

SCHIENENTRANSPORT NACH CHINA STEIGT



Trotz einiger Verzögerungen in Kasachstan in den letzten Monaten, wächst die Beliebtheit der Schienengütertransporte zwischen China und Rotterdam. „Bis vor Kurzem entschied man sich eigentlich standardmäßig fürs Schiff, wenn man die Fracht aus oder in die Volksrepublik bekommen wollte. Jetzt gibt es langsam mehr Ausgewogenheit“, sagt Dirk Wens, Spediteur bei Cross Limits Logistics, Teil der D&R Group.

Einen Container mit dem Schiff von China nach Rotterdam zu transportieren ist nicht teuer. Die Umständlichkeit und die Kosten der Vor- und Nachbereitung führen jedoch dazu, dass die Wettbewerbsposition des Schienenverkehrs sich rapide verbessert. Wens: „Die Küstenregion in China ist darüber hinaus nicht nur unbezahlbar geworden, auch die Luftverschmutzung hat inzwischen ein solches Niveau erreicht, dass sie einen ernsthaften Einfluss auf das Investitionsklima dort ausübt. Man sieht, dass immer mehr Werke ins Inland von China verlegt werden.“

Aus den Provinzen Xinjiang, Qinghai, Sichuan und Gansu sieht die Logistikkette auf einmal ganz anders aus. Von dort aus stellt der Zug eine seriöse Option dar. „Insbesondere wenn die Artikel zum Beispiel nach Großbritannien sollen, ist die Schienenverbindung und Short Sea über Rotterdam interessant. Das gilt sogar für die Fracht in die USA. Da Rotterdam oft der letzte und erste Anlaufhafen auf der Atlantikroute ist, kann man auf der Schiene – im Vergleich zur gesamten Route per Schiff – sicherlich zwei Wochen Zeitgewinn verbuchen.“

Auch bei der europäischen Fracht steigt die Nutzung der Schiene. Auffällig ist das Wachstum im Bereich Fashion aus China. „Das lief früher immer als Kombi von Flugzeug – bei der Einführung der Kollektionen – und Schiff. Jetzt sieht man, dass der Schienenverkehr viel häufiger eingesetzt wird, um zwischenzeitlich die Vorräte an schnell abverkauften Items wieder aufzufüllen“, erklärt Dennis de Roo, Managing Director der D&R Group. „Mit dem Schiff kostet es 35 bis 40 Tage, mit dem Zug hat man es in 24 Tagen. Das macht einen doch etwas flexibler. Auf diese Weise transportieren wir ziemlich viel Fracht nach Frankreich, zum Beispiel Petit Bateau, Café Au Lait-Shirts und die

Kleidung für Carrefour.“

Im Prinzip gibt es vier Schienenverbindungen nach Westeuropa. Hamburg, München, Duisburg und Tilburg. Die beiden letzten haben einen nahezu direkten Anschluss nach Rotterdam. Nach Meinung des Spediteurs sind die Logistikketten nach China jedoch nicht immer so einfach, wie sie dargestellt werden. Die D&R Group hat bereits seit 1977 Erfahrung mit Transport von und nach China. De Roo: „Natürlich kann man online viel regeln und steigt die Transparenz, man muss jedoch wissen, wie der Hase läuft. Ankündigungen von Shuttledienstleistungen stellen sich oft als nicht mehr als ein einmaliger Zug heraus, und die Fahrpläne werden, was die Zeiten und die Bahnhöfe anbetrifft, auch nicht immer genau eingehalten. Trotzdem konnte Cross Limits 2018 einen Anstieg des Transports nach China um etwa 30 Prozent verzeichnen. De Roo: „Die Marge auf die Zugreise alleine ist dabei unter dem Einfluss der Einführung von allerlei Buchungstools ziemlich gesunken. Die Wertschöpfung der Spediteure muss also immer häufiger aus den zusätzlichen Dienstleistungen, wie zum Beispiel der Zollabfertigung und dem Organisieren der „Last Mile“ stammen. Und das ist natürlich auch richtig so.“

Quelle: D&R Group, Foto: D&R Group/ Shutterstock