

Nachbarn Kasachstans: Staaten in Zentralasien

KIRGISISTAN Wichtigste Außenhandelspartner sind die Schweiz (Hauptabnehmerland) und China (Hauptlieferland). Deutschland importiert vorwiegend Rohstoffe, Nahrungsmittel und Fahrzeuge. Die deutschen Exporte führen Maschinen und Arzneimittel an.

- 6,1 Mio. Einwohner
- 199.951 km² Fläche
- BIP pro Kopf umgerechnet 966 EUR
- Wirtschaftswachstum 2017: 3,4 %

MONGOLEI Wichtigster Außenhandelspartner ist mit Abstand China, vor allem als Abnehmerland. Deutschland importiert vorwiegend Rohstoffe und Textilien. Die deutschen Exporte führen Maschinen und Nahrungsmittel an.

- 3,0 Mio. Einwohner
- 1.564.116 km² Fläche
- BIP pro Kopf umgerechnet 2.938 EUR
- Wirtschaftswachstum 2017: 1,0 %

TADSCHIKISTAN Wichtigste Außenhandelspartner sind die Türkei (Hauptabnehmerland) und Russland (Hauptlieferland). Deutschland importiert vorwiegend Rohstoffe und Nahrungsmittel. Die deutschen Exporte führen Elektrotechnik und Maschinen an.

- 8,7 Mio. Einwohner
- 144.100 km² Fläche
- BIP pro Kopf umgerechnet 614 EUR
- Wirtschaftswachstum 2017: 4,5 %

ANZEIGE

KOPF + LÜBBEN
Cargo Services

Moving on up.

China – Europa – China



Ihr Bahn Experte
entlang der Seidenstraße LCL / FCL

rail@kopf-luebben.com
www.kopf-luebben.com

TURKMENISTAN Wichtigste Außenhandelspartner sind mit Abstand China (Hauptabnehmerland) und die Türkei (Hauptlieferland). Deutschland importiert vorwiegend Erdöl. Die deutschen Exporte führen Maschinen an.

- 5,5 Mio. Einwohner
- 491.209 km² Fläche
- BIP pro Kopf umgerechnet 6.215 EUR
- Wirtschaftswachstum 2017: 6,5 %

USBEKISTAN Wichtigste Außenhandelspartner sind Russland und China. Deutschland importiert vorwiegend Nahrungsmittel, Rohstoffe und Textilien. Die deutschen Exporte führen Maschinen, KFZ(Teile) und Arzneimittel an.

- 31,3 Mio. Einwohner
- 447.400 km² Fläche
- BIP pro Kopf umgerechnet 754 EUR
- Wirtschaftswachstum 2017: 6,0 %

Quelle: GTAI



Kasachstan wird zum Hub ausgebaut

Die Wirtschaft des Staats in **Zentralasien** wächst wieder. Deutsche Logistikdienstleister wie C. Spaarmann können profitieren, sollten sich aber auch nach China ausrichten.

Von Kerstin Kloss

Jin Xiau Ming hat vor, kasachische Äpfel der Sorte Almaty Aport nach China zu exportieren. „Ich habe gehört, dass Almaty als Stadt der Äpfel bekannt ist. Mir wurde berichtet, dass ein Apfel dort bis zu 1 kg wiegen kann“, sagte der chinesische Geschäftsmann gegenüber der kasachischen Zeitung „The Astana Times“. China ist sowohl Kasachstans zweitwichtigstes Lieferland (nach Russland) als auch Abnehmerland (nach Italien) sowie einer der größten Importeure von kasachischen Agrarprodukten. In dem zentralasiatischen Land werden vor allem Melonen, Gemüse, Kartoffeln und Getreide angebaut.

Worlée arbeitet mit Partner

„Unser erfolgreichstes Produkt in Kasachstan ist Red Bell Pepper, rote Paprika“, verrät Olga Soutchanova, Vertriebsmanagerin Russland, Ukraine und Osteuropa bei Worlée Naturprodukte, beim Eurasischen Mittelstandsforum des Deutsch-Russischen Wirtschaftsverbands im Mai in Hamburg. Worlée ist seit über 160 Jahren am internationalen Rohstoffmarkt aktiv und beliefert unter anderem Hersteller von Tütensuppen, Cerealien oder Fertiggerichten. Seit 2008 ist das Hamburger Familienunternehmen über den Partner TOO KUK - Kazakhstan in Kasachstan vertreten. Red Bell Pepper wird laut Soutchanova getrocknet tonnenweise als Rohstoff für Ketchup oder Soßen verkauft. Jedes Jahr steige der Umsatz um 30 bis 50 Prozent.

Als Abnehmerland kasachischer Güter - hauptsächlich mineralische Produkte und Metalle/Metallwaren - spielt Deutschland anders als andere europäische Staaten zwar keine herausragende Rolle. Die Bundesrepublik ist aber traditionell das dritt wichtigste Lieferland Kasachstans. Und sowohl bei kasachischen Exporten als auch Importen zeichnet sich ein Aufwärtstrend ab.

Für Logistiker ist das Land allerdings kein leichter Markt. „Die Zollabwicklung ist schwieriger als in Russland oder in der Ukraine“, meint Soutchanova. Grundsätzlich seien mehr Dokumente und Warenmuster nötig, damit die Zöllner keine Paletten aufreißen. Auch würden beispielsweise über Vorlieferanten Nachweise verlangt. Die Managerin weist außerdem auf vergleichsweise lange Lieferzeiten hin: Dauere der Transport zwischen Hamburg und St. Petersburg (Russland) vier Tage, so brauche ein LKW von Hamburg via Litauen bis nach Kasachstan vier Wochen.

C. Spaarmann hat früh investiert

Auch die Experten bei C. Spaarmann Logistics im südbrandenburgischen Forst haben schon Probleme mit Willkür an der Grenze erlebt. Schwieriger als in Russland oder der Ukraine sei die Zollabwicklung in Kasachstan aber nicht, meint Geschäftsführer Hans-Peter Otto, der selbst permanent in diesen Ländern unterwegs ist. „Wir haben ausgebildete Zollbroker und übernehmen für unsere Kunden die komplette Einfuhrverzollung“, erklärt er. Ursprünglich war der Familienbetrieb auf Zollabfertigungen

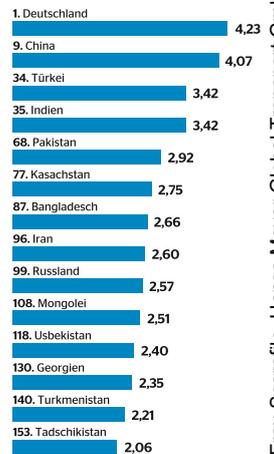
zwischen Ost und West spezialisiert. Anfang 2001 wurde der Firmensitz von Emmerich im äußersten Westen Deutschlands in die Lausitz verlegt, um der verstärkten Ausrichtung Richtung Osten Rechnung zu tragen. Seit April 2001 betreibt C. Spaarmann in Forst in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A15 ein 2.500 m² großes Zolllager mit circa 10.000 m² Freilagerfläche und rund 30 LKW-Stellplätzen.

Inzwischen hat das mittelständische, international tätige Speditions- und Logistikunternehmen 140 Mitarbeiter und Niederlassungen in Mittel- und Osteuropa, Russland sowie Zentralasien. „In schwierigen Ländern im Osten arbeiten wir nicht mit Partnern zusammen, sondern sind selbst vor Ort“, betont Otto eine Besonderheit. Schließlich solle der Kunde an beiden Enden der Transportkette den gleichen Service bekommen. So kam 2005 die erste Niederlassung in Almaty - der Metropole, aus der Jin Xiau Ming künftig Äpfel nach China exportieren will - hinzu. Mittlerweile beschäftigt C. Spaarmann 8 Personen in Kasachstan, auch in Astana und am Erdölhafen Atyrau am Kaspischen Meer.

„In den Anfangsjahren hatten wir vor allem Kunden aus dem Konsumgüterbereich. Heute kommt die Nachfrage eher von Anbietern von Investitionsgütern oder für Projektlogistik“, berichtet Otto. Zu den Klienten gehört neben anderen westeuropäischen Firmen zum Beispiel der Bergbauausrüster Takraf mit Sitz in Leipzig. Die Auftraggeber kämen aber auch aus Kasachstan oder Russland. Das Geschäft in Kasachstan

Logistik in Mittelasien muss aufholen

Platzierung und Score ausgewählter Länder entlang der Neuen Seidenstraße beim Logistics Performance Index 2016*



*Basis 160 Länder. Quelle: Weltbank / Grafik: DVZ

Der Logistics Performance Index (LPI) basiert auf einer Umfrage unter Speditionen und Expressanbietern. Dabei werden sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte einbezogen. Dadurch können 160 Länder verglichen werden.



Blick aus dem Expo-Pavillon Kasachstans auf die Hauptstadt Astana. Die Weltausstellung, die vor wenigen Tagen endete, soll dem Land einen Schub bringen. Auch an anderer Stelle wird investiert - links der Eisenbahnknotenpunkt Khorgos Gateway nahe der kasachisch-chinesischen Grenze.

sei „sehr mühselig“, die Korruption „schlimm“, und 2016 sowie das erste Halbjahr 2017 seien „schwierig“ gewesen. Seit Beginn der Aktivitäten vor zwölf Jahren bleibe der Umsatz stabil. In Zukunft erwartet Otto „deutlich mehr“ - in dem erdölproduzierenden Land überraschenderweise auch bei erneuerbaren Energien, die von der Regierung gefördert würden.

Nach einem problematischen Jahr 2016 erholt sich die kasachische Wirtschaft; 2017 soll sie nach Angaben von Germany Trade & Invest (GTAI) real um 2,5 Prozent wachsen. „Positive Faktoren sind die steigenden Investitionen in Infrastruktur, Zuwächse bei der Industrieproduktion und die Ausweitung der Ölförderung“, heißt es im Wirtschaftsausblick Juni 2017 von GTAI. Vor allem soll Kasachstan zum Hub für den Landverkehr zwischen Europa und Asien entwickelt werden.

Konjunkturprogramm Nurly Zhol

Dafür wurde das Konjunkturprogramm Nurly Zhol mit einem Volumen von rund 23 Mrd. USD von 2015 bis 2019 initiiert. Es stehen Gelder aus dem Ölfonds, von internationalen Organisationen und aus dem Neue-Seidenstraßen-Topf („One Belt, One Road“; Obor) der chinesischen Regierung bereit. Im Vorfeld der Expo 2017 in der Hauptstadt Astana eröffnete Kasachstans Präsident Nursultan Nasarbajew dort Ende Mai den neuen, 120.000 m² großen Bahnhof. Wenige Tage später tagte dort der Chinesisch-Kasachische Wirtschaftsrat und unterzeichnete 22 Vereinbarungen im Gesamtwert von über 7 Mrd. USD. Insgesamt umfasst das kasachisch-chine-

sische Portfolio nach Angaben der Delegation der Deutschen Wirtschaft für Zentralasien derzeit 51 Projekte im Wert von rund 28 Mrd. USD.

Unter anderem soll die Sonderwirtschaftszone „Khorgos East Gate“ entstehen, mit deren Bau 2013 begonnen wurde. Die Kasachische Staatsbahn KTZ hat zusammen mit dem Dubaier Hafener Unternehmen DP World den Trockenhafen „KTZ - Khorgos Gateway“ errichtet, der seit Juli 2016 mit einer Jahreskapazität von 540.000 Teu in Betrieb ist.

Otto hat das riesige Areal im vergangenen Oktober besichtigt. Sein Urteil: „Hier sind ausreichend Kapazitäten vorhanden, um Umladungen von chinesischen auf kasachische Züge vornehmen zu können.“ Für die von staatlichen Strukturen geschaffenen Lagerkapazitäten werden Investoren gesucht. Da es sich aber vorrangig um Umschlaggeschäft handele und die Container üblicherweise nicht ausgeladen würden, sieht Otto nur Chancen für Sammelager (ausgehende Sendungen) oder Distributionslager (eingehend aus China). Auch auf chinesischer Seite bestehen Umlademöglichkeiten für Containerzüge.

Von Chinas Obor-Initiative erwartet Otto keine Impulse für sein Geschäft. Schließlich werde nur ein „verschwindend geringer Teil“ der Güter zwischen China und Europa auf dem Landweg transportiert. Freilich bemerkt der Manager, dass „händeringend nach Investoren gesucht“ werde. In Khorgos sollte sein Unternehmen beispielsweise eine Logistikanlage errichten. Doch dafür fehlen Kunden.

Unterdessen ist aus dem Reich der Mitte heraus etwas in Bewegung geraten; das bekommt auch C. Spaarmann zu spüren. Während früher sämtliche Maschinen und Anlagen für Kasachstan in Europa beschafft worden seien, komme jetzt die Hälfte aus China - mit steigender Tendenz. „Wir partizipieren an bilateralen Verkehren“, sagt Otto.

Seit drei Jahren hat das Logistikunternehmen eine Niederlassung

im chinesischen Zhengzhou, einem Eisenbahn-Knotenpunkt, und transportiert zum Beispiel aktuell für ein Schweizer Unternehmen mit Niederlassung in Shanghai eine Asphaltmischanlage nach Kasachstan.

Noch sind die Verkehre zwischen China und Kasachstan zwar alles andere als paarig. Als Exporteur kasachischer Äpfel könnte Jin Xiu Ming allerdings dazu beitragen, dass sich das ändert.

ANZEIGE

KASACHSTAN

Lkw: Stückgut - LTL - FTL
 Bahntransporte - Projektlogistik
 mit der Option auf Weiterleitung nach

CHINA

kasachstan@loxx.de | +49 209 6046 630

Veranstaltung Chancen entlang der Seidenstraße

ZENTRALASIEN Die Neue Seidenstraße ist nicht nur eine (Schiene-)Verbindung zwischen Europa und Asien, sondern auch eine Entwicklungchance für die zentralasiatischen Länder entlang der Strecke. Und damit ergeben sich Geschäftsmöglichkeiten für hiesige Logistiker.

Welche das sind, was China mit seinem Entwicklungsprogramm „One Belt, One Road“ verfolgt, wo bereits konkret investiert wird und wo es noch Bedarfe gibt und welche praktischen Hindernisse es konkret für Transporte in und aus der Region gibt, sind die zentralen Fragen, die bei der DVZ-Konferenz „Die Neue Seidenstraße - The next big Thing in Logistics?“ am 12. Oktober in Düsseldorf adressiert werden. Neben Fachvorträgen und Trend-Talks ist dabei auch ein Pitch mit Vertretern zentralasiatischer Länder vorgesehen, in denen diese über Geschäftsmöglichkeiten in der Region informieren.

Eröffnet wird die Veranstaltung vom chinesischen Generalkonsul in Düsseldorf, Feng Haiyang. Ein Vertreter der Russischen Eisenbahn RZD ist angefragt. Zugesagt haben bereits Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, Hendrik Wehlen (Interrail Europe), Chen Si Hellmann (Hellmann), Daniel Wieland (DB Schenker), Wolfgang Meier (Silk Way), Volha Varabyova (Great Stone Industrial Park), Andreas Janetzko (DP World), Thomas Blank (Kerry Logistics), Dieter Buchinger (Gebr. Weiss) und Miltzer & Münch-CEO Lothar Thoma. (sr)

www.dvz.de/seidenstrasse

FOTOS: MAURITIUS IMAGES/IMAGO

ANZEIGE

IHR PARTNER FÜR BAHNTRANSPORTE ENTLANG DER NEUEN SEIDENSTRASSE

- Professionelle Abwicklung und Präsenz in allen Staaten entlang dieser Handelsroute
- Spezialist für Container und konventionelle Ladungen
- Neutraler Operateur für Blockzüge und Einzelbuchungen von und nach GUS /China

InterRail is what WE do!

www.interrail-europe.de