

WEBINAR

# MARITIME ENGSTELLEN UND ALTERNATIVEN

DEZEMBER 2024

Prof. Dr. Marcus Hernig  
PROJEKT GLOBALE KONNEKTIVITÄT



# Wir stellen uns vor



## **Prof. Dr. Marcus Hernig**

Experte für Chinas neue Seidenstraße und  
Asien-Reisekorrespondent

Germany Trade & Invest, Bonn



## **Edda Schlager**

Zentralasienexpertin und  
Reisekorrespondentin

Germany Trade & Invest, Berlin



## **Frank Malerius**

GTAI-Korrespondent

Germany Trade & Invest, Bangkok








## **Martin Koubek**

Direktor – Seidenstraße & GUS-Region

METRANS

# Wissenswertes für die Teilnehmer

-  Teilnehmer sind stumm geschaltet
-  Webinar wird aufgezeichnet und steht nach dem Webinar zum Abruf bereit
-  Fragen über Chatfenster jederzeit möglich
-  Q&A Session am Ende der Präsentation
-  Kurze Umfrage nach dem Webinar



# Maritime Engstellen und Alternativen

Wie globale Krisen neue Handelsrouten für die deutsche Wirtschaft schaffen

1. Die Seerouten: Bedeutung und Probleme
2. Die Alternativen: Vorteile und Nachteile



# 1. DIE SEEROUTEN

**BEDEUTUNG UND PROBLEME**

# WELTHANDELSSTITUATION



Schiff  
**90%**

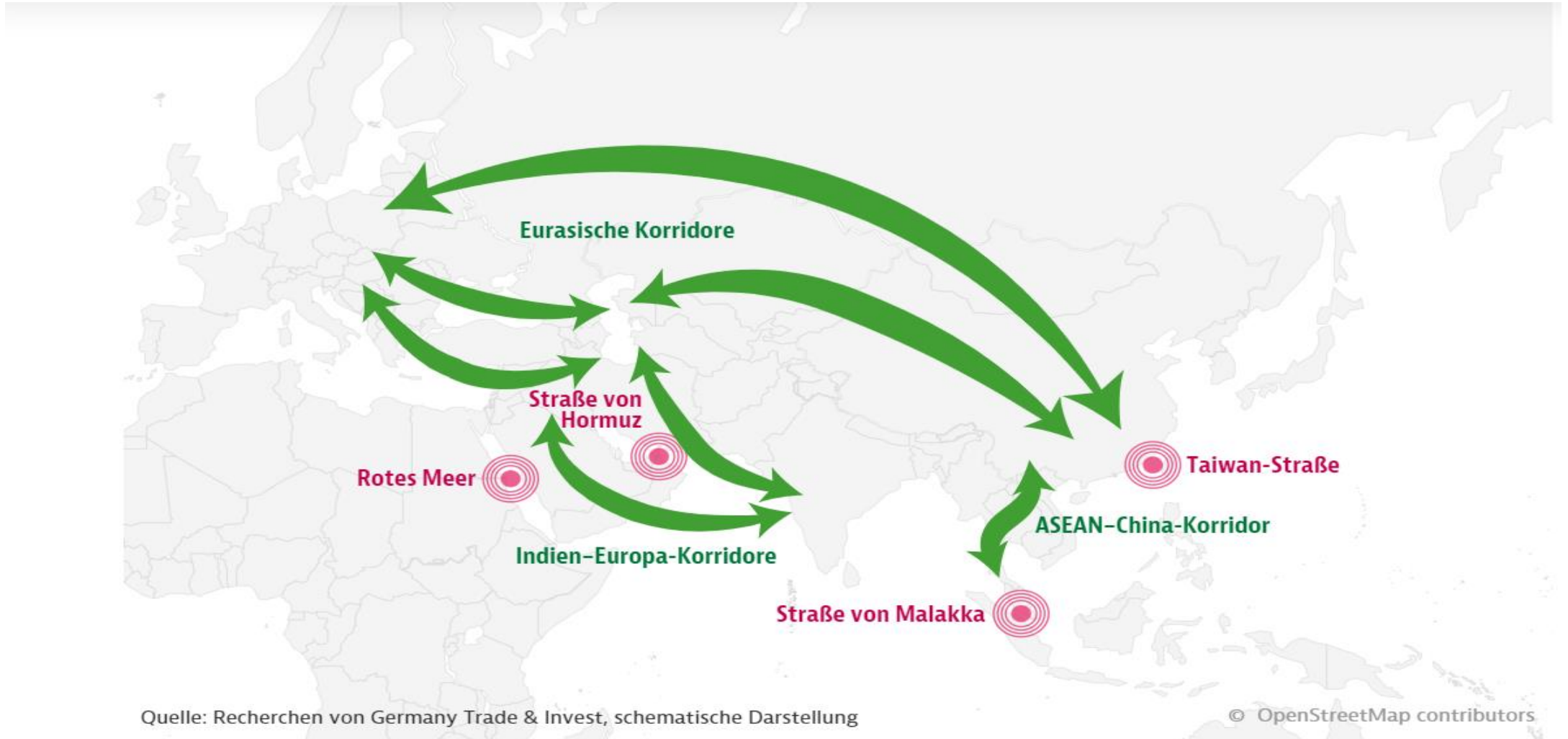


Zug, Straße, Flugzeug

**10%**



# VIER MEERENGEN- DREI KORRIDORE





## ROTES MEER

12%

des globalen  
Seehandels

- **Länger:** Kap-Route 6.000 Kilometer oder zwei Wochen länger als Rotes Meer
- **Teuer:** 10x höhere Transportversicherung
- **Teuer:** Verfünffachung der Containerkosten (7.000 US\$, Corona-Zeit 20.000 US\$ - bleibt berechenbar
- **Instabilität:** Ägypten 60% weniger Einnahmen, Tourismus-Einbrüche, Gefährdung Wachstumsregion Rotes Meer

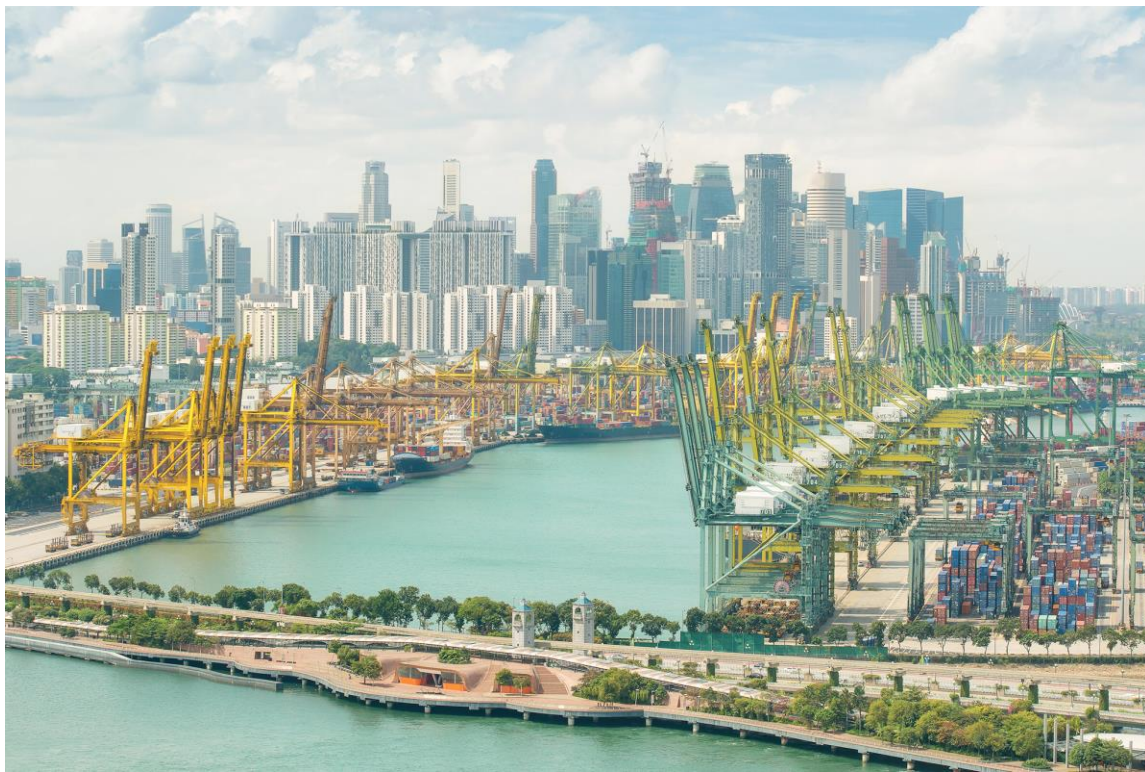
## STRASSE VON HORMUS

20%

des weltweiten  
Ölverbrauchs

- **Alternativlos:** Einziger Zugang Persischer Golf
- **Alternativlos:** Öl aus Saudi-Arabien, VAE, Kuwait, Irak und Iran, Flüssiggas (LNG) aus Katar
- **Alternativlos:** Pipelines als Alternative unterentwickelt, neue in Bau (Abu Dhabi-Fujairah)
- **Unwahrscheinlich:** Blockade, d.h. offen im Iran-Irak-Krieg, alle Großmächte für offene Straße, Iran abhängig von Offenheit





## STRASSE VON MALAKKA

95%

des Handels  
zwischen Europa  
und Südostasien.

- **Wichtig:** Singapur (Welt Nr. 2) regionaler Hub
- **Unverzichtbar** - für Deutschland: 10% aller Exporte (China!), 20% aller Importe (China!)
- **Lebensnotwendig** – für China und Ostasien: Öl- und Energieimporte, Konsum- und Investitionsgüterexporte
- **Geopolitisch:** leicht zu blockieren, USA könnten Welthandel zusammenbrechen lassen



## TAIWAN STRASSE

50%

aller  
Containerschiffe

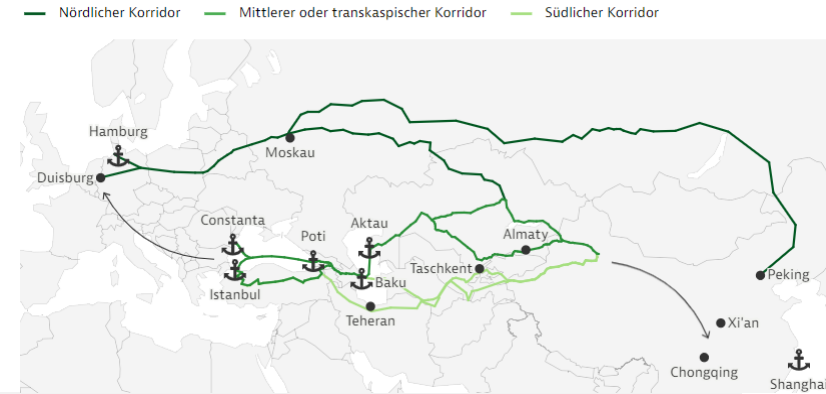
- **Lebensnotwendig:** für Taiwan, Japan und Südkorea, m.E. auch China
- **Geschäftig:** Die wichtigsten Häfen der Welt liegen dort (u.a. Shanghai, Ningbo und Kaohsiung)
- **Taiwan-Krise:** fast 98% aller Ein- und Ausfahrten
- **Dilemma:** auch CN hängt ab – sucht Alternativen
- **Denkbar:** Blockade durch CN, 2022 schon im Ansatz



## 2. DIE ALTERNATIVEN

VORTEILE UND NACHTEILE

# ALTERNATIVE 1: EURASISCHE KORRIDORE



## Vorteile

- + **Variantenreich:** drei mögliche Bahnrouten: nördlicher, mittlerer, südlicher Korridor
- + **Schnell:** 2 Wochen statt 32-55 Tage (Nordroute)  
Immer bedeutender: 2023 schon 12,5% allen Handels zwischen China und Europa (inkl. Russland)
- + **Dynamisch:** Mittlerer Korridor (MK) wird von EU und China unterstützt, viel Interesse „von Osten“ an MK
- + **Nachgefragt:** Q1-2024: 25-40% mehr nachgefragt als Vorjahr
- + **Angebotsreich:** verschiedene Anbieter aus D, EU und China

## Nachteile

- **Sanktioniert:** Hauptroute (nördlicher Korridor) durch Russland
- **Marginal:** Mittlerer Korridor nur 3% der transportierten Waren, nur 25% genutzt
- **Tabu:** Südkorridor für deutsche/europäische Unternehmen wegen Iran kaum nutzbar
- **Volatil:** nur Laufzeiten auf Nordroute verlässlich, Mittlerer Korridor 13-60 Tage...



# ALTERNATIVE 2: ASEAN-CHINA-KORRIDOR



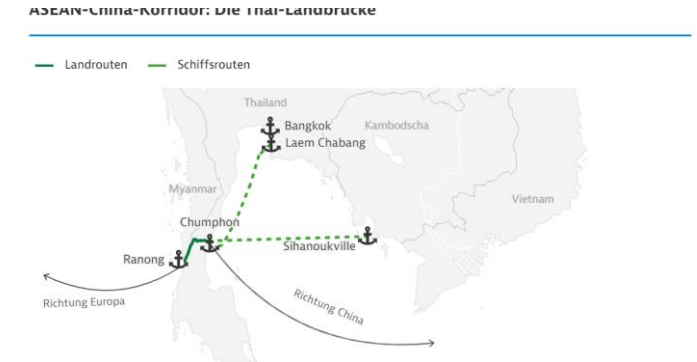
## Vorteile

- + **Variantenreich:** Drei neue „multimodale“ Routen  
1) Kunming-Laos-Thailand-Malaysia-Singapur, 2) Beibu-Golf-Malaysia, 3) Vietnam-Überlandroute
- + **Sicher:** Komplette Umgehung der „Meerengen“
- + **Schnell:** ASEAN mit China und Europa komplett über Land-schnelle Laufzeiten via Chongqing, deutsche und internationale Anbieter
- + **Wachstumsstark:** Hub Chongqing, Beibu-Golf-Häfen schon HH-Format (9 Mio. TEU)

## Nachteile

- **Unfertig:** bisher nur CN-Laos-Bahn (LCR) ausgebaut, Thailand 2028, Malaysia inaktiv
- **Teuer:** Schienenverbindung teurer als Seefracht
- **Beschränkt:** Vietnam-Verbindungen noch in der Testphase, Pilotzüge, wenig Angebote

# ALTERNATIVE 3: THAILAND-LANDBRÜCKE (ASEAN-China-OAS)



## Vorteile

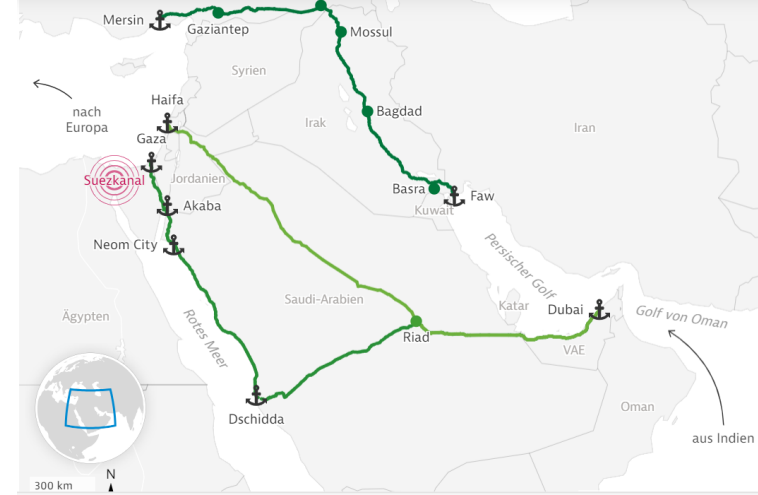
- + **Entlastend:** Direkte Alternative zur Straße von Malakka
- + **Beschleunigend:** 2,5 Tage schneller
- + **China-Sicherheit:** Exporte aus China (und umgekehrt) zusätzlich „gesichert“
- + **Konkurrierend:** fordert Singapur-Monopol heraus

## Nachteile

- **Aufwendig:** kompliziertes und teures Umladen: Schiff-Schiene-Schiff
- **Utopisch:** in kurzer Zeit zwei neue Häfen (Chumphong und Ranong) von Weltrang schaffen
- **Schuldenlastig:** Projekt mit 28 Mrd. US\$ sehr teuer, Abhängigkeit von Dubai und Peking
- **Nicht nachhaltig:** Projekt umweltbelastend



# ALTERNATIVE 4: ARABISCHE LANDBRÜCKEN



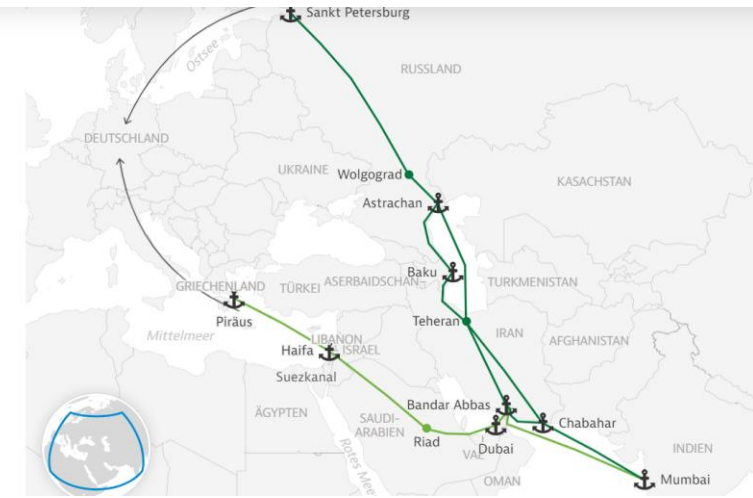
## Vorteile

- + **Variantenreich:** drei Routen: Dubai-Haifa, Dubai-Gaza, Türkei-Al Faw (Irak, Persischer Golf)
- + **Friedensstiftend:** verbindet Feinde über Handelsrouten (Haifa/Israel als wichtiger Hafen, Gaza mit Zukunft)
- + **Zukunftsweisend:** neue arabische „Blüte“ am Mittelmeer

## Nachteile

- **Utopisch:** weltpolitische Realität wenig Hoffnung (Israel-Gaza-Arabien)
- **Krisennah:** zusätzlich nahe Syrien und Iran
- **Teuer:** Development Road-Infrastruktur (Ausbau Mersin, Al Faw, Schienentrassen etc.) mind. 17 Mrd. US\$

# ALTERNATIVE 5: INDIEN-EUROPA-KORRIDOR



## Vorteile

- + **Variantenreich:** Zwei Korridore, India-Middle East Europe Corridor (IMEC) und Internationaler Nord-Süd-Transit-Korridor (INSTC)
- + **Schnell:** deutliche Laufzeitverkürzung – INSTC -40%, neue Frachtrouten Arabien
- + **Günstig:** Handel mit Indien via INSTC/IMEC bis 30% günstiger als via Rotes Meer



## Nachteile

- **Sanktioniert:** INSTC bezieht Russland und Iran mit ein (Partner Indiens)
- **Krisenreich:** Schlüsselhafen Haifa
- **Irrelevant:** INSTC momentan keine Bedeutung für Europa
- **Utopisch:** Infrastrukturen (Schiene, Häfen) für IMEC nur in Planung, max. Start Bauphase (Hafen Vadhvan 2028)

# Contact Us



## **Prof. Dr. Marcus Hernig**

Experte Konnektivität und Asien-Korrespondent  
Germany Trade and Invest BONN

PROJEKT KONNEKTIVITÄT

**TEL:** +4915117409103/+4915772923629

[marcus.hernig@gtai.de](mailto:marcus.hernig@gtai.de)

[www.gtai.de/konnektivitaet](http://www.gtai.de/konnektivitaet)

[www.gtai.de/meerengen-alternativrouten](http://www.gtai.de/meerengen-alternativrouten)

For more information please visit

[www.gtai.de](http://www.gtai.de)