

griephan **Edition**

01 | 2017

www.griephan.de



**HERAUSFORDERUNG
GLOBALER HANDEL
WER STANDARDS SETZT,
SCHAFFT MÄRKTE**

Die Seidenstraßen-Initiative, bestehend aus dem kontinentalen „Wirtschaftsgürtel der Seidenstraße“ und der „Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“, ist Pekings geostrategisches Konzept, mit dem Afrika, Asien und Europa und die sie verbindenden Meere für den Handel verknüpft werden sollen. Für griephan und den Deutschen Verkehrs-Verlag sind die Themen Sicherheit und globaler Handel miteinander verknüpft. Höchste Zeit, sich dieses Themas in bewährter Zusammenarbeit mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) anzunehmen.

Deutschland nimmt nicht nur bloß als Käufer und Verkäufer von Waren am internationalen Markt teil, sondern profitiert auch als strategischer Logistics Hub vom Handel in seiner unmittelbaren Umgebung. Erich Staake, Duisport, sieht in der Seidenstraßen-Initiative nicht weniger als die Neuvermessung der Welthandelsrouten. Dabei fällt dem Duisburger Hafen als Start- und Zielpunkt dieser Initiative eine besondere Rolle zu.

Aber „freier Handel ist mehr als ein Wohlstandsproduzent für die beteiligten Länder, ihre Unternehmen und Mitarbeiter. Freier Handel ist im Äußeren ein Ausdruck einer offenen Gesellschaft im Inneren,“ stellt Dr. Hubertus Bardt vom Institut der deutschen Wirtschaft Köln in seinem Beitrag fest. Was bedeutet das für Deutschland als internationalen Standort?

Neben dem Anspruch auf moderne Infrastruktur benötigt es politische und gesellschaftliche Stabilität sowie Verlässlichkeit, um ein langfristig attraktiver Handelspartner zu sein. Unter diesem Blickwinkel schmerzt der aktuelle Dieselskandal umso mehr, da man augenscheinlich zu lange die eigenen Regeln und Standards nicht einzuhalten brauchte. Tatsächlich kann man in



dem Verlauf des Dieselskandals auch eine Art von Protektionismus durch Unterlassung sehen. Dr. Jürgen Heraeus führt in seinem Beitrag aus, dass handelspolitische Schutzinstrumente unter bestimmten Bedingungen im Welthandel durchaus ihre Berechtigung haben. Die Gefahr, dass sie leichtfertig eingesetzt werden und eine Spirale protektionistischer Maßnahmen und Gegenmaßnahmen nach sich ziehen, ist jedoch aktuell mehr denn je gegeben.

Dabei müssen sich die Akteure diesseits der Großen Mauer im Klaren sein, dass Standards für Rechtsicherheit und Freizügigkeit nicht mit Beliebigkeit zu verwechseln sind. Die Alternative – freie Gesellschaften passen sich den unfreien an, oder gehen faule Kompromisse mit ihnen ein, ist keine!

Sebastian Schulte

Redaktion
DVV | griephan

griephan Edition ist eine unregelmäßig erscheinende Sonderpublikation von griephan.

Verlag

DVV Media Group GmbH | griephan
Postfach 101609, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73–79, D-20097 Hamburg
www.dvvmmedia.com | www.griephan.de

Martin Weber (Geschäftsführer)
Manuel Bosch (Verlagsleiter)

Redaktion

Heinz Schulte (verantwort.)
Anna Sturm
E-Mail: anna.sturm@dvvmmedia.com
Sebastian Schulte
E-Mail: sebastian.schulte@dvvmmedia.com

Anzeigen

Tilman Kummer (Anzeigenleitung)
Dr. Uwe Wehrstedt (Anzeigenverkauf)
E-Mail: wehrstedt@griephan.de

Vertrieb

Markus Kukuk (Vertriebsleitung)

Druck

TZ-Verlag, Roßdorf

Copyright 2017
DVV Media Group GmbH | griephan

Cover: © 502087500 / Getty Images



griephan

Nach Hamburg: Im Kampf gegen Protektionismus und für inklusiven Handel nicht nachlassen

Der gefährliche weltweite Trend zum Protektionismus ist nicht gebrochen. Mit Nachdruck müssen sich die G20 protektionistischen Trends entgegenstellen.

Dr. Jürgen Heraeus

Die Staats- und Regierungschefs der 19 führenden Industrie- und Schwellenländer und EU-Vertreter haben sich in Hamburg beim G20-Gipfel in ihrer Abschlusserklärung auf einen gemeinsamen Text zum Handel einigen können. Ein Scheitern wäre ein großer Rückschlag für das internationale Handelssystem gewesen. Der gefährliche weltweite Trend zum Protektionismus ist dadurch aber nicht gebrochen. Mit Nachdruck müssen sich die G20 protektionistischen Trends entgegenstellen, die Märkte für weltweiten Austausch offen halten und für inklusiven Handel sorgen.

Als Business 20 (B20) – der offizielle Wirtschaftsdialo g zur G20 – begrüßen wir, dass die G20 internationalen Handel als Triebfeder für Wachstum, Produktivität, Innovation, Schaffung von Arbeitsplätzen und Entwicklung sieht. Im Kampf gegen Protektionismus engte sich die G20 jedoch nur auf vage Formulierungen. Sie will Protektionismus einschließlich aller unfairen Handelspraktiken weiterhin bekämpfen und erkennt die Rolle rechtmäßiger handelspolitischer Schutzinstrumente an. Diese Formulierung lässt großen Spielraum für Interpretation. Zwar sind handelspolitische Schutzinstrumente unter bestimmten Bedingungen im Welthandelsrecht erlaubt. Es besteht aber die Gefahr, dass diese leichtfertig aktiviert werden und eine Spirale protektionistischer Maßnahmen und Gegenmaßnahmen in Gang setzen.

Vor knapp zehn Jahren hatte sich die G20 als Antwort auf die internationale Finanz- und Wirtschaftskrise darauf eingeschworen, neue protektionistische Maßnahmen zu vermeiden und existierende abzubauen. Der Welthandel sollte offen bleiben und eine Flucht in die Abschottung, wie in der Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre, vermieden werden. Auch wenn sich die Mitglieder nie ganz daran hielten, trug die G20 doch dazu bei, den Protektionismus weltweit in Schach zu halten.

Seit 2008 sind laut Welthandelsorganisation (WTO) fast 1.700 neue Handelsbeschränkungen eingeführt worden, von denen rund 1.300 immer noch in Kraft sind. Handelsbeschränkende Maßnahmen legten in den vergangenen sechs Jahren nicht nur quantitativ, sondern auch in ihrer jeweiligen Tragweite zu. Dabei führen sie in eine Sackgasse. Deshalb

den, um strukturelle Probleme aufzuzeigen. Darüber hinaus sollte die WTO untersuchen, welche Wirkung die neuen Barrieren auf den Handel haben.

Während die G20 in ihrer Abschlusserklärung das Monitoring der internationalen Organisationen WTO, UNCTAD und OECD wertschätzt, hinterlässt der Zusatz „im Rahmen ihrer bestehenden Mandate“ einen bitteren Beigeschmack. Der Wunsch der deutschen G20-Präsidentschaft, die Kapazitäten des WTO-Monitorings mit Blick auf nationale Handelspolitiken auszubauen, hat keinen Konsens gefunden.

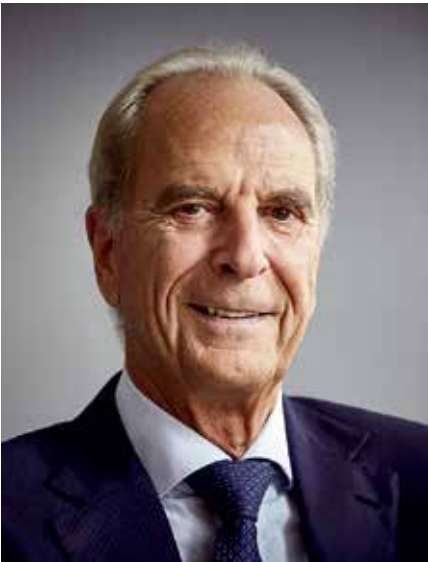
Unsere Märkte sollten offen sein; zugleich sind unsere hohen Sozial- und Umweltstandards unbedingt zu wahren. Handel muss regelbasiert sein; das multilaterale Regelwerk

»Es besteht die Gefahr, dass handelspolitische Schutzinstrumente allzu leichtfertig aktiviert werden.«

hat die B20 Vorschläge gemacht, protektionistischen Maßnahmen stärker entgegenzuwirken: Die G20-Länder sollten die WTO mandatieren, die eigenen Handelspolitiken schärfer zu überwachen und Protektionismus rigoröser zu benennen. Handelsbarrieren sollten genauer klassifiziert wer-

muss gemeinsam weiterentwickelt werden. Nur dies passt zum Handel des 21. Jahrhunderts, der immer digitaler wird.

Und auch hier ist das Ergebnis von Hamburg teilweise enttäuschend im Vergleich zu Hangzhou, dem Austragungsort des vor-



Dr. Jürgen Heraeus

Aufsichtsratsvorsitzender Heraeus Holding
B20-Präsident

herigen G20-Gipfels in China 2016. Weder spricht die Abschlusserklärung explizit vom „multilateralen“, sondern nur vom internationalen Handelssystem, noch geht es um den Abschluss und die Weiterentwicklung der Themen der Doha-Runde. Ein klares Bekenntnis und eine Stärkung des multilateralen Handelssystems mit der WTO im Zentrum sieht

anders aus. Dabei ist ihre Rolle als zentrale Hüterin der gemeinsam entwickelten Regeln für alle Staaten im internationalen Waren- und Dienstleistungsverkehr, inklusive ihres Streitschlichtungsmechanismus, wichtiger denn je. Denn dort, wo nicht die Stärke des Rechts vorherrscht, setzt der Stärkere das Recht einfach durch. Die Volkswirtschaften brauchen flexible Arbeitsmärkte und gute Sozialsysteme. So lassen sich Umverteilungseffekte von Handelsliberalisierung besser steuern und abfedern. Zweifellos haben viele G20-Mitglieder hier noch Hausaufgaben zu erledigen.

In diesem Bereich ist die G20 in Hamburg jedoch einen Schritt weitergekommen. So erkennt die G20 an, dass die Vorteile des internationalen Handels und internationaler Investitionen nicht breit genug geteilt worden sind. Zum einen beauftragt die G20 die OECD, die WTO, die Weltbankgruppe und den Internationalen Währungsfonds, ihr Wirken für ein besseres Verständnis der Auswirkungen des Handels fortzuführen und den Staats- und Regierungschefs der G20 2018 Bericht zu erstatten.

Zum anderen hat die G20 verabredet, ihre Erfahrungen mit Blick auf die Minderung der Anpassungskosten der Globalisierung und des technischen Wandels auszutauschen und geeignete nationale Maßnahmen zu diskutieren.

Auch nach Hamburg bleibt die G20 ein wichtiger Agendasetzer gegen Protektionismus und für inklusiven Handel. Internationale Arbeitsteilung braucht offenen Austausch im Rahmen vereinbarter Verkehrsregeln, an die sich alle halten. Es braucht internationale Zusammenarbeit und Verständigung. Mit ihren umfangreichen Arbeitsprozessen auf Fachebene tragen die unzähligen Arbeitsgruppen, Studiengruppen und Dialogprozesse der G20 zum persönlichen Austausch, zu internationaler Vertrauensbildung und Vernetzung bei. Dies ist auch für andere globale Gremien nützlich.

Mitte Dezember 2017 wird die 11. WTO-Ministerkonferenz in Argentinien stattfinden. Nicht nur müssen endlich die wichtigsten Themen der Doha-Runde abgeschlossen werden. Dazu gehört neben einem verbesserten Marktzugang für Industriegüter und Dienstleistungen auch der Abbau der Agrarsubventionen. Darüber hinaus muss sich die WTO auch neuer Themen annehmen, allen voran dem digitalen Handel. Die WTO ist immer noch die wichtigste Hüterin des Welthandels. Zurzeit hinkt das Regelwerk der WTO allerdings deutlich hinter den aktuellen Entwicklungen her. Dies müssen wir ändern, wenn die WTO auch in Zukunft einen fairen und regelbasierten Handel garantieren soll. Die G20, welche rund zwei Drittel der Weltbevölkerung und mehr als drei Viertel des weltweiten Bruttoinlandsprodukts umfasst, ist mehr gefragt denn je. ◀

Freier Handel als Chance – Chancen auf freien Handel?

Trotz des Wohlstandsversprechens des internationalen Handels hat Protektionismus Konjunktur. In den letzten Jahren sind kaum noch Freihandelsabkommen geschlossen worden, dafür wurden immer neue Handelsschranken aufgebaut. Insbesondere in Deutschland haben Globalisierungskritiker die öffentliche Debatte geprägt.

Dr. Hubertus Bardt

Freier internationaler Handel war einer der entscheidenden Wohlstandsmotoren der

letzten Dekaden. Der Aufschwung Chinas basiert auf der Einbindung in die internationalen Wertschöpfungsketten. Ohne die Globalisierung wäre Südkorea der Sprung vom Schwellen- zum Industrieland sicher nicht

gelingen. Und schließlich ist das deutsche Wirtschaftsmodell – angefangen mit dem Wirtschaftswunder nach dem Zweiten Weltkrieg – eng verbunden mit der internationalen Zusammenarbeit. Jetzt geht es darum, die-

sen Motor in Gang zu halten und weiterzuentwickeln. Unternehmen in aller Welt haben spezifische Stärken, besondere Kenntnisse und Spezialisierungsvorteile in bestimmten Bereichen. Niemand schafft sein Produkt ganz alleine – von der Rohstoffgewinnung bis zum fertigen Konsumgut. Jeder ist auf Partner angewiesen.

Die deutsche Volkswirtschaft ist gemessen an Import und Export in Relation zur Wirtschaftsleistung einer der offensten aller Industrieländer. Deutschland ist wie kaum ein zweites Land auf internationalen Handel und offene Märkte angewiesen. Wie wenige andere profitieren wir vom Austausch von Waren und Dienstleistungen. Zahlreiche Hidden Champions haben mit Innovation, Qualität und Kundenorientierung eine Marktnische erobern können und sichern damit Wohlstand und Beschäftigung. Diese Spezialisierung setzt aber voraus, dass die Nischen groß genug sind. Der Zugang zum Weltmarkt ermöglicht dies. Je weniger Behinderungen den Handel stören, desto größer sind die Chancen der wirtschaftlichen Entwicklung. Gerade ein Handelsland wie Deutschland sollte die Chancen der Handelsintensivierung durch Freihandelsabkommen erkennen und unterstützen.

Aber freier Handel ist mehr als ein Wohlstandsproduzent für die beteiligten Länder, ihre Unternehmen und Mitarbeiter. Freier Handel ist im Äußeren ein Ausdruck einer offenen Gesellschaft im Inneren. Handel bringt Offenheit für neue Ideen, neue Produkte und neue Prozesse, die im Ausland kennengelernt und ins Inland übertragen werden können. Viele neue Ideen basieren auf Anregungen aus anderen Ländern, Kulturen und Erfahrungshintergründen. Silicon Valley ist ein Ort geworden, an dem sich viele Unternehmen umschauen und Ideen kreieren, die sie zuhause nicht entwickeln könnten. Japan war lange das Modell für kontinuierliche Verbesserungsprozesse in Unternehmen. Und Deutschland will ein Vorbild für klimaschonende Produkte und Produktionsweisen sein.

Nur durch offene Märkte können diese Ansätze international verbreitet werden. Handel und Austausch ohne Beschränkungen bringen die Vielfalt, die zu einer offenen Gesellschaft gehört – Vielfalt der Produkte, der Perspektiven, der Ideen. Geschlossene Volkswirtschaften sind letztlich auch geschlossene Gesellschaften. Die Ordnung der Sozialen Marktwirtschaft ist eine Ordnung einer offenen Gesellschaft. Es ist nicht zufällig, dass Walter Eucken die Wahrung offener Märkte im Inneren wie im Äußeren, also freien internationalen Handel, als eines der konstituierenden Prinzipien der Wettbewerbsordnung identifiziert hat.

Klar ist aber auch: Nicht jeder profitiert vom internationalen Handel. Internationaler Wettbewerb ist unangenehm und stellt bestehende Marktpositionen infrage. Konkurrenz kann dazu führen, dass bestehende Geschäftsmodelle nicht mehr tragen und bestehende Qualifikationen nicht mehr ausreichen, um eine neue Beschäftigungschance in einem anderen Unternehmen zu bekommen. Aber in einer wohlhabenden und globalisierten Welt können diese Verlierer der Globalisierung unterstützt

»Freier Handel ist mehr als ein Wohlstandsproduzent. Freier Handel ist im Äußeren ein Ausdruck einer offenen Gesellschaft im Inneren.«

werden – durch Qualifikationsangebote und staatliche Leistungen. Zudem: Internationaler Handel senkt die Preise für Konsumgüter, was allen Bürgern des Landes zugutekommt.

Trotz des Wohlstandsversprechens des internationalen Handels hat Protektionismus Konjunktur. In den letzten Jahren sind kaum noch Freihandelsabkommen geschlossen worden, dafür wurden immer neue Handelsschranken aufgebaut. Insbesondere in Deutschland haben Globalisierungskritiker die öffentliche Debatte geprägt und Fortschritt bei der Öffnung von Märkten verhindert. Der Brexit und die Wahl Donald Trumps sind klare Signale der wirtschaftlichen Desintegration. Die einseitige Verschärfung der Sanktionen gegen Russland durch die USA, ungeachtet der europäischen Interessen, konkretisiert einen schleichenden, aber wahrnehmbaren zunehmenden Protektionismus.

Aber gerade in dieser Krise der Globalisierung liegt auch eine Chance. Mit der Sorge um den Kurs der USA und den drohenden protektionistischen Kurs der größten Volkswirtschaft ist die Unterstützung des Freihandels gewachsen. Die Globalisierungskritik ist auffallend ruhig geworden. Plötzlich ist offenbar klar geworden, was auf dem Spiel steht. Politische Entscheidungsträger werben wieder aktiver für offene Märkte, wie sie einer marktwirtschaftlichen Ordnung und Wertschöpfung entsprechen. Neue Abkommen der Europäischen Union mit internationalen Partnern können vorankommen. Und je besser es gelingt, die Regeln der internationalen Zusammenarbeit zu gestalten und internationale Standards zu setzen, desto größer sind die wirtschaftlichen Chancen. Gemeinsam muss der Westen vorangehen, um Standards zu setzen. Die Alternative wäre, dass unsere Unternehmen irgendwann nach chinesischen

Standards arbeiten müssten – was sicherlich kein Vorteil wäre.

Die neue Chance der Globalisierung kann aber nur dann genutzt werden, wenn aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt wird. Es reicht nicht, auf die gesamtwirtschaftlichen Vorteile der Globalisierung zu verweisen, vielmehr müssen auch die Probleme des stärkeren Wettbewerbs adressiert werden. Bildungsleistungen und andere Unterstützung für diejenigen, die zu den Verlierern des Struktur-

wandels zählen, müssen Teil des Strukturwandels sein. Die abgehängten Regionen in den USA zeigen, was passiert, wenn dies nicht stattfindet. Zu einem letztlich auch normativen Prozess wie dem der Globalisierung gehört auch, die normativen Bedingungen des Handels mit den Partnern zu diskutieren und angemessene Kompromisse zu finden. Und vor allem muss die Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Volkswirtschaft gesichert werden: Innovationen, Kostendisziplin und eine Wirtschaftspolitik, die unternehmerische Flexibilität sichert und wirtschaftliche Initiative fördert, gehören unbedingt dazu. ◀



Dr. Hubertus Bardt
Institut der deutschen Wirtschaft, Köln

duisport baut seine Bedeutung im globalen Handel aus

Die Entscheider in China haben duisport, den größten Binnenhafen der Welt, als Start- und Zielpunkt eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte der letzten 150 Jahre ausgewählt.

Erich Staake

Güterumschlag und die Umsätze der meisten Welthäfen haben an Wachstumsdynamik verloren. Dagegen hat duisport seine Bedeutung für den internationalen Warenaustausch ausgebaut und zusätzliche Marktanteile gewinnen können. Dies ist Folge der frühzeitigen Fokussierung auf ein Full-Service-Angebot maßgeschneiderter logistischer Dienstleistungen.

Die Organisation der Hinterlandverkehre gehört zu duisports Stärken. Ebenso die Möglichkeit des „Umsteigerverkehrs“: Kleinere La-

dungsmengen etwa auf dem Weg nach Italien können am Drehkreuz Duisburger Hafen zu neuen kostengünstigen Sammelfrachten zusammengeführt werden. Bedeutende Industriepartner und ihre Logistik-Dienstleister haben sich mit Blick auf diese Standortvorteile im Duisburger Hafen niedergelassen.

Zuwächse sind dank der intelligenten Verknüpfung der Verkehrsträger beispielsweise in Verbindung mit der Chemischen Industrie zu verzeichnen: Vom Chemiepark Marl aus etwa rollen tägliche Bahntransporte über duisport mit wachsendem Erfolg bis nach Spanien. Wachstum findet sich ebenfalls beim Güter-

umschlag für Handelsunternehmen, bei Trailerverkehren und im Containergeschäft. Das Geschäft mit der Konditionierung und dem Transport von Fahrzeugkomponenten deutscher Premium-Automobilhersteller in alle Welt wächst ebenfalls weiter.

Die Entscheider in China haben den größten Binnenhafen der Welt als Start- und Zielpunkt eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte der letzten 150 Jahre ausgewählt: Die Rede ist von „der Neuvermessung der Welthandelsrouten zwischen Asien, Europa und auch Afrika“.

Dabei geht es nicht nur um eine moderate jährliche Steigerung von Frachtraten auf einer einzigen Strecke, der „Neuen Seidenstraße“. Es handelt sich vielmehr um ein durchstrukturiertes Netz neuer Schienenwege mit großen, leistungsfähigen Häfen und Logistik-Hubs an strategisch sinnvollen Schnittstellen. Wo erforderlich und möglich, werden Schiffstransporte, Bahn- und Straßenverkehre verknüpft, Lade- und Lagerkapazitäten ausgebaut und vorgehalten. Im Ergebnis soll nach dem Willen der Akteure ein Quantensprung im transkontinentalen Güterumschlag erreicht werden.

„One Belt, One Road“ – so wird die Strategie seit 2013 von der chinesischen Führung bezeichnet. Die Duisburger Hafen AG ist derzeit dabei, mit den entscheidenden Partnern in Asien und an weiteren wichtigen Streckenabschnitten die neue Infrastruktur des West-Ost-Warenaustausches mitzugestalten: duisport wird zunehmend zur zentralen Größe im Europäischen Welthandel, insbesondere auf der Schiene.



Der Staatspräsident der Volksrepublik China Xi Jinping wurde 2014 in Duisburg von Hafenchef Erich Staake begrüßt. Derzeit rollen zwischen China und duisport jede Woche 25 Züge.

Foto: duisport/Köppen

Das Gemeinschaftsprojekt schafft neue Perspektiven für alle Unternehmen und Staaten, die im Umfeld der Seidenstraße Güter produzieren, transportieren und Handel treiben. Der neue Blickwinkel erweitert die Möglichkeiten für alle – auch im Hinblick auf gegenläufige Tendenzen zur Abschottung einzelner Märkte.

DIE NEUE SEIDENSTRASSE Was mit einer Handvoll wöchentlicher Zugverbindungen 2011 und 2012 begann, wurde inzwischen stetig ausgeweitet. Derzeit rollen zwischen China und Duisport jede Woche 25 Züge, bei denen die Fahrzeit im Vergleich zur Ausgangssituation (19 Tage) bereits auf 12 Tage verkürzt wurde. Die Auslastung steigt stetig, wie auch die Zahl der angefahrenen Städte und Provinzen innerhalb Chinas. Die Chancen auf weiteres Wachstum sind gut – nicht zuletzt, weil sich China inzwischen zum Weltmarktführer der Wachstumsbranche E-Commerce entwickelt hat. Zudem öffnen neue Verträge, die Duisport mit starken Partnern in China schließen konnte, den Weg in weitaus größere Handelsdimensionen.

Bei diversen Großprojekten entlang der Südlichen Seidenstraße ist Duisport gefragt. So beispielsweise beim Ausbau des Logistikhubs in der Millionenstadt Urumqi (Westchina). Dort schreiten die Arbeiten auf 700 Hektar Fläche zügig voran – ein Ort, der sich als Knotenpunkt für die Geschäfte bedeutender Duisport-Kunden und -Partner anbietet.

Zugleich streben die Betreiber der bereits bestehenden Nordroute der Seidenstraße (über Almaty, Astana, Perm, Minsk, Lodz und Warschau Richtung Duisburg) den Ausbau mindestens eines weiteren Logistikhubs ähnlicher Größenordnung in diesem Streckenverlauf an – auch dort ist Duisport als Partner auf Augenhöhe mit im Boot.

Weit gediehen sind die Vorbereitungen für den bereits 2016 vertraglich beschlossenen Logistik-Hub bei Istanbul, unmittelbar an der künftigen Strecke der neuen „Südlichen Seidenstraße“. Hier trägt Duisport in einem Joint Venture gemeinsam mit dem größten türkischen Logistiker Arkas Holding Verantwortung.

Im Juni 2017 wurde eine Zusammenarbeit zwischen Italiens größtem Adria-Hafen Triest und Europas Logistikkreuzung Duisport vereinbart. Duisburg erhält so engeren Anschluss an die maritime Seidenstraße einschließlich der Märkte in Griechenland und der Türkei, Triest wird durch die Verbindung



Das logport I-Gelände in Duisburg-Rheinhausen ist komplett vermarktet. Von hier verkehren auch die Chinazüge
Foto: Hans Blossley

mit Duisport enger angebunden an die Bahnverbindungen der nördlichen Seitenstraße.

Neuerdings sind zudem neue Perspektiven für zusätzliche Routenanbindungen zwischen

Vor diesem Hintergrund entwickelt sich der Ausbau der Handelsbeziehungen mit dem weiterhin stark wachsenden Partner China und dem gesamten asiatischen Markt als eine Trumpfkarte der Erneuerung in der Hand

»Nach dem Willen der Akteure soll ein Quantensprung im transkontinentalen Güterumschlag erreicht werden.«

Indien und der „Südlichen Seidenstraße“ im Visier. Als erster Schritt dazu wird derzeit die Entwicklung eines Logistik-Hubs beispielsweise nahe der indischen Hauptstadt Delhi erörtert. Und auch hier ist Duisport als Berater und strategischer Partner im Gespräch.

China ist bereits wichtigster Handelspartner Deutschlands, vor den USA. Das mindert nicht das Gewicht des atlantischen Partners, aber es relativiert die Sorgen vor möglichen Folgen neuer Handelsschranken im Westen. In NRW sind derzeit bereits fast 1000 chinesische Unternehmen bzw. Firmen mit chinesischer Beteiligung aktiv.

der Duisburger Hafen AG: Vor 301 Jahren war das so, als hier mit dem Bau des ersten Hafenbeckens für Kohletransporte begonnen wurde. Etwa 100 Jahre später war Duisburg Heimathafen der ersten Werften für Dampfschiffe, die den Transport nicht nur auf dem Rhein revolutionierten. Und nun setzt Duisport als europäischen Drehscheibe Standards für das epochale Projekt einer integrierten Landverbindung für den offenen Handel zwischen Europa und Asien. ◀

Erich Staake

Vorstandsvorsitzender
Duisburger Hafen AG (Duisport)

Für Orientierung in globalen Märkten: Fachinformationen von DVV Media



DVZ

griephan



News und Analysen zu Logistik und Transport

www.dvz.de

Das Geschäftsfeld Sicherheit im Fokus

www.griephan.de