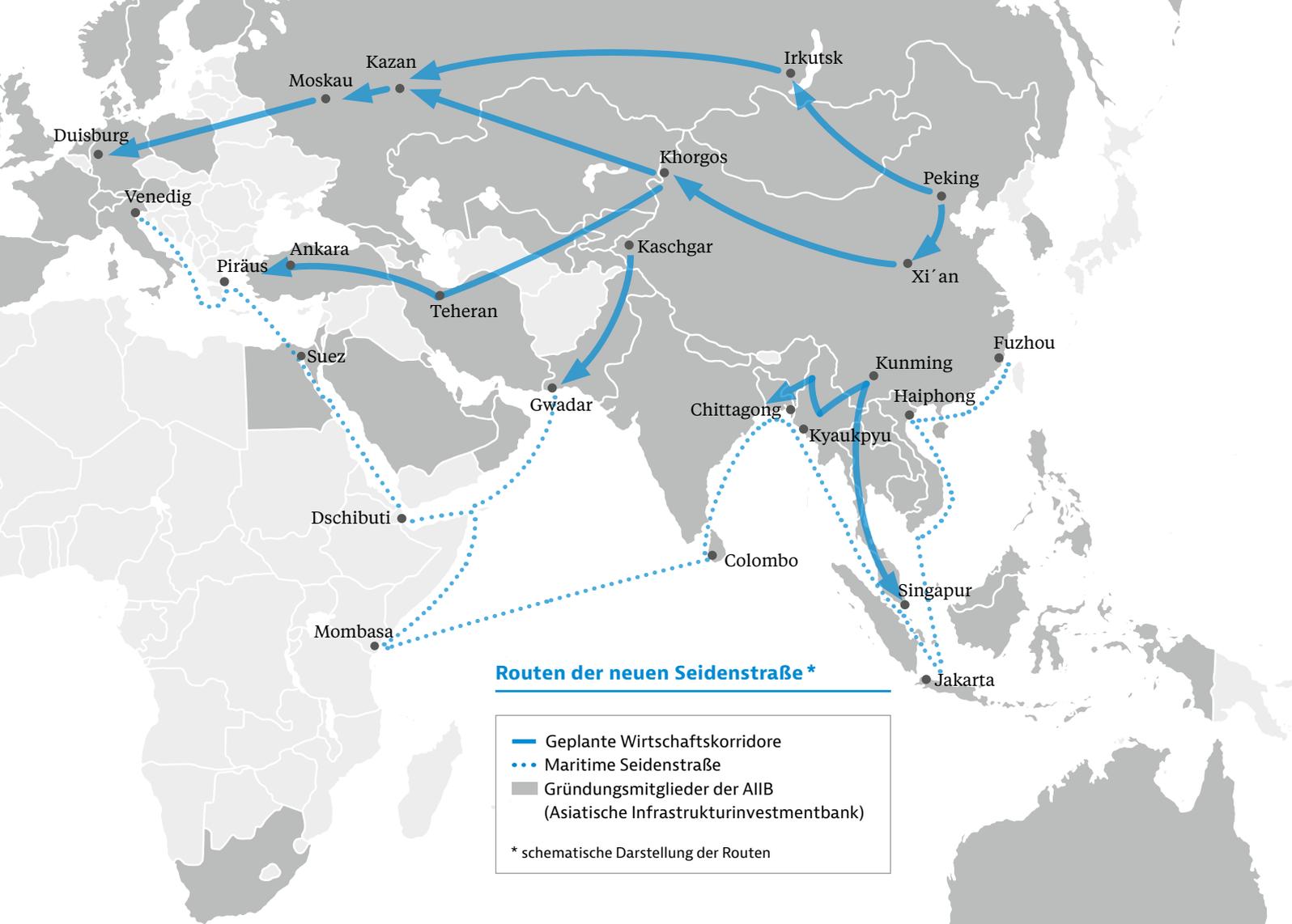
Chancen für deutsche Firmen

Seit 2016 ist China wichtigster deutscher Handelspartner. Im Rahmen der chinesischen Initiative entstehen neue und schnellere Transportrouten, über die Waren per Schiene von China bis nach Europa und umgekehrt transportiert werden können. Durch den Ausbau der Infrastruktur und die dadurch angestoßene wirtschaftliche Entwicklung in den Ländern entlang der Route könnten zudem für deutsche Firmen zukünftig neue Absatzmärkte entstehen beziehungsweise die Geschäftstätigkeit erleichtert werden. Während dieser Aspekt eher langfristige Vorteile bringt, hält die Beteiligung an Infrastrukturprojekten schon heute Geschäftschancen bereit.

Ob als Subunternehmer, als Zulieferer oder als Kooperationspartner chinesischer Firmen auf Dritt- märkten – ausländische Firmen sind auf dem Papier willkommen. In der Realität kann sich aber meist

900
Mrd. US\$

Wert der Seidenstraßenprojekte in Detailplanung oder Umsetzung



die chinesische Konkurrenz durchsetzen. Zudem ist es schwierig, rechtzeitig von Projekten zu erfahren. Deshalb lohnt sich eine frühe Identifikation geeigneter Partner in China und auf Drittmärkten, um sich bestenfalls bereits vor der Ausschreibung der Projekte positionieren zu können.

Auch wenn die deutsche Bauwirtschaft für Großprojekte im Infrastrukturbau eher schlecht aufgestellt ist, bestehen für deutsche Anbieter besonders von Spezialausrüstung – beispielsweise Bahn-, Schiff-, Hafen- oder Luftfahrttechnik – Absatzmöglichkeiten. Auch im Rahmen der chinesischen Erschließung neuer Gas- und Ölreserven können deutsche Firmen in Kraftwerks- und Pipelineprojekten ihre Produkte zuliefern. Besser noch stehen die Chancen für Berater und Projektierungsunternehmen, denn das entsprechende Know-how in lokalen Firmen und Behörden fehlt häufig.

Engagement nicht ohne Risiko

In vielen der Staaten entlang der Route bestehen Rechtsunsicherheiten, politische Instabilitäten und ein hohes Zahlungsausfallrisiko, deshalb stehen Hermesbürgschaften bei der Finanzierung von Geschäften in vielen Seidenstraßenländern nach wie vor nur eingeschränkt zur Verfügung. Die Absicherungskosten sind folglich hoch.

Doch welche Ziele verfolgt China mit der Initiative? Die chinesische Regierung betont immer wieder, es ginge um Frieden und Sicherheit, Wohlstand durch Austausch sowie Integration und Offenheit. Allerdings bestehen Befürchtungen, dass das Reich der Mitte weniger den „gegenseitigen Gewinn“ als vielmehr den eigenen prioritär verfolgt, also etwa um neue Absatzmöglichkeiten für die zu Hause aufgebauten Überkapazitäten zu schaffen oder seinen politischen Einfluss zu stärken. Denn auch China hat nichts zu verschenken. Das Land will die Projekte nicht nur finanzieren, sondern möglichst auch bauen und später an ihnen verdienen.

Dessen ungeachtet ist die Initiative ein wichtiger Impulsgeber der künftigen Globalisierung. Die Frage ist nur, inwieweit die neue Seidenstraße eine chinesisch dominierte Initiative bleibt oder in welchem Umfang es Firmen anderer Staaten gelingt, selbst gestalterisch mitzuwirken.

Text: Lisa Flatten und Stefanie Schmitt



Weitere Informationen und konkrete Projekte finden Sie unter:
www.gtai.de/seidenstrasse
www.gtai.de/china

China investiert in Großprojekte

Engagement auch außerhalb des Rohstoffsektors

Während China nur verhältnismäßig wenig in Länder wie Russland und Kasachstan investiert, ist die Rolle als Kreditgeber im Rahmen der „Belt and Road Initiative“ (BRI) umso wichtiger. Chinesische Entwicklungsbanken stellten in den vergangenen Jahren milliardenschwere Kredite für Projekte in Zentralasien bereit. Im Juli 2017 wurde zudem ein russisch-chinesischer Investitions- und Kooperationsfonds zur Finanzierung gemeinsamer Projekte gegründet.



Neben dem Ausbau der Transportinfrastruktur und der Gewinnung von Rohstoffen zielen immer mehr Projekte auf die Entwicklung der Industrie ab

Doch was sind die Beweggründe Chinas? Drei Motive bestimmen das Engagement im eurasischen Raum: Die Entwicklung der strukturschwachen Westprovinzen Chinas, die Stabilisierung der Gesamtregion sowie die Sicherung von Rohstoffquellen. Russland ist seit 2016 Chinas wichtigster Rohöllieferant und ab 2019 will das Land zudem 38 Milliarden Kubikmeter Gas nach China pumpen.

Russlands größter privater Gasförderer Novatek baut zurzeit eine Gasverflüssigungsanlage auf der Halbinsel Jamal, hieran ist die China National Petroleum Corporation mit 20 Prozent und der Seidenstraßenfonds mit 9,9 Prozent beteiligt. Für ein Gasverarbeitungswerk von Gasprom liefert der deutsche Industriegasehersteller Linde die Technik zur Gastrennung und -verflüssigung. Eine chinesische Firma wird die Anlagen zur kryogenen Gastrennung installieren. Doch auch Kasachstan leistet einen wichtigen Beitrag zur Versorgung Chinas mit Öl, Gas, Uran, Kupfer, Zink und Eisenlegierungen.

Seidenstraße braucht Russland

Abgesehen von Energielieferungen ist für China die positive Integration Russlands wichtig, da die zentralasiatischen Staaten in vieler Hinsicht an Russland gebunden sind. Ein Ausschluss Russlands könnte den BRI-Erfolg dort zumindest ausbremsen. Trotz der alten sowjetisch-chinesischen Rivalität scheint Russland heute keine Alternative zum Schulterschluss mit dem wirtschaftlich erfolgreichen Nachbarn im Osten zu sehen.

Bei neuer Seidenstraße denken viele zunächst an die wachsende Zahl der Containerzüge, welche von China nach Europa rollen. Tatsächlich hat sich, seit 2011 der erste Zug von Chongqing nach Duisburg fuhr, viel getan. In Zukunft soll es noch

deutlich mehr Verbindungen auf der Schiene und der Straße geben. Länder entlang der Route – allen voran Kasachstan – bringen sich selbst mit nationalen Infrastrukturprogrammen in die Initiative ein, um von steigenden Einnahmen durch den Gütertransit und einer besseren Einbindung in die Weltwirtschaft zu profitieren.

Im 1. Halbjahr 2018 soll mit dem Bau einer Hochgeschwindigkeitszugstrecke von Moskau nach Kasan begonnen werden. Neben einem deutschen Konsortium unter Führung von Siemens bekundet auch die New Development Bank Interesse am Bau der Strecke. Dazu ist die Errichtung einer lokalen Produktion von Hochgeschwindigkeitszügen geplant.

Mehr als nur Zugverbindungen

Doch stellt der Ausbau der Transportkorridore nur einen Teil der chinesischen Initiative dar. In den letzten Jahren haben chinesische Aktivitäten in anderen Bereichen außerhalb des Rohstoffsektors stark zugenommen. So sollen in Kasachstan laut offiziellen Angaben 51 Projekte mit einem Gesamtwert von 28 Milliarden US-Dollar umgesetzt werden, um Industriekapazitäten von China nach Kasachstan zu verlagern.

Große, gemeinsam mit kasachischen Staatsfirmen geplante Projekte umfassen den Bau einer Anlage zur Produktion von Methanol und Ammoniak, die Errichtung eines Werks zur Herstellung von kaustischer Soda und Chlor sowie Investitionen in erneuerbare Energien. Russland und China planen den Bau eines gemeinsamen Langstreckenflugzeugs, dessen erste Modelle 2025 auf den Markt kommen sollen. Die Fertigung der Bauteile erfolgt durch die China-Russia Commercial Aircraft International Corporation in Russland, die Montage in China. Chinas Hubschrauberflotte aus russischer Produktion soll modernisiert und mit leistungsfähigen Motoren ausgerüstet werden. Zudem ist der Bau eines russisch-chinesischen zivilen Hubschraubers geplant.

Mehr und mehr in den Fokus rückt überdies die kasachische Landwirtschaft und Nahrungsmittelindustrie. Ein Grund hierfür ist der steigende Bedarf an Lebensmitteln in China, besonders an Fleisch und Bioprodukten. Das Engagement in der

kasachischen Landwirtschaft ist aber aufgrund von kurzen Pachtfristen für Ausländer eingeschränkt. Vielerorts bestehen Vorbehalte gegenüber dem chinesischen Engagement, etwa dass die Vorhaben letztlich nur den Eliten, nicht aber der breiten Bevölkerung zugute kämen.

Chinas Geld lockt deutsche Firmen

Nichtsdestotrotz erhoffen sich insbesondere ärmere Länder wie Tadschikistan oder Kirgisistan über Investitionen in ihre Landwirtschaft oder Industrie positive Wirtschaftsimpulse. Auch für Kasachstan bietet die neue Seidenstraße viele Chancen. Besonders die Umsetzung der geplanten Industrieprojekte kann zur wirtschaftlichen Diversifizierung und zur Steigerung der Wertschöpfung im Land beitragen. Für die kasachische Landwirtschaft und Nahrungsmittelindustrie, die bislang noch deutlich unter ihrem Potenzial bleiben, bietet sich in China ein bedeutender Absatzmarkt.

Die Ausweitung des chinesischen Engagements in Kasachstan bringt auch Chancen für deutsche Firmen, denn viele der vorgesehenen Investitionen wären ohne die Gelder der Chinesen kaum möglich. Ausländische Direktinvestitionen in Bereiche außerhalb der Schwerpunktbranchen Rohstoffsektor und Metallurgie sind selten. Allerdings sind bei der Umsetzung chinesischer Projekte möglichst viele Zulieferungen aus dem Heimatland gewünscht. Häufig existieren bei kasachisch-chinesischen Projekten Vereinbarungen über einen Mindestanteil von Zulieferungen aus China. Eine große Hürde für deutsche Firmen ist vor allem die mangelnde Transparenz, denn Details zu den Vorhaben werden in der Regel nicht veröffentlicht.

Text: Fabian Nemitz, Stefanie Schmitt, Hans-Jürgen Wittmann



Weitere Informationen und konkrete Projekte finden Sie unter:

www.gtai.de/seidenstrasse-zentralasien



Viele der vorgesehenen Projekte in Zentralasien wären ohne chinesische Gelder kaum möglich

INTERVIEW

Erfolg nur mit lokalen Partnern möglich

Das im Jahr 1963 als Einzelunternehmung gegründete Familienunternehmen besteht heute aus 40 Tochtergesellschaften und Betriebsteilen der GP Günter Papenburg AG. Bundesweit arbeiten rund 3.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Sparten Gewinnung von Rohstoffen, Produktion von Baustoffen, Hoch-, Tief-, Straßen- und Gleisbau, Baumaschinenhandel und -service, Maschinen- und Anlagenbau, Spedition sowie Entsorgung.

Die Firma Papenburg ist bereits seit 2007 in Kasachstan tätig. Welche Projekte haben Sie bislang umgesetzt?

Bislang haben wir zwei große Straßenbauprojekte in Kasachstan durchgeführt: Den Bau der Autobahn von Astana nach Borovoe, Los 1 von Kilometer 7 bis Kilometer 57,4 mit 1.475.000 Quadratmetern Betondecke sowie Los 5 von Kilometer 184 bis Kilometer 230,3 mit 1.296.500 Quadratmetern Betondecke.

Zwei der insgesamt sechs geplanten Routen der neuen Seidenstraßeninitiative führen durch Kasachstan. Sehen Sie hier Möglichkeiten für Ihr Unternehmen und andere deutsche Firmen, an kasachischen Einzelprojekten zu partizipieren?

Die Möglichkeit für uns, Einzelprojekte und große Bauvorhaben in Kasachstan zu realisieren, besteht nur in der Zusammenarbeit mit kasachischen Partnern. Dies kann



Günter Papenburg
Gründer und Leiter der GP
Günter Papenburg AG

jedoch nur unter deutscher Führung und mit deutscher Technik gelingen, da nur so die gewünschte Qualität erreicht werden kann. Kasachische Partner werden durch uns ausgebildet und unter deutscher Anleitung tätig. Auch für andere deutsche Unternehmen sehe ich nur Chancen, wenn diese gemeinsam mit kasachischen Partnern tätig werden.

Sehen Sie, fernab von Belt and Road, für deutsche Unternehmen auch in anderen zentralasiatischen Ländern Ansätze für erfolgreiche Projekte?

Grundsätzlich sehe ich keine Probleme im Ausland tätig zu werden. Erfolgreich können Projekte jedoch nur mit einem vor Ort ansässigen Unternehmen realisiert werden.

Interview: Jörg Hetsch (AHK Almaty)

Eisenbahnprojekte vernetzen die Region

Neue Häfen sollen daran anknüpfen

Die drei Hauptinteressen der Chinesen in Südostasien liegen im Ausbau der Bahnverbindungen nach Singapur, der Ausdehnung maritimer Routen sowie der Erschließung von Energiequellen. Neben wirtschaftlichen Zielen spielen auch politische Überlegungen eine Rolle. Denn China hat ein Interesse daran, Verbündete bei der Durchsetzung seiner Territorialansprüche im Südchinesischen Meer zu gewinnen.

Chinas Regierung möchte die Provinz Yunnan zu einem Brückenkopf Richtung Südostasien ausbauen. So ist eine 3.900 Kilometer lange Bahnverbindung zwischen Yunnans Hauptstadt Kunming und Singapur geplant. Teile, wie der Streckenabschnitt von Kunming zur laotischen Hauptstadt Vientiane, befinden sich bereits im Bau. Dagegen ist beispielsweise die Modernisierung der bestehenden vietnamesischen Linie von Kunming über Hanoi nach Ho-Chi-Minh-City bislang nichts weiter als eine Überlegung geblieben.

In Thailand geht es nun in die erste Bauphase einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Bangkok nach Nakhon Ratchasima. Über die Weiterführung

der Strecke nach Nong Khai an der Grenze zu Laos, die später mit der laotischen Linie verbunden werden soll, laufen derzeit Gespräche. In Malaysia wird ein chinesisches Unternehmen den Bau des East Coast Rail Links, welcher die Ostküste der malaysischen Halbinsel mit dem Westen Malaysias über die Schiene verbinden soll, übernehmen.

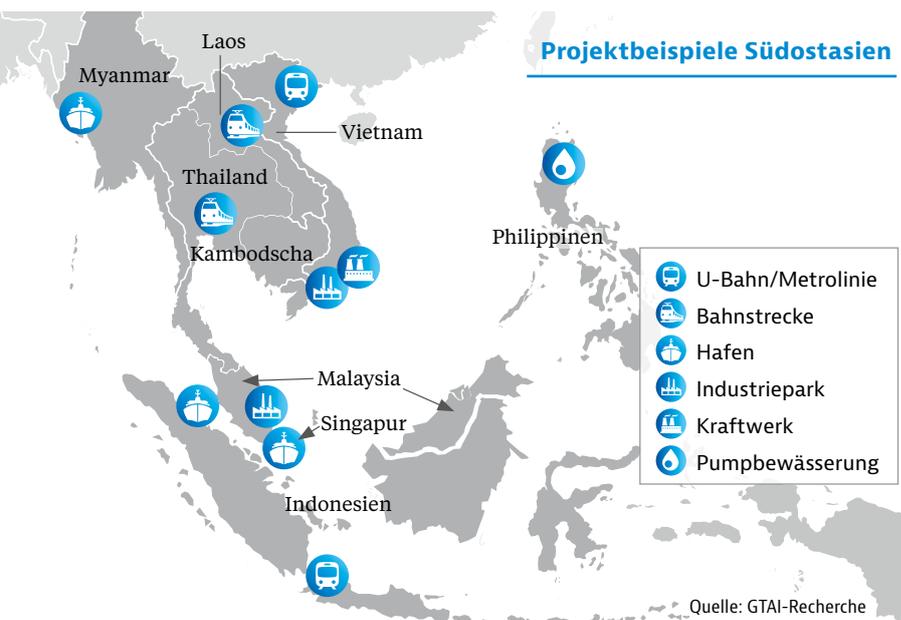
Maritime Route berührt Kerninteressen

Die Sicherung der Seehandelsrouten ist für China existenziell, denn das Land wickelt etwa 90 Prozent seines Außenhandels über den Seeweg ab. Durch die Erschließung neuer und den Ausbau vorhandener Routen und Umschlagplätze in Südostasien will sich China von der Malakka-Straße unabhängiger machen. Die Meerenge zwischen der Malaiischen Halbinsel und der Nordostküste von Sumatra wird immer wieder von Piraten bedroht und ist in Krisenfällen verhältnismäßig leicht zu blockieren. Nichtsdestotrotz beteiligt sich auch ein chinesisches Unternehmen am beabsichtigten Bau des neuen Tiefseehafens in Malakka.

Um unabhängiger von Öltransporten durch die Meerenge zu werden, kommt chinesischen Investitionen in den Tiefseehafen von Kyaukpyu in Myanmar eine hohe strategische Bedeutung zu. Schon seit 2013 fließt Gas durch eine Pipeline von Kyaukpyu in die chinesische Provinz Guangxi. Im April 2017 nahm zudem eine Erdölpipeline nach Yunnan ihren Betrieb auf. Bei Kyaukpyu soll zudem die dritte Sonderwirtschaftszone des Landes unter chinesischer Federführung entstehen. Auch in Kambodscha und Laos ist China an einer Reihe von Industriezonen beteiligt. Der Schwerpunkt des chinesischen Engagements in den drei Ländern liegt jedoch in der Stromerzeugung aus Wasserkraft.

Während in Malaysia durchaus deutsche Spezialanwendungen, Technologie und Know-how zum Einsatz kommen, werden für Vietnam nur wenige Beteiligungschancen für Unternehmen aus Deutschland gesehen. In Indonesien und auf den Philippinen könnten sich besonders bei Investitionsprojekten chinesischer Privatfirmen Beteiligungsmöglichkeiten ergeben.

Text: Stefanie Schmitt, Waldemar Duscha, Lisa Flatten, Rainer Jaensch, Frauke Schmitz-Bauerdick



➔ Weitere Projekte und ausführlichere Projektinformationen unter: www.gtai.de/seidenstrasse-projekte

Hafen von Gwadar verkürzt Schifffahrtsweg

Chinas wichtiger Partner in Südasien

China und Pakistan pflegen seit jeher gute politische Beziehungen. So verwundert es nicht, dass es sich beim ersten Finanzierungsprojekt des chinesischen Seidenstraßenfonds um Investitionen in ein pakistanisches Wasserkraftprojekt handelte. Schon heute ist China größter Investor in Pakistan. Im Vordergrund des 2013 ins Leben gerufenen China-Pakistan-Wirtschaftskorridors (CPEC) stehen Infrastrukturprojekte, Wirtschaftszonen, Kraftwerke und ganz besonders der Ausbau des Tiefseehafens Gwadar.

Projekte im Rahmen des Korridors, die auf ein Gesamtvolumen von bis zu 62 Milliarden US-Dollar (US\$) beziffert werden, reichen von Kohlekraftwerken, wie dem in Belutschistan, bis hin zu U-Bahnzügen, die in Pakistans zweitgrößter Stadt Lahore verkehren. Zur Energiegewinnung laufen zurzeit eine Reihe von Wasserkraftprojekten. Mitunter können auch deutsche Firmen partizipieren. Siemens erhielt beispielsweise den Auftrag über die Zulieferung eines Power Islands für ein Gas- und Dampfturbinenkraftwerk in Jhang. CPEC bietet zudem Kooperations- und Investitionschancen im Rahmen von Joint Ventures.

Die Finanzierung dürfte vor allem durch begünstigte Kredite aus China erfolgen, deren Zinssätze deutlich unter denen des regulären Bankensektors oder internationaler Kreditgeber wie der Weltbank liegen. Dennoch stieß eine Reihe geplanter Projekte bereits im Jahr 2017 auf Widerstände, sodass diese (vorerst) auf Eis gelegt wurden.

Während sich Pakistan einen wirtschaftlichen Wachstumsschub durch CPEC-Projekte erhofft, möchte China seine Westprovinzen durch eine bessere Verkehrsanbindung stärken und Stabilität in die Region bringen. Des Weiteren beinhaltet die Zusammenarbeit mit Pakistan für China eine geopolitische Komponente.

Strategischer Knotenpunkt

Dabei kommt dem Tiefseehafen Gwadar eine besondere Bedeutung zu. Im Rahmen des CPEC wurde er 2015 für 42 Jahre an die chinesische Staatsfirma China Overseas Ports Holding



China baut den Hafen von Gwadar zu strategischem Knotenpunkt aus.

Company Ltd. verpachtet. Neben dem Ausbau des Hafens sollen zudem Gelder in ein Stadtplanungsprojekt in Gwadar fließen. Hier sind ein Kohlekraftwerk, ein Krankenhaus, Schnellstraßen sowie der Ausbau des Flughafens geplant. Langfristig soll zudem eine Freihandelszone entstehen.

Der Hafen von Gwadar gilt nicht nur als wichtiger Kreuzungspunkt der Seidenstraße zu Land mit der zu Wasser. Darüber hinaus liegt er am Eingang zur Straße von Hormus, welche 40 Prozent der weltweiten Erdöltransporte passieren. Öl und Gas aus der Golfregion sollen zukünftig direkt über Pipelines und den CPEC nach China fließen und damit die maritime Handelsstraße entlasten. Ferner bedeutet Gwadar für China schon heute einen Zugang zum Arabischen Meer und damit eine Verkürzung der Schifffahrtsroute zum Persischen Golf und nach Europa um mehr als 10.000 Kilometer. Trotz aller Sicherheitsrisiken in der Region und höchster technischer Ansprüche an den Streckenbau im pakistanischen Hochgebirge eröffnet Gwadar ähnlich wie der Hafen Kyaukpyu in Myanmar eine Zusatzroute zur immer wieder von Piraten bedrohten Straße von Malakka.

Text: Stefanie Schmitt, David Vennewald



Weitere Informationen und konkrete Projekte finden Sie unter:
www.gtai.de/seidenstrasse-suedostasien
www.gtai.de/seidenstrasse-suedasien

Langfristige Unternehmensstrategie gefragt

Die im Jahr 1847 gegründete Siemens AG ist ein international tätiger Technologiekonzern mit Standorten in über 200 Ländern. Unternehmensschwerpunkte liegen in den Bereichen Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung. In China ist Siemens seit 145 Jahren aktiv und beschäftigt dort derzeit rund 31.000 Mitarbeiter an mehr als 60 Standorten.

Die „Belt and Road Initiative“ (BRI) ist eine Maßnahme, mit der die chinesische Führung vor allem die eigenen Unternehmen stärken will. Welche Potenziale ergeben sich aus Ihrer Sicht für die deutsche Wirtschaft?

Es wäre eine etwas eingeschränkte Sichtweise zu behaupten, dass die BRI nur darauf abzielt, Aufträge für chinesische Unternehmen zu generieren. Bei der Initiative geht es auch darum, die Wirtschaftsräume Asiens, Europas und Afrikas besser zu vernetzen und zur wirtschaftlichen Entwicklung in den Ländern beizutragen.

Für die deutsche Wirtschaft bedeuten Chinas Ambitionen zur Stärkung und Internationalisierung der eigenen Fertigungsindustrie einerseits mehr Konkurrenz, gleichzeitig bieten sich jedoch auch neue Kooperationsmöglichkeiten. Die Stärken der Unternehmen beider Länder ergänzen sich und es gibt großes Potenzial für langfristige Win-win-Kooperationen.

Deutsche Firmen wie wir bei Siemens können eine Partnerschaft mit chinesischen Unternehmen eingehen, indem wir unser Know-how und unsere Erfahrungen in den Bereichen technologische Innovation, Erkundung der globalen Märkte sowie Talententwicklung einbringen.

Wie engagiert sich Siemens im Rahmen der Initiative?

Durch unsere weltweite Präsenz, unser breites Produktportfolio, den Einsatz führender Technologien sowie flexible Finanzlösungen und Servicemodelle, können wir chinesische EPC-Unternehmen (Engineering, Procurement, Construction) unterstützen. Im Rahmen der BRI arbeiten wir mit chinesischen Partnern unter anderem in den Bereichen Energie, Öl, Gas und Anlagenbau zusammen, wo unsere Produkte und Dienstleistungen zur Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung der lokalen Wirtschaft beitragen.

In Zusammenarbeit mit Harbin Electric haben wir beispielsweise ein Gesamtpaket von 500.000 Volt Schaltanlagentechnik für ein kombiniertes Cycle-Kraftwerksprojekt in Pakistan geliefert. Außerdem unterstützen wir chinesische EPCs dabei, sich global weiter auszurichten. So ermöglichten Kooperationen mit POWERCHINA und der China Railway Resources Group diesen Unternehmen den Eintritt in den afrikanischen Markt zum Ausbau der lokalen Infrastruktur vor Ort.



Lothar Herrmann
CEO, Siemens Greater China
President and CEO,
Siemens Limited China

Wo sehen Sie die größten Herausforderungen für Siemens?

Wir sprechen von einer enormen Komplexität aufgrund geografischer, kultureller und wirtschaftlicher Unterschiede in den BRI-Regionen.

Es gibt eine Vielzahl von Projekten in ganz unterschiedlichen Geschäftsfeldern wie Transport, Infrastruktur, Tourismus oder saubere Energie. Gleichzeitig verstärkt sich der Wettbewerb zwischen chinesischen und ausländischen Unternehmen. Doch alle Unternehmen stehen vor diesen Herausforderungen.

Was raten Sie deutschen Unternehmen?

Meiner Meinung nach spielen drei Elemente eine wichtige Rolle: lokal, schnell und langfristige Partnerschaft.

Aufgrund der Komplexität und der Unsicherheit in einigen Ländern sind Unternehmen aufgefordert, sich auf die unterschiedlichen lokalen Rahmenbedingungen einzustellen und auf das Schaffen von Kundenwerten zu konzentrieren. Notwendig sind außerdem schnelle und flexible Entscheidungswege im Unternehmen, sowohl bei der Projektakquisition als auch bei der Planung und Umsetzung. Ein hoher Qualitätsanspruch und die Einhaltung von Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen sowie Compliance sind dabei selbstverständlich.

Zum Beispiel haben wir Siemens-Ingenieure aus China entsandt, um unseren Partner Tianchen Engineering Corporation (TCC) bei der Inbetriebnahme einer Anlage in einem Drittland zu unterstützen. Unsere Mitarbeiter sprachen die gleiche Sprache wie der chinesische Partner und konnten flexible Lösungen für spezifische Kundenanforderungen anbieten.

Deutsche Unternehmen, die sich an BRI-Projekten beteiligen wollen, müssen sich darüber im Klaren sein, dass es sich bei der Initiative um eine langfristige Strategie der chinesischen Regierung handelt. Eine erfolgreiche Beteiligung muss daher auf einer langfristigen Unternehmens- und Kooperationsstrategie einschließlich einer entsprechenden lokalen Präsenz basieren.

Interview: Kathrin Wolfsgruber (AHK Peking)

China baut Infrastruktur in Ostafrika

Naher Osten liefert Rohstoffe

Die MENA-Region (Middle East & North Africa) ist aus zwei Gründen für China interessant: Erstens als Erdöl- und Gaslieferant und zweitens als Durchgangszone für Containerschiffe auf dem Weg nach Europa. Chinesische Aktivitäten in Ostafrika dagegen zielen vor allem auf den Ausbau der Infrastruktur und davon ausgehend auf die Entwicklung des Landesinnern, um so die Länder zu Absatzmärkten für chinesische Produkte zu entwickeln.

Für China ist Saudi-Arabien nach Russland zweitwichtigster Öllieferant. Deshalb und aufgrund seiner strategischen Lage zwischen der Land- und Seeroute der neuen Seidenstraße besitzt der Golfstaat für Peking eine wichtige Schlüsselposition in der Region. Ferner investiert China stark in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) – beispielsweise in den Bau eines zweiten Terminals am Khalifa Hafen in Abu Dhabi. Auch mit den anderen Mitgliedsstaaten des Golfkooperationsrats (GCC) ist in Zukunft eine stärkere Zusammenarbeit zu erwarten.

Wichtige Handelsdrehscheibe Iran

Die Kooperation mit Saudi-Arabien und den VAE hindert China indessen nicht daran, Iran innerhalb der „Belt and Road Initiative“ (BRI) eine hohe Bedeutung als Transport- und Logistikkdrehscheibe beizumessen. China unterstützt das Land beim Auf-

bau seiner Eisenbahnverbindungen in die Nachbarländer. Die Modernisierung der iranischen Bahn gilt als Voraussetzung für Chinas Ziele, den Handel mit der Türkei auszuweiten und chinesischen Gütern den Marktzugang über iranische Häfen zu öffnen.

Die chinesische Regierung hat in diesem Sinne eine Finanzierungszusage für die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Teheran und Maschhad gegeben, die von einem chinesisch-iranischen Konsortium durchgeführt wird. Das Vorhaben soll mit deutscher Beteiligung umgesetzt werden. Siemens ist unter anderem an der Lieferung beziehungsweise der lokalen Montage der Elektroloks interessiert.

Chinesische Firmen bauen und finanzieren in Iran zudem Kraftwerke, ferner gibt es Beteiligungen an Projekten in den Bereichen Öl- und Gasförderung, Petrochemie, Metallerzeugung sowie im Bergbau. Neben Kooperationen mit iranischen Partnern werden die Projekte häufig gemeinsam mit westlichen Firmen als Technologielieferanten durchgeführt.

Projekte am Golf bieten Zulieferchancen

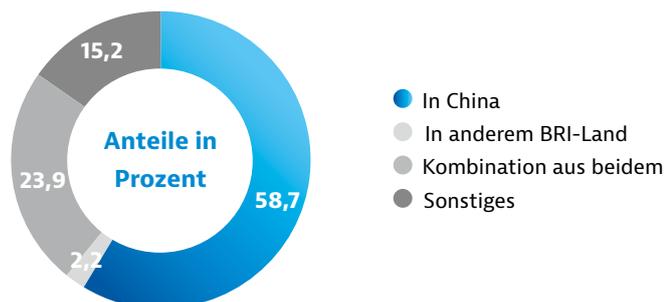
Aufgrund der gesunkenen Staatseinnahmen sind GCC-Staaten bei der Projektfinanzierung stark an der Beteiligung des Privatsektors und an ausländischen Geldern interessiert. Die Abwicklung von

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

MENA-REGION UND OSTAFRIKA

Bauprojekten erfolgt in der Regel nach international üblichen Verfahren und mit erhöhten Qualitätsstandards. Vielfach wird die Projektsteuerung und -überwachung renommierten internationalen Architektur- und Ingenieurbüros übertragen.

China stellt hierbei häufig die EPC-Anbieter (Engineering, Procurement and Construction), die die Projekte schlüsselfertig aushändigen, die Finanzierung stemmen und die Haftung übernehmen. Beteiligungschancen für deutsche Firmen können sich vor allem als Technologielieferanten, Planungspartner und Unterauftragnehmer ergeben. In der Praxis hat es sich für viele Unternehmen bewährt, schon vor der Teilnahme an der eigentlichen Ausschreibung Kontakte zu knüpfen.

In Ostafrika haben westeuropäische Firmen dagegen bei chinesischen Projekten in aller Regel nichts zu gewinnen, denn neben den Arbeitern kommen auch fast alle technischen Komponenten aus dem Reich der Mitte. Etwa 12 Prozent der afrikanischen Industrieproduktion sollen durch chinesische Firmen erwirtschaftet werden, schätzt die Unternehmensberatung McKinsey. Ganz besonders aktiv sind diese auch im Baugewerbe. Über 40 Prozent aller Bauprojekte in Ostafrika werden von chinesischen Unternehmen durchgeführt.

China baut Transportinfrastruktur

Beispiele dafür sind der Aus- und Aufbau von Häfen in Kenia, Tansania, Dschibuti und Mosambik

oder von Flughäfen in Sambia. In Tansania baut die China International Telecommunication Construction Corporation das Glasfasernetz des Landes aus. Darüber hinaus wurden verschiedene Verträge mit ostafrikanischen Ländern geschlossen, um Bahnlinien von den wichtigsten Hafenstädten ins Landesinnere zu führen.

Hierzu zählen auch die Strecken von Dschibuti in die äthiopische Hauptstadt Addis Abeba sowie in Kenia von Mombasa nach Nairobi, die die Reisezeit von zwölf auf vier Stunden verkürzt. Letztere bereits fertiggestellte Trasse ohne Elektrifizierung kostete jedoch mit 3,2 Milliarden US-Dollar deutlich mehr als international üblich. Dafür wurde der Bau schnell und ohne an Auflagen – wie beispielsweise transparente Ausschreibungsverfahren oder Machbarkeitsstudien – geknüpft durchgeführt. Kritiker warnen davor, dass die üppigen Kredite die Länder in eine Schuldenfalle tappen ließen. China sichert sich in der Regel durch langfristige Rohstofflieferverträge ab.

Text: Martin Böll, Robert Espey, Stefanie Schmitt, David Vennewald



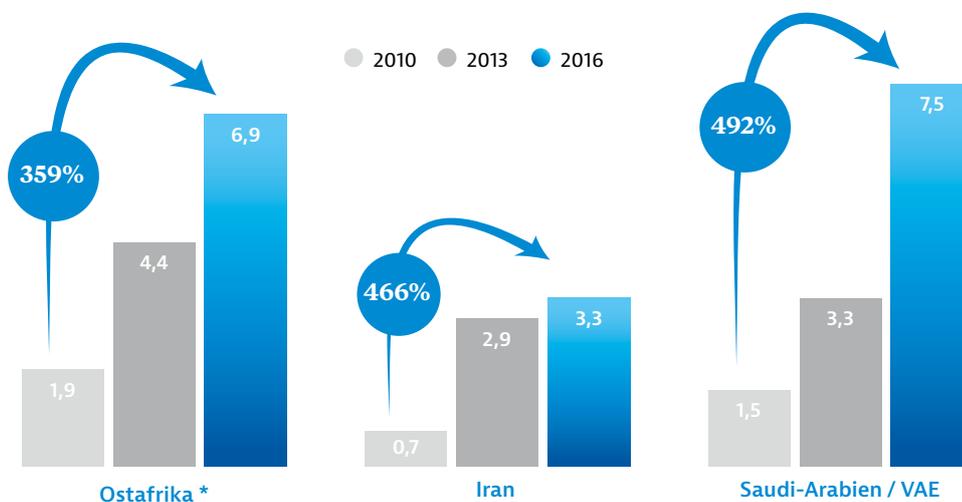
In Ostafrika führt das chinesische Engagement von Infrastrukturprojekten über den Konsumgüterhandel bis hin zur Nutzung als Produktionsstandort



Weitere Informationen und konkrete Projekte finden Sie unter: www.gtai.de/seidenstrasse-mena-ostafrika

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

Firmen sollten sich gut absichern

Die internationale Wirtschaftskanzlei CMS ist in allen Bereichen des Wirtschaftsrechts, einschließlich internationaler Schiedsgerichtsbarkeit, tätig und hat in 21 Ländern der neuen Seidenstraße, einschließlich China, Hongkong, Russland, Ukraine und Iran, eigene Büros.

Welche rechtlichen Herausforderungen sehen Sie für deutsche Unternehmen, die sich an chinesischen Projekten beteiligen?

Das rechtliche Umfeld ist in vielen Ländern der "Belt and Road Initiative" (BRI), sei es im Kaukasus, im Nahen und Mittleren Osten oder Südasien, tendenziell schwierig. Dazu ein Beispiel aus der Praxis:

Die Straßenbaubehörde eines Landes entlang der Seidenstraße, welche kaum Erfahrung in der Durchführung großer Projekte hatte, plante und vergab ein Straßenbauprojekt. Doch beruhte die Planung auf falschen Annahmen. Trotz intensiven Protests und Verwahrung gegen eine spätere Haftung durch das ausführende Bauunternehmen bestand die Behörde auf der ursprünglichen Planung. Als im Anschluss genau jene Mängel auftraten vor denen das Bauunternehmen gewarnt hatte, nahm die Behörde das Unternehmen dennoch in die Pflicht.

Was raten Sie also deutschen Firmen?

In solchen Fällen sollten Unternehmen nicht auf die nationalen Gerichte im Gastland angewiesen sein. Dazu sollten Verträge ein Projekt, einschließlich sich potenziell ergebender Streitfragen, möglichst umfassend regeln. Hierbei kann auf international anerkannte Musterverträge zurückgegriffen werden. Zudem sollten Verträge mit einer passenden Rechtswahl unterlegt und durch effektive Streitbeilegungsmechanismen abgesichert werden.

Örtliche Gerichte sind in vielen BRI Ländern wenig zuverlässig. Zudem sind ausländische Gerichtsentscheidungen in diesen Ländern kaum durchsetzbar. Deutlich effektiver können Streitigkeiten mithilfe der Handels- und/oder Investitionsschiedsgerichtsbarkeit gelöst werden.



Dr. Tom Christopher Pröstler
*Rechtsanwalt bei CMS
in Hongkong*

Im Gegensatz zu staatlichen Gerichtsentscheidungen ist die Vollstreckung von Schiedssprüchen nämlich in praktisch allen Seidenstraßenländern durch internationale Übereinkommen gewährleistet. Sofern es für das konkrete Projekt passt, können zudem Mediations- oder Schlichtungsverfahren vorgeschaltet werden.

Wie kann man ein konkretes Seidenstraßenprojekt durch Schiedsgerichtsbarkeit absichern?

In einer Schiedsvereinbarung müssen die anwendbaren Schiedsregeln und eine administrierende Schiedsinstitution bestimmt werden. Letzteres ist zwar nicht zwingend, bei Beteiligung chinesischer Parteien aber dringend anzuraten, da in Festlandchina nur Schiedssprüche aus administrierten Schiedsverfahren vollstreckbar sind. Weiter sollte ein neutraler Schiedsort bestimmt werden. Aufgrund seiner westlich geprägten Justiz und asiatischen Lage ist beispielsweise Hongkong eine gute Option für BRI-Projekte. Schließlich sollte eine geläufige Verfahrenssprache, meist Englisch, vereinbart werden.

Daneben kann die Investitionsschiedsgerichtsbarkeit erweiterten Schutz bieten. Ob Investitionsschutz für ein konkretes Seidenstraßenprojekt in Frage kommt, muss in jedem Fall gesondert bewertet werden. Grundvoraussetzung ist, dass eine Investitionsschutzvereinbarung existiert und die Tätigkeit im Gastland eine Investition darstellt.

Interview: Wolfgang Ehmann (AHK Hongkong)



Besuchen Sie

www.gtai.de/asien-pazifik

Die Seite bietet Informationen zu aktuellen Themen, geschäftspraktische Hinweise sowie Berichte zu ausgewählten Branchen in der Region Asien-Pazifik.



Germany Trade & Invest eröffnet Ihnen Perspektiven in Auslandsmärkten

Diese Broschüre bietet Ihnen einen Einblick in unser Informationsangebot zu Auslandsmärkten. Viele weitere Informationen erhalten Sie auf unserer Internetseite unter www.gtai.de

Globale Expertise

Detailliertes Wissen über die Absatzmärkte ist einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren im Auslandsgeschäft. Unsere gesamtwirtschaftlichen Länderinformationen verschaffen Ihnen den Überblick. Wir analysieren die Wachstumsperspektiven von Regionen und Märkten und erleichtern Ihnen den Vergleich. Die GTAI-Fachpublikationen zu Zoll-, Steuer- und Handelsrecht erläutern die Bestimmungen und die Rechtspraxis auf Ihrem Zielmarkt. Sie finden länderspezifische Informationen zu allen Themen des Außenwirtschaftsrechts sowie Tipps zur Geschäftspraxis von erfahrenen Fachleuten.

Aktualität garantiert

Täglich informieren wir Sie auf unserer Internetseite zu Ausschreibungen, Entwicklungsprojekten und Investitionsvorhaben.

Persönlicher Kontakt

GTAI unterstützt Sie gerne auch persönlich: Unsere Experten weisen Sie in die richtige Richtung bei der Suche nach Informationen und Kontakten. Rufen Sie uns einfach an: **0228 249 93-0**

Bleiben Sie auf dem Laufenden

-  Aktuelle Neuigkeiten zu Exportthemen erhalten Sie auch auf **Twitter**: [@gtai_de](https://twitter.com/gtai_de)
-  Unser **Magazin** „Markets International“ erscheint sechs Mal jährlich. Jetzt abonnieren: www.gtai.de/markets-abo
-  Auch auf **Youtube** informieren wir in spannenden Videos über die Weltwirtschaft: www.youtube.com/gtai

Impressum

Herausgeber

Germany Trade and Invest
Gesellschaft für Außenwirtschaft
und Standortmarketing mbH
Villemombler Straße 76
53123 Bonn

T +49 228 249 93-0
F +49 228 249 93-212
info@gtai.de
www.gtai.de

Hauptsitz

Friedrichstraße 60, 10117 Berlin

Geschäftsführung

Dr. Jürgen Friedrich, Geschäftsführer,
Sprecher der Geschäftsführung;
Dr. Robert Hermann, Geschäftsführer

Autoren

Martin Böll (GTAI Nairobi), Dr. Waldemar Duscha (GTAI Bangkok), Wolfgang Ehmann (AHK Hongkong), Robert Espey (GTAI Teheran), Lisa Flatten (GTAI Bonn), Jörg Hetsch (AHK Almaty), Rainer Jaensch (GTAI Kuala Lumpur), Fabian Nemitz (GTAI Kiew), Dr. Stefanie Schmitt (GTAI Peking), Dr. Frauke Schmitz-Bauerdick (GTAI Hanoi), David Vennewald (GTAI Bonn), Hans-Jürgen Wittmann (GTAI Moskau), Kathrin Wolfsgruber (AHK Peking)

Redaktion

Lisa Flatten, Achim Haug

Ansprechpartnerin

Lisa Flatten
T +49 228 249 93-392
lisa.flatten@gtai.de

Layout

Germany Trade & Invest

Druck

Kern GmbH, 66450 Bexbach
www.kerndruck.de

Bildnachweise

Titelfoto: GettyImages/Jose A. Bernat Bacete;
S.9: GettyImages/S.M.Rafiq Photography;
S.14: Fotolia/donvictori0; S.16: GettyImages/
Jose A. Bernat Bacete

Kartenmaterial

Die kartografische Darstellung dient nur dem informativen Zweck und beinhaltet keine völkerrechtliche Anerkennung von Grenzen und Gebieten. GTAI übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit oder Vollständigkeit des bereitgestellten Kartenmaterials. Jegliche Haftung für Schäden, die direkt oder indirekt aus der Benutzung entstehen, wird ausgeschlossen.

Rechtlicher Hinweis

©Germany Trade & Invest, Februar 2018
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

Bestellnummer

20959

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Über uns

Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt GTAI deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Germany Trade & Invest Hauptsitz

Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Germany
T +49 30 200 099-0
F +49 30 200 099-111
invest@gtai.com
www.gtai.com

Germany Trade & Invest Standort Bonn

Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Germany
T +49 228 249 93-0
F +49 228 249 93-212
trade@gtai.de
www.gtai.de

