

# Khorgos Gateway – Hub für den Handel von und nach China

Der Trockenhafen Khorgos Gateway ist ein bedeutendes Distributionszentrum im Südwesten Kasachstans. Seine Lage in unmittelbarer Nähe zur chinesischen Grenze sowie der Status einer Sonderwirtschaftszone begünstigt den Warenverkehr auf der Neuen Seidenstraße zwischen China und Europa.

Khorgos Gateway in Kasachstan



Foto: Khorgos Gateway

Die Steppe scheint endlos. Doch plötzlich erscheint ein Bahnhof. Gleis an Gleis, Wagen an Wagen, reihen sich die Züge. Gewaltige Kräne ziehen, bewegen und senken Container fast geräuschlos von Zug zu Zug. Wie ein umgedrehtes „U“ stehen und rollen sie lautlos über die Wagenreihen und verschieben Container. Einige gehen nach Europa, andere nach China, wiederum andere nach Zentralasien oder in die Golf-Staaten. Noch 2014 gab es hier nichts, es war ein bedeutungsloser Platz in der Steppe zwischen Kasachstan und China.

Khorgos Gateway ist mit fast 130 Hektar der größte Trockenhafen (dry port terminal) der gesamten Region. Das Projekt inklusive der Lagerplätze und der Freihandelszone umfasst 600 Hektar, davon sind 225 Hektar logistische und 225 industrielle Zone. Das neue Gateway soll den reibungslosen Transport der Frachten von und nach China sichern. Es wurde an einem strategisch günstigen Ort gegründet und soll schon bald zu einem der größten Umschlagplätze zwischen Europa und China werden. Im Mai 2017 schlossen die kasachische KTZ Express Modal Company, die chinesische Staatsreederei Cocos Shipping und der Hafen von Lianyungang einen Vertrag, in dem sie vereinbarten, das Projekt gemeinsam weiterzuentwickeln; Mehrheitsgesellschafter sind die Kasachen mit 51 Prozent. 1.600 Kilometer sind es bis zum nächsten Hafen, dem nächsten „wet port“, gleich ob nach Westen, Osten, Norden oder Süden.

### Handling-Service und zeitsparender Transport

Das „KTZE-Khorgos Gateway“ bietet zugleich viele Dienstleistungen: Das „Handling“ von Containern, den Umgang mit speziellen Frachten, egal ob sie Kühlung benötigen, gefährlich sind, Übergröße oder Übergewicht haben; das Umsetzen von schmalen Spuren (1.435 mm) auf breite (1.520), Lagerung, Umgruppierung und vieles mehr – ein Umschlags- und Lagerungsplatz für Güter fast jeder Art.

Im ersten Quartal 2019 kamen 181 Güterzüge aus China an, gegenüber 140 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Zielländer variierten: 67 Züge waren auf dem Weg nach Deutschland, 63 nach Polen, 42 nach Zentralasien, vier nach Russland, drei nach Afghanistan und zwei in den Nahen Osten. Jedes Jahr soll sich die Zahl der ankommenden Waren verdoppeln, so die Prognose einer renommierten Unternehmensberatung. Die meisten der Züge fahren also von China nach Zentralasien, an zweiter Stelle kommen die nach Deutschland mit Ziel Duisburg, dem größten Binnenhafen weltweit. Sie bringen vor allem Elektronikartikel, viele aber auch Kleidung. 80 Prozent der Container kommen leer aus Europa zurück. Doch immer öfter bringen sie auch aus Europa Waren nach Osten, so etwa Autoteile und auch Wein. Auf dem Seeweg würde der Transport rund 40 Tage dauern, preisgünstig, aber zu lang. Mit dem Flugzeug kommen sie in nur wenigen Stunden zum Ziel, schnell, aber teuer. Und nicht jedes Gut verträgt jede beliebige Art von Transport. Kostbare Weine zum Beispiel vertragen weder lange Seefahrten noch die großen Druckunterschiede von langen Flügen. Mit dem Zug gelangt die Fracht in neun bis zehn Tagen von China bis zum Ziel in Europa, nach Warschau und Berlin, Paris, London oder Duisburg. Temperaturunterschiede auf der Strecke von bis zu minus 40 Grad im Winter und bis zu plus 40 Grad im Sommer gleichen klimatisierte Transportwaggons aus. Wo die Gleise enden, reisen Frachten auf der Straße weiter. Der Um-

schlag vom Gleis auf die Straße und umgekehrt ist im Konzept von Khorgos integriert.

### Lager und Silos schaffen Flexibilität

Zum Lagern der Frachten baut Khorgos Gateway viele Lagerhallen und Silos. Erst wenige sind fertiggestellt, doch es gibt ausreichend Platz und große Pläne. Waren aus China sollen dort lagern, bis sie verkauft sind und auf die Reise zu ihrem Bestimmungsort gehen. So können am Gateway Züge mit unterschiedlichen Waren für ein Ziel koordiniert in einen Zug zusammengestellt werden. Das mindert die Transportkosten. Gleichzeitig schafft das Lager Flexibilität bei den Transportkapazitäten und den noch immer aufwendigen Abfertigungen an den Grenzen. Weitere Aktivitäten sind geplant: Produktion von Lebensmitteln, Herstellung von Lederwaren, Textilien, chemischen Produkten und Metallteilen. Der strategisch günstige Standort soll Investoren anziehen. Vielleicht wird sogar das „Moulin Rouge“ entstehen, ein Vergnügungspark.

Güter aus China durchqueren Kasachstan nur und unterliegen damit keinen Zollformalitäten in der Eurasischen Union, bis sie zur Grenze Belarus-Polen gelangen. Lange Schlangen bildeten sich dort im vergangenen Sommer, weil zu viele Waren gleichzeitig eintrafen und die Kapazitäten des Personals an der Grenze nicht ausreichten.

### Digitale Transportkette

Um dies zu vermeiden, befindet sich bereits eine weitere Neuerung auf dem Weg: Eine virtuelle Transportkette. Sie soll die Güter digital begleiten. Noch müssen alle Zollpapiere und Stempel real abgeholt und von Station zu Station bearbeitet werden. Alle Arbeitsgänge und damit verbundene Aktionen werden schon in Kürze über Computer laufen, vom Absender bis zum Empfänger – alles digitalisiert.

Für viele Güter ist der schnelle Transport von entscheidender Wichtigkeit, für andere wird das Zwischenlager von Vorteil sein. Die Getreidesilos zum Beispiel werden im Handel zwischen China und Zentralasien eine marktregulierende Funktion übernehmen, ein Gewinn für beide Seiten. Der strategisch günstig gelegene Umschlagplatz in Khorgos hat eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Nurlu Zhul, der neuen Wirtschaftspolitik Kasachstans, und der Kooperation der Belt and Road Strategie Chinas, auch bekannt als Neue Seidenstraße. Die neue Infrastruktur und die neuen Transitrouten durch Kasachstan spielen für das Land eine entscheidende Rolle, sowohl wirtschaftlich als auch politisch.

### Zusammenarbeit der Länder in Zentralasien

Die neue Zusammenarbeit der Länder in Zentralasien, auf der Konferenz von Samarkand im November 2017 vertraglich vereinbart, bildet die Grundlage für eine gemeinsame länderübergreifende Entwicklung in Zentralasien, was insbesondere die Wirtschaft betrifft. Damit kann die Region als ein gesamter Markt betrachtet werden, der mit 63 Millionen Menschen eine solide Größe für neue Vorhaben und Investitionen bietet. Die neue Bahnverbindung und die neuen Möglichkeiten für Lagerung und Umschlag der Waren im Khorgos Gateway entwickeln sich dynamisch und eröffnen neue Chancen.

*Dr. Birgit Wetzel*