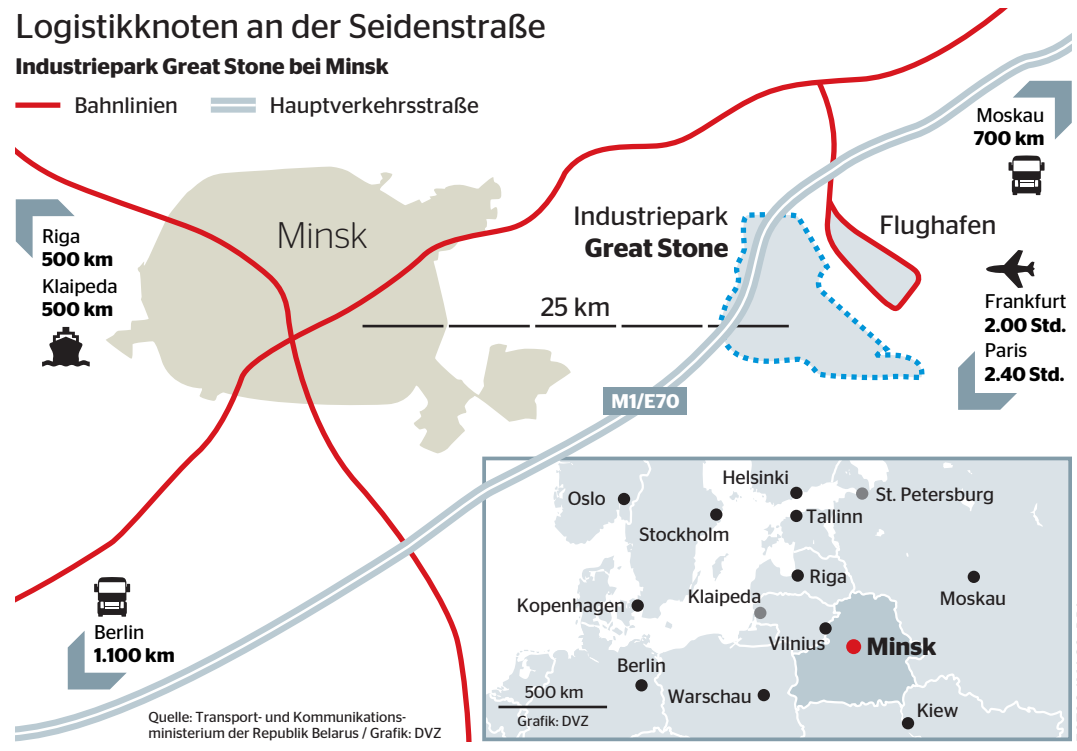
Zentraler Baustein an der Neuen Seidenstraße

China entwickelt bei Minsk mit dem **Industriepark Great Stone** einen Knotenpunkt für China-Europa-Bahnverkehre. Auch Lettland und Litauen wollen profitieren.



FOTOS: IMAGO; DPA

Von oben rechts im Uhrzeigersinn: Beim „Belt and Road Forum“ Anfang Juli diskutierten Politik und Wirtschaft über das Potenzial der Neuen Seidenstraße und des Hubs bei Minsk. Die Macher werben vor allem mit dessen guter Erreichbarkeit und Positionierung an der Ost-West-Verbindung. Gegründet 2015 wird der Industriepark „Great Stone“ mittlerweile entwickelt. Hier der Bau eines Bürogebäudes in 2017.

Von Kerstin Kloss

Immer mehr Geschäfte und Restaurants in der weißrussischen Hauptstadt Minsk haben chinesische Schilder im Fenster, nicht zuletzt weil sich 25 km außerhalb der Hauptstadt von Belarus im Industriepark Great Stone zahlreiche Unternehmen aus China ansiedeln. Die Telekommunikationsausrüster Huawei und ZTE beispielsweise haben auf dem fast 100 km² großen Areal schon ihre Claims abgesteckt. Es ist für Elektronik und Telekommunikation, Pharma, Feinchemie, Biotechnologie, Maschinenbau, innovative Materialien, Logistik, E-Commerce und Big Data reserviert.

Chinas Präsident Xi Jinping adelte Great Stone zur „Perle“ seiner Belt and Road Initiative (BRI). Der Park hat mehrheitlich chinesische Anteilseigner, allen voran den Staatskonzern China Merchants Group (CMG), der die BRI umsetzt. Das Logistiknetz des Konzerns umfasst 63 Auslandsorganisationen in 36 Ländern, CMG betreibt 56 Häfen in 20 Staaten, hinzu kommen außer in Belarus 5 weitere Industriepark-Projekte – in Dschibuti, Hambantota (Sri Lanka), Lomé (Togo), Tansania und Laos.

Great Stone sei das erste wirklich große Investitionsprojekt von China Merchants im Hinterland außerhalb Chinas, betonte der Executive Vice President von CMG, Deng Renjie, vorvergangene Woche beim „Belt and Road Forum“ im Industriepark. Es war die erste großangelegte Konferenzveranstaltung, zu der die chinesische Regierung außerhalb der Volksrepublik gemeinsam mit der weißrussischen Regierung eingeladen hatte.

Belarus hat den 2015 gegründeten Industriepark als Sonderwirtschaftszone (SWZ) klassifiziert, bis Jahresende sollen 55 Unternehmen ansässig sein. „Ziel von Belt and Road ist, die regionale Wirtschaft zu entwickeln“, betonte der Geschäftsführer der Industriepark-Entwicklungsgesellschaft, Hu Zheng, beim „Belt and Road Forum“. Zu den 442 Mio. USD, mit denen die Gesellschaft ausgestattet ist, steuern die Republik Belarus 5 Prozent und weißrussische Anteilseigner 10 Prozent bei, das meiste Geld kommt aber aus China. CMG ist mit Abstand der größte Investor für Great Stone und stellt unter anderem 500 Mio. USD für Logistik bereit. Bis 2021 wird der Industriepark an die Neue Seidenstraße angebunden.

> ***Ziel von Belt and Road ist, die regionale Wirtschaft zu entwickeln.***
>
> **Hu Zheng,** Geschäftsführer der Industriepark-Entwicklungsgesellschaft

Was haben lokale Investoren davon?

Experten sehen die Strategie der chinesischen Investoren kritisch. „Die lokalen Stakeholder sind scheinbar beteiligt, haben aber kaum etwas zu sagen“, meint ein deutscher Besucher von Great Stone, der seinen Namen nicht in der Zeitung lesen möchte. Infrastruktur werde mit chinesischem Kapital zu einem stark erhöhten Zins ertüchtigt, Anlagen mit überwiegend chinesischem Baumaterial und technischem Equipment gebaut, und letztlich entscheide die chinesische Regierung über die Nutzung. Und da in der SWZ kaum Steuern erhoben werden, sei „nicht deutlich, wo der Vorteil der weißrussischen Investoren liegen soll“.

Die Regierung von Präsident Aljaksandr Lukaschenka sieht das anders. „Die Güterexporte haben sich bis 2018 innerhalb von zehn Jahren verdreifacht“, sagte der Wirtschaftsminister von Belarus, Dmitry Krutoy, beim Forum mit Blick auf die weißrussisch-chinesische Zusammenarbeit. Inzwischen gebe es über 30 regionale Belt-and-Road-Vereinbarungen. Als Zielmarke bei Containerverkehren über die Neue Seidenstraße durch Belarus nannte Verkehrsminister Aleksei Avramenko 1 Mio. Teu bis 2025.

Seit 2015 haben die Containertransporte zwischen China und Europa durch das osteuropäische Land deutlich an Fahrt gewonnen – nach Angaben der Staatsbahn Belarusian Railway von 59.900 auf 331.500 Teu im vergangenen Jahr. Container werden hauptsächlich im Transit befördert, der circa ein Drittel aller Schienengüterverkehre der Belarusian Railway ausmacht. Die Strategie der Staatsbahn sieht vor, den Containertransport von China nach Europa und umgekehrt zu entwickeln. Deshalb kooperiert Belarusian Railway mit den Bahngesellschaften in China, Deutschland, Kasachstan, der Mongolei, Polen und Russland.

Belarusian Railway betreibt landesweit 50 Terminals, davon 17 für Containerumschlag. Für Verkehre mit Deutschland ist das Brest-Paunocny-Terminal an der Grenze zu Polen entscheidend mit dem polnischen Pendant in Małaszewicze. An dieser Nahtstelle liegt das Nadelöhr der Neuen Seidenstraße. Das Umspuren zwischen europäischer Normalspur und russischer Breitspur sowie das Verzollungsprozedere können Schienentransporte tagelang verzögern.

Weitere Herausforderungen nannte Vladimir Padalitsa, stellvertretender Generaldirektor beim offiziellen Spediteur der weißrussischen Staatsbahn, Tansrail-BCH, auf dem Podium: „An der Grenze kommt es wegen falscher Papiere zu Verzögerungen; die Transportzeiten entsprechen nicht dem Fahrplan; Fracht wird beschädigt.“ All das gehe zulasten der Qualität und verlagere Bahnladung auf die Straße. Padalitsa sprach sich deshalb für durchgehende elektronische Dokumente bei Containertransporten entlang der Neuen Seidenstraße aus.

Chen Haizhong, stellvertretender Generaldirektor von Sinotrans, monierte ebenfalls eine „mangelnde Effizienz“ und forderte: „Der Informationsaustausch muss verbessert werden.“ Im vergangenen Jahr hat die CMG-Logistiktochter 51.000 Teu per Zug aus China ins Ausland auf den Weg gebracht, unter anderem nach Belarus, Polen und Deutschland.

Mittlerweile bringen sich auch die baltischen Nachbarstaaten von Belarus für den wachsenden Schienenverkehr entlang der Neuen Seidenstraße über das regionale Drehkreuz Great Stone in Position. Der litauische Bahnchef Mantas Bartuska rechnet noch in diesem Jahr damit, chinesische Frachtströme über den Bahnhof Šeštokai an der polnisch-litauischen Grenze zu bedienen. Vom nächsten Jahr an solle die Kapazität für chinesische Ladung dann auch über das Palemonas-Intermodalterminal bei Kaunas weiter erhöht werden, sagte er gegenüber der DVZ. Derzeit wird Palemonas im Rahmen des EU-Projekts Rail Baltica an das Gleisnetz in Normalspur angeschlossen.

Schub durch Rail Baltica?

Auch die Letten können es kaum erwarten, bis Rail Baltica in ein paar Jahren ihr weiter nördlich gelegenes Land erreicht. „Rail-Baltica-Gleise werden bei Riga auf die Breitspur stoßen. Dort entsteht ein wichtiger Logistikpark, der Synergien schaffen wird für Ladungsströme in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung“, sagte der lettische Transportminister Talis Linkaits auf dem Forum. Ein weiterer Logistikpark soll nahe der weißrussisch-lettischen Grenzkontrollstelle Paternieki entstehen. Dort sollen dann nicht nur bilateral gehandelte Güter, sondern auch Transitfracht abgewickelt werden. „Wir sind offen für neue Partnerschaften inklusive des Aufbaus trilateraler Unternehmenskooperationen zwischen Lettland, Belarus und China“, unterstrich Linkaits. *(sr)*

Duisport entwickelt Railport bei Minsk

Beim „Belt and Road Forum“ in Belarus wurde das Joint Venture „Great Stone International Terminal“ unterzeichnet. Es soll einen Umschlagbahnhof mit Logistikzone bauen. Duisport führt das Unternehmen mit 40 Prozent, die China Merchants Group hält 30, Belarusian Railway 20 und der Schweizer Kombi-Operateur Hupac Intermodal 10 Prozent. Bis 2021 soll der Railport an die nördliche Trasse der Neuen Seidenstraße angebunden sein. Mit dem Ziel, die Laufzeiten entlang der Neuen Seidenstraße zu verringern, hat Duisport zudem mit China Merchants, dem polnischen Logistikoperateur Erontrans und der Belarusian-Railway-Tochter Belintertrans das Gemeinschaftsunternehmen „DPA Polska Intermodal“ gegründet.

Referenzbeleg Kerstin Kloss. DVV Media 2019