

Die Neue Seidenstraße

Das Megaprojekt Belt and Road lässt Asien und Europa zusammenwachsen



Neue Ära: Die Neue Seidenstraße verbindet China mit dem Westen und verleiht der Region enorme Impulse

Rückenwind: Die Infrastruktur vieler ASEAN-Staaten ist veraltet – wie Malaysia, Vietnam und Indonesien profitieren

Drehkreuze: Hamburg und Duisburg gehören bereits zur Neuen Seidenstraße – der Warenumsatz legt zu

Eine neue Ära der Globalisierung beginnt



Belt and Road – das Megaprojekt bietet die Chance, dass Asien und Europa enger zusammenwachsen. Die Initiative knüpft an das legendäre Netz von Handelswegen an, auf denen anderthalbtausend Jahre lang Waren mit Karawanen aus China bis ans Mittelmeer transportiert wurden. Peking bündelt damit seine Ziele zum Aufbau eines interkontinentalen Infrastruktur-Netztes zwischen Asien, Europa und Afrika. Auf dem See- und auf dem Landweg soll die Neue Seidenstraße das Reich der Mitte mit den Industrienationen im Westen verbinden und den Volkswirtschaften entlang der Route enorme Impulse verleihen.

Der Plan ist gigantisch: 900 Projekte in 65 Ländern mit einem Investitionsvolumen von 850 Milliarden Dollar stehen in Aussicht. In den beteiligten Staaten leben rund 4,4 Milliarden Menschen, also rund zwei Drittel der Weltbevölkerung. Hinter der chinesischen Initiative, an der bereits seit 2013 gearbeitet wird, steht allerdings wesentlich mehr als der Bau von Autobahnen, Eisenbahnlinien und Häfen. Ökonomen sprechen vom größten Wirtschaftsplan des 21. Jahrhunderts: Ziel ist es, den freien Handel und damit das Wirtschaftswachstum in den Teilnehmerländern voranzutreiben. „Die Seidenstraße-Initiative wirkt sich auf die gesamte Weltwirtschaft aus“, sagt **Peter Wong, Deputy Chairman and Chief Executive von The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Ltd.** „Dabei ist Belt and Road ein Marathon und kein Sprint. Es wird viele Jahre dauern, die Ziele zu verwirklichen. Wir befinden uns gerade am Anfang einer langen Reise“, unterstreicht er.



Peter Wong,
Deputy Chairman
and Chief Executive,
The Hongkong and
Shanghai Banking
Corporation Ltd.

Wong ist davon überzeugt, dass mit Belt and Road die Eckpfeiler für ein weltweit widerstandsfähiges Finanzsystem geschaffen werden. Die neugegründete Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank AIIB stellt für die Umsetzung der Seidenstraße-Initiative rund 40 Milliarden Euro bereit. Bemerkenswert: Deutschland ist als Gründungsmitglied der Bank der größte Partner in Europa. Darüber hinaus unterstützen der Seidenstraßen-Fonds und die New Development Bank das Vorhaben. Die Institute verfügen insgesamt über eine Finanzkraft von 240 Milliarden Dollar.

„Die Seidenstraße-Initiative belebt die Finanzmarktaktivitäten in Dutzenden von Ländern“, erläutert der HSBC-Experte. „Das Ganze ist mächtiger als Tausende Kilometer neue Eisenbahnlinien und Asphaltstraßen.“

China treibt die Globalisierung an

Belt and Road hat das Potenzial, die Karten auf weltpolitischer Ebene neu zu mischen. So haben sich die Beziehungen zwischen der größten Wirtschaftsmacht USA und dem Rest

der Welt zuletzt geändert. Die geplanten Handelsbeschränkungen der Vereinigten Staaten und ihr Austritt aus dem Pariser Klimaabkommen demonstrieren die Stimmung in Washington.

„Während Amerika seine Position als treibende Kraft der Globalisierung Stück für Stück aufgibt, bemüht sich China immer mehr, diesen Part zu übernehmen“, sagt **Stuart Gulliver, Group Chief Executive der HSBC.** Die Volksrepublik treibe seit einiger Zeit nicht nur die wirtschaftliche Globalisierung, sondern auch die ökologischen Prozesse weltweit an.



Stuart Gulliver,
Group Chief Executive
der HSBC

Zur Kritik, China wolle nur seine eigene Wirtschaft stärken, sagt er: „Chinas Strategie ist es insbesondere, mit den entwickelten Staaten zusammenzuarbeiten – und nicht gegen sie. Nicht nur für seine eigenen Interessen, sondern im Interesse der Globalisierung handelt China so.“ Den Chinesen gehe es

darum, Barrieren einzureißen und die Zusammenarbeit unter den Nationen zu fördern. Indem China in Eisenbahn, Häfen und Kraftwerke investiere, stimuliere das Reich der Mitte den grenzüberschreitenden Handel.

„Dabei geht es nicht nur um den Handel mit den Nachbarländern, sondern auch um weit entfernte Regionen wie Europa, Afrika und den Nahen Osten“, betont **Natalie Blyth, Global Head of Trade & Receivables Finance der HSBC.**



Natalie Blyth,
Global Head of Trade & Receivables Finance der HSBC

Nicht nur im Industriesektor, auch im Dienstleistungsbereich, der Informationstechnik und im Einzelhandel. Peking erwartet, sein Handelsvolumen mit den Ländern der Neuen Seidenstraße innerhalb von zehn Jahren zu verdoppeln – auf 2,5 Billionen Dollar. „Und das sind nur die ersten Schritte“, so die Expertin.

Asien wird zu einem globalen Zentrum des Konsums

Ein ökonomischer Katalysator sind dabei insbesondere die aufstrebenden Schwellen- und Entwicklungsländer Asiens, deren Wirtschaft durch die geplanten Infrastrukturprojekte angekurbelt werden dürfte. Dies betrifft zum Beispiel Thailand, Vietnam, Malaysia, Indonesien und Bangladesch.

„Wir gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 um die drei Milliarden Menschen in den heutigen Schwellenländern zur

Mittelklasse gehören werden. Dies beinhaltet einen sozialen Wandel, der Asien zu einem globalen Zentrum des Konsums und zu einem Katalysator für internationale Kooperationen von morgen macht“, sagt Natalie Blyth.

Kurzum: Mit der Umsetzung der chinesischen Belt-and-Road-Initiative wird die Entwicklung einer neuen wirtschaftlichen Weltordnung einhergehen.

Damit die Verwirklichung dieses Megaprojekts gelingt, ist jedoch nicht nur die Unterstützung internationaler Investoren unerlässlich. Für die geplante Entwicklung einer länderübergreifenden Infrastruktur, hochwertiger Industrien und Innovationen sind Erfahrung und moderne Technik vonnöten. Für europäische und insbesondere für deutsche Unternehmen mit einschlägigem Know-how ergeben sich damit enorme Chancen – die es zu nutzen gilt.



Mit 900 Projekten in 65 Ländern

hat Chinas Belt-and-Road-Initiative das Potenzial, die Karten auf wirtschafts- und handelspolitischer Ebene weltweit neu zu mischen.



Gigantische Dimensionen – Die Neue Seidenstraße in Zahlen

3 Mrd. Menschen

könnten bereits im Jahr 2030 in den aufstrebenden Schwellenländern Asiens der Mittelklasse angehören.

2,5 Billionen US-Dollar

könnte Chinas Handelsvolumen mit den Ländern der Neuen Seidenstraße betragen – doppelt so viel wie 2015.

Mehr als 1 Mrd. US-Dollar

ist der Wert des Auftrags, den Siemens für den Bau einer Kraftwerk- und Entsalzungsanlage in Saudi-Arabien übernommen hat.

850 Mrd. US-Dollar

ist das Investitionsvolumen der 900 Projekte, die innerhalb der Belt-and-Road-Initiative umgesetzt werden sollen.

100.000 Container

zwischen Deutschland und China bis 2020 sind von der Deutschen Bahn angekündigt worden, dreimal mehr als 2014.

240 Mrd. US-Dollar stark ist die Finanzkraft, über die die AIIB, der Seidenstraßen-Fonds und die New Development Bank verfügen.

Mit 2,89 Mrd. US-Dollar ist der Ausbau der 350 Kilometer langen Bahnstrecke von Belgrad nach Budapest das teuerste Projekt in Europa.

4,4 Mrd. Menschen, somit rund zwei Drittel der Weltbevölkerung, leben in den 65 Ländern, die an der Belt-and-Road-Initiative beteiligt sind.



Die Neue Seidenstraße verleiht Südostasien Rückenwind

Die Infrastruktur vieler ASEAN-Staaten ist veraltet und an der Kapazitätsgrenze. Wie Malaysia, Vietnam und Indonesien von Belt and Road profitieren können.



Infrastruktur ist das Rückgrat der Weltwirtschaft. Ist sie international gut ausgebaut und auf einem modernen Stand der Technik, kann sie Transportkosten senken und den Handel beflügeln. Den meisten der aufstrebenden Schwellenländer Asiens fehlen jedoch die finanziellen Mittel zum Ausbau von Schienenwegen, Straßen und Häfen. Sie können deshalb besonders von der chinesischen Initiative einer Neuen Seidenstraße profitieren. Im Rahmen des Projekts könnten Hunderte Milliarden US-Dollar in die Modernisierung ihrer Infrastruktur fließen.

Chancen ergeben sich beispielsweise für Malaysia, Vietnam und Indonesien, einige der größten Volkswirtschaften der südostasiatischen Staatengemeinschaft ASEAN, die ohnehin eine Wirtschaftszone mit freiem Verkehr von Produkten, Dienstleistungen und Kapital anstreben. „Die Infrastruktur ist zu einer unverkennbaren Priorität dieser Länder geworden – insbesondere im Hinblick auf die zunehmende Urbanisierung“, sagt **Stuart Tait, Group General Manager and Regional Head of Commercial Banking Asia Pacific bei HSBC**.



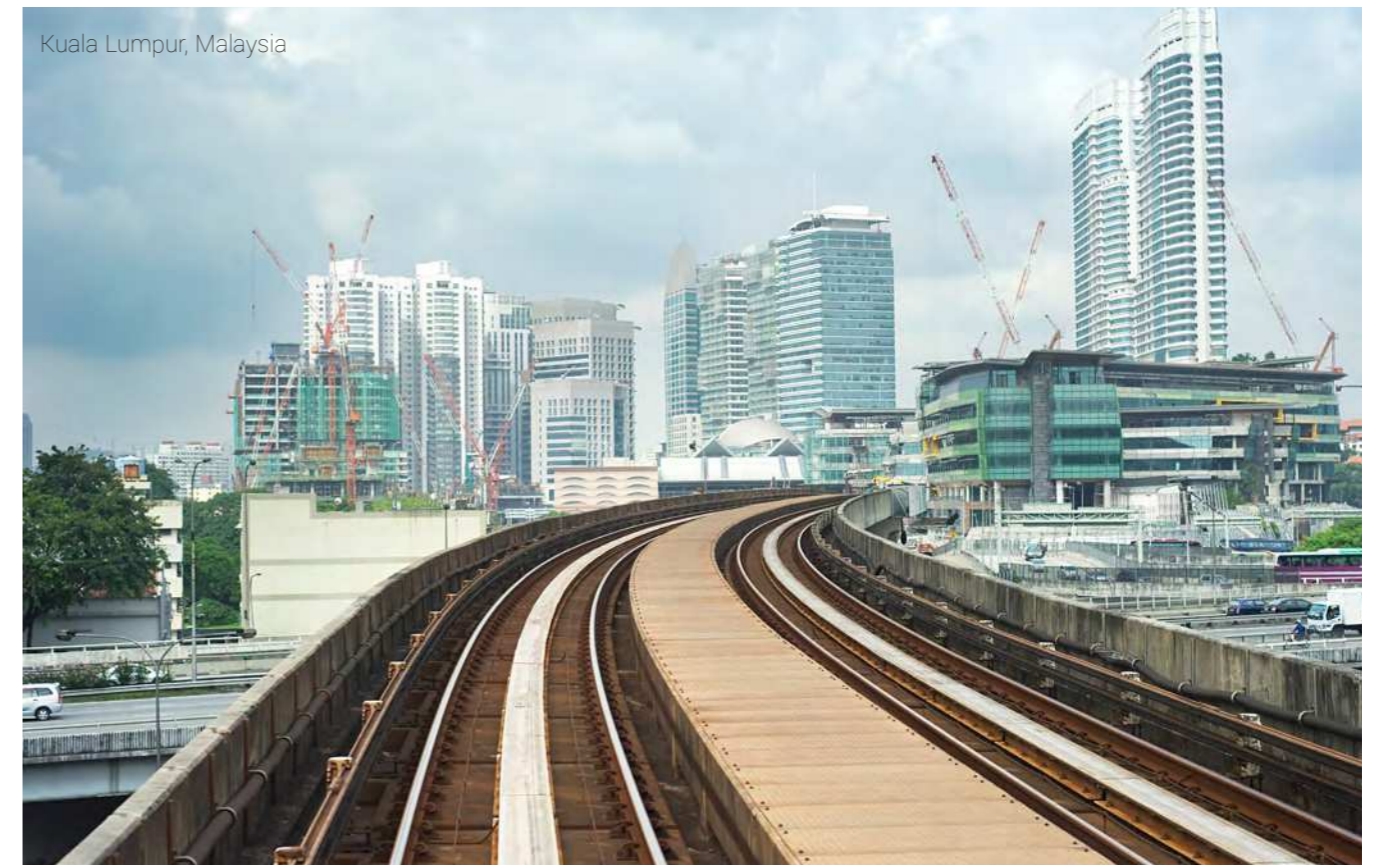
Stuart Tait,
Group General
Manager and Regional
Head of Commercial
Banking Asia Pacific
bei HSBC

„Seit Jahrzehnten gibt es in der Region einen enormen Nachholbedarf. Das gilt sowohl für die harten Infrastrukturen wie Straßen, Eisenbahnen und Häfen als auch für die weichen Infrastrukturen wie Wasser- und Kläranlagen, Schulen und Krankenhäuser“, so der Experte.

Malaysia: Auf dem Weg zur wichtigen Handelsnation
Malaysia ist unter den drei Ländern das mit Abstand wirtschaftlich stärkste, und das Ziel der Regierung ist es, bis zum Jahr 2020 in die Riege der „High Income Countries“ aufzusteigen. Um dies zu erreichen, will das Land seine wirtschaftliche Abhängigkeit vom Erdöl weiter verringern. Erste Erfolge auf diesem Weg sind bereits erkennbar. So ist Malaysia inzwischen eine wichtige Handelsnation mit einem Schwerpunkt auf elektronischen Gütern aus dem Mikrochip- und Solarbereich. Um diese Entwicklung erfolgreich fortsetzen zu können, ist der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entscheidend.

Umso euphorischer wurde Ende 2016 in der malaysischen Presse über die Ankündigung eines neuen Megavorhabens berichtet. So will China eine milliarden schwere Bahnverbindung in Malaysia errichten. Die 620 Kilometer lange Strecke soll den Osten mit dem Westen des Landes verbinden und von Port Klang über die Hauptstadt Kuala Lumpur nach Kuantan verlaufen. Mit Investitionen von etwa 13 Milliarden US-Dollar ist es das größte Projekt dieser Art auf der südostasiatischen Halbinsel. Finanziert wird das Vorhaben durch einen zinsgünstigen Kredit der Export-Import Bank of China. Auch bei der Errichtung des Tiefseehafens Melaka Gateway Port und eines Stahlwerks im östlichen Teilstaat Sarawak wollen Unternehmen beider Länder zusammenarbeiten. China ist bereits seit 2009 der wichtigste Handelspartner Malaysias. Mit der Verwirklichung der Neuen Seidenstraße dürften die wirtschaftlichen Beziehungen zum Reich der Mitte noch enger werden.

Kuala Lumpur, Malaysia



Vietnam: Investitionen in die Infrastruktur

Der vietnamesische Außenhandel floriert, und der Logistikmarkt hat in den vergangenen Jahren sogar deutlich zweistellig zugelegt. Zugleich ist sich die Regierung in Hanoi bewusst, dass sie die Transportinfrastruktur deutlich verbessern muss, um Vietnams Position im weltweiten Wettbewerb behaupten zu können und die Voraussetzung für weiteres Wachstum zu schaffen. So hat es das Land im Logistics Performance Index der Weltbank 2016 nur noch auf Rang 64 geschafft, während es zwei Jahre zuvor noch auf Platz 48 lag.

So sind beispielsweise die beiden größten Flughäfen Vietnams, Noi Bai in der Hauptstadt und Tan Son Nhat in Ho Chi Minh City, völlig überlastet. Sie müssten umfassend erweitert und die Zufahrtswege ausgebaut werden. Die Finanzierung entsprechender Projekte ist jedoch vielfach noch nicht geklärt. Ein besonderer Engpassfaktor ist zudem die Hafeninfrastruktur. Die Vietnam Maritime Administration zählt zwar landesweit 234 Häfen – allerdings sind die meist veraltet. Viele Regionalhäfen verfügen nicht über moderne Beladungsvorrichtungen und sind schlecht an das Hinterland angebunden. Zusätzliche Investitionen könnten dem Land neuen Schub verleihen, denn die strategische Lage und die Verbindungen zu China, Indien und den anderen ASEAN-Staaten machen Vietnam für Investoren und als Exportbasis attraktiv.

Indonesien: Hohe Abhängigkeit vom Rohstoff-Export

Im Unterschied dazu ist Indonesien besonders reich an mineralischen Rohstoffen und zählt zu den weltweiten

Hauptexporteuren von Kohle, Zinn, Nickel, Kupfer, Bauxit und Gold. Zugleich ist jedoch auch die Abhängigkeit von diesem Wirtschaftszweig und den schwankenden Weltmarktpreisen sehr hoch. Belt and Road bietet dem Land die Chance, dieses Klumpenrisiko zu reduzieren. Ohnehin will der Archipel seine Infrastruktur bis 2019 für fast 300 Milliarden US-Dollar modernisieren. Priorität haben dabei der Ausbau des Energiesektors und des Seeverkehrs. Der stark wachsende Energieverbrauch erfordert den Bau neuer Kraftwerke. Der Staat kann aber nur 60 Prozent der geplanten Summe aufbringen und ist deshalb auf das Engagement weiterer Investoren angewiesen.

Darüber hinaus hat die indonesische Regierung wichtige Schritte unternommen, Regulierungskosten einzudämmen und den Weg für ausländische Direktinvestitionen frei zu machen. Das Belt-and-Road-Projekt dürfte die Reformbereitschaft des Staates weiter stärken. Experten gehen davon aus, dass dadurch der Handel mit China, aber auch mit Indien maßgeblich ausgeweitet werden kann. Bis 2030 könnten die beiden bedeutendsten Länder Asiens die großen Industrienationen USA und Japan als Top-Exportregionen Indonesiens ablösen.

Diese Beispiele zeigen deutlich, wie groß der Nachholbedarf vieler asiatischer Länder in puncto Infrastruktur ist. Die chinesische Initiative für eine Neue Seidenstraße eröffnet ihnen daher enorme Möglichkeiten, die eigene wirtschaftliche Entwicklung voranzutreiben, und bietet den ASEAN-Staaten die Chance, in besonderem Maße von Belt and Road zu profitieren.



Ho Chi Minh City (Saigon), Vietnam

Kann auch mein Unternehmen von Belt and Road profitieren? Eine Checkliste

Die Neue Seidenstraße bietet nicht nur international agierenden Konzernen Chancen, sondern auch Mittelständlern. Nicht immer lassen sich auf den ersten Blick Möglichkeiten erkennen, von der Initiative zu profitieren. Wer jedoch genauer hinschaut, kann vielleicht am Ende ganz neue Aspekte für sich entdecken. Zu welcher Branche ein Unternehmen auch immer gehört: Das Management sollte prüfen, welches Potenzial Belt and Road für den eigenen Geschäftserfolg bietet. Dabei hilft diese Checkliste:

#1

Bei meinem Unternehmen handelt es sich um einen Mittelständler, nicht um einen großen Projektentwickler. Bietet Belt and Road dennoch Chancen für uns?

Als Zulieferer mit moderner Technik und Know-how könnten Sie in Asien gefragt sein. Durch die Unterversorgung vieler Länder besteht in diesen Bereichen häufig großer Nachholbedarf. Es wäre nicht das erste Mal, dass Unternehmen oder Staaten auf das Know-how „Made in Germany“ vertrauen und dabei auch mit kleineren Firmen zusammenarbeiten.

#2

Mein Unternehmen baut weder Straßen noch Häfen. Ist es dennoch möglich, von den milliardenschweren Investitionen zu profitieren?

Unter dem Stichwort „Infrastruktur“ finden sich viele Wirtschaftsbereiche, die in vielen Ländern ein wichtiges Thema sind. Dazu gehören neben Straßen, Bahnschienen und Häfen auch Kraftwerke – und öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser oder auch Dienstleistungen – etwa im IT- und Tourismusbereich.

#3

Wir haben aktuell keine engen Geschäftskontakte in asiatischen Ländern. Kann eine Beteiligung an Belt and Road dennoch gelingen?

Hat Ihre Firma in der Vergangenheit irgendeinen Bezug zu Asien gehabt? Gab es Zusammenkünfte oder Meetings, in denen die Geschäfte aus Asien ein Thema waren? Möglicherweise kennen Sie bereits einen Wirtschaftsspezialisten für diese Region. Auch eine Bank wie HSBC – mit einem starken Netzwerk vor Ort – bietet sich als potenzieller Partner an. Dies kann Mühe, Zeit und Investitionen sparen.

#4

Asien gehörte bisher nicht zu unseren Kernmärkten. Kann die Neue Seidenstraße die Nachfrage nach unseren Produkten steigern?

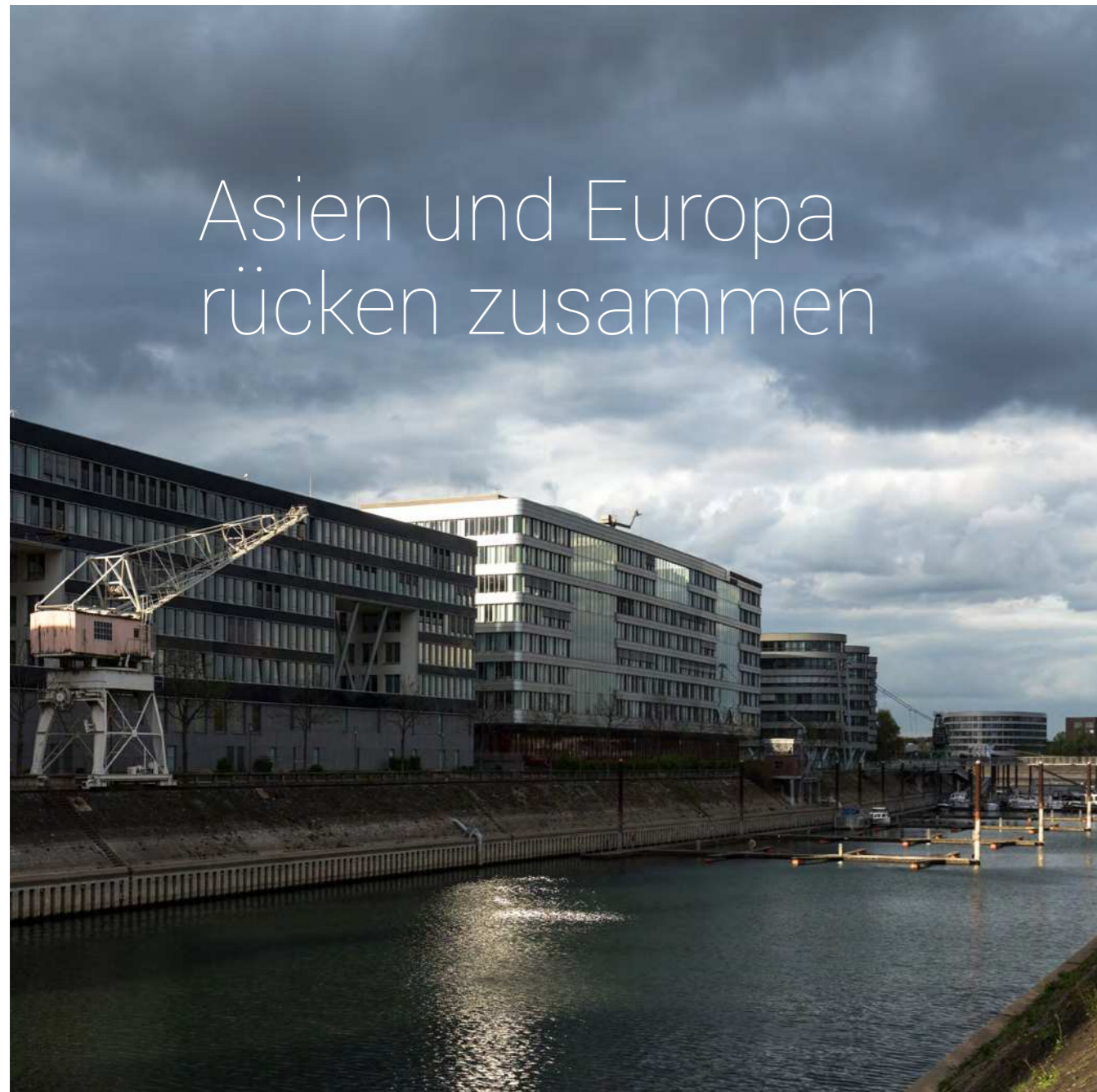
Während in großen Schwellenländern wie China und Indien die Industrialisierung immer weiter voranschreitet, stehen andere asiatische Länder noch in den Startlöchern. Sogenannte Frontier Markets wie Bangladesch und Pakistan sind die Schwellenländer von morgen. Sie bieten Zugang zu einigen der dynamischsten und wachstums-

stärksten Volkswirtschaften der Welt. Mit dem wachsenden Wohlstand, den die Neue Seidenstraße mit sich bringen soll, wird auch die Nachfrage nach Produkten aus Bereichen wie Pflege, Konsum und Mobilität steigen.

#5

Bisher war es für mein Unternehmen zu aufwendig, eigene Standorte in Asien zu etablieren. Wird dies in Zukunft leichter werden?

Mit der Neuen Seidenstraße sollen in Zukunft Hürden aus dem Weg geräumt werden. Lockern sich beispielsweise die Handelsbestimmungen, könnte es für europäische Firmen einfacher und kostengünstiger werden, nach Asien zu expandieren und dort Standorte zu etablieren. Daher empfiehlt es sich, die Märkte in Südostasien und deren Handelsbestimmungen zu beobachten und zu analysieren. Möglicherweise ergibt sich daraus ein günstiger Einstiegsmoment.



Asien und Europa rücken zusammen

Mit Hamburg und Duisburg haben zwei deutsche Logistikkreuzer bereits einen festen Platz auf den chinesischen Karten, die das rasant wachsende Netz der Neuen Seidenstraße abbilden. Und der Warenumschlag legt ständig zu.

Während sich vor drei Jahren lediglich drei Züge pro Woche auf die Fahrt aus dem zentralchinesischen Chongqing in Richtung Duisburg machten, verkehren inzwischen etwa 20 Züge pro Woche zwischen dem Duisburger Hafen (Duisport) und verschiedenen Zielen in China. Sie transportieren unter anderem Laptops sowie Computerzubehör und benötigen für die Tausende Kilometer lange Strecke nur 14 bis 17 Tage. Das ist etwa die Hälfte der Zeit, die ein Container auf dem Seeweg benötigen würde.

Die guten Verbindungen ins Reich der Mitte sind für den Duisport ein entscheidender Wachstumstreiber – auch für die Zukunft. Ende vergangenen Jahres hat das Unternehmen eine Kooperationsvereinbarung mit der Logistikdivision der Staatsholding China Merchants Group geschlossen. Sie sieht

eine Beteiligung der Duisburger Hafen AG am Ausbau der Verteilknotenpunkte entlang der Routen von Europa nach China vor.

„Das Beispiel zeigt, dass auch deutsche Unternehmen von der Hunderte Milliarden US-Dollar schweren Initiative der chinesischen Regierung profitieren können. Dennoch ist es nicht so einfach, an die Aufträge heranzukommen. Zum einen, weil die Entscheidungsstruktur über die Auftragsvergabe sehr komplex ist, und zum anderen, weil man nicht nur mit regionalen, sondern auch mit globalen Wettbewerbern in Konkurrenz steht“, sagt **Christian Kolb, der als Bereichsvorstand bei HSBC Deutschland** innerhalb des Ressorts Corporate and Institutional Banking das Geschäft mit mittelständischen Unternehmen verantwortet.



Christian Kolb,
Bereichsvorstand bei
HSBC Deutschland

„**„Made in Germany“ als Wettbewerbsvorteil** Zugleich weist Christian Kolb aber auch darauf hin, dass deutsche Hochtechnologie in vielen Ländern nur wenig Wettbewerb zu fürchten hat. „Wenn es beispielsweise um Tunnelbohrungen geht, werden als Erstes die Weltmarktführer angesprochen.“ Ein Beispiel hierfür ist Kirgisistan, wo gerade Hochgeschwindigkeitsverbindungen und Straßen entstehen. Da lokale Bauunternehmen solche Projekte kaum stemmen können, werden diese meist von chinesischen Großkonzernen übernommen. Doch auch sie benötigen bei technisch und geologisch komplexen Abschnitten Spezialisten.

Dabei beschränken sich die Chancen für deutsche Unternehmen nicht auf die Branchen Logistik und Bauindustrie. Auch in anderen Bereichen sind deutsche Technologie und Know-how bereits heute in Asien gefragt. So errichten chinesische Unternehmen aktuell Windkraftanlagen in Pakistan. Die Turbinen dafür kommen jedoch aus Deutschland. Für die Zukunft sieht Christian Kolb heimische Firmen aber nicht nur als Technologielieferanten. „Deutsche Unternehmen haben wiederholt bewiesen, dass sie erfolgreich Stromtrassen verlegen, Bahnkorridore errichten und Überseehäfen ausbauen können“, sagt er.

Die Bundesrepublik ist Gründungsmitglied der Asiatischen Infrastruktur-Investitionsbank AIIB, einem der wichtigsten Financiers der Belt-and-Road-Vorhaben, was bei der Beteiligung an Ausschreibungen für die Großprojekte sicher kein Nachteil ist. Mit Joachim von Amsberg bekleidet sogar ein Deutscher die Position des Vizepräsidenten für Politik und Strategie.

„Ob ein Unternehmen in einer Ausschreibung erfolgreich ist, wird auch von wirtschaftlichen Faktoren entschieden“, ist sich **Sven Jürgensen, Co-Head Corporate Treasury Solutions bei HSBC Deutschland**, sicher. Dabei stellt sich für deutsche Unternehmen zusätzlich die Herausforderung, rechtzeitig von Vergabeverfahren in den verschiedenen asiatischen Ländern zu erfahren, um sich



Sven Jürgensen,
Co-Head Corporate
Treasury Solutions bei
HSBC Deutschland



daran beteiligen zu können. „Es ist in Asien deutlich schwieriger als in Europa, mit den richtigen Ansprechpartnern für die einzelnen Projekte in Kontakt zu kommen“, berichtet Sven Jürgensen. „Umso wichtiger ist eine gute Vernetzung in den einzelnen Staaten.“ Zahlreiche Firmen sind in Asien bereits gut vertreten, andere setzen auf Partner mit einem starken Netzwerk vor Ort.

Währungsrisiken lassen sich absichern

Darüber hinaus gibt es spezifische Risiken, die Unternehmen im Auge behalten sollten, wenn sie sich mit Investitionen oder Lieferungen an der Verwirklichung des Belt-and-Road-Projekts beteiligen wollen. „Insbesondere der finanziellen Seite der Geschäfte sollten sie Aufmerksamkeit schenken, denn es handelt sich hierbei nicht um US-Dollar-Geschäfte. Für China steht der verstärkte internationale Einsatz des Renminbis im Fokus. Deshalb werden die Projekte in der

chinesischen Währung finanziert“, erklärt Sven Jürgensen. Da der Renminbi nicht mehr an den US-Dollar gekoppelt ist, unterliegt er Wechselkursschwankungen wie andere Währungen auch. „Zugleich lassen sich Geschäfte in Renminbi aber ebenso absichern wie solche in anderen Weltwährungen – etwa in US-Dollar oder Yen.“

Ein Ausbau der Infrastruktur und die damit einhergehende Beschleunigung der Transportwege zwischen China und Europa bieten große Chancen. Auch für deutsche Unternehmen ergeben sich durch die Initiative der Neuen Seidenstraße Chancen, sich an unterschiedlichsten Projekten zu beteiligen und in Zukunft neue Märkte in Asien zu erschließen. Damit sie ihre Möglichkeiten erfolgreich nutzen können, benötigen sie jedoch ein starkes Netzwerk vor Ort – über eigene Vertretungen oder einen Partner, der in Asien bereits stark verwurzelt ist.

Informieren Sie sich über
aktuelle Entwicklungen!

Detaillierte Daten und neue Meldungen
rund um das Megaprojekt Belt and Road
finden Sie auf unserer Website.

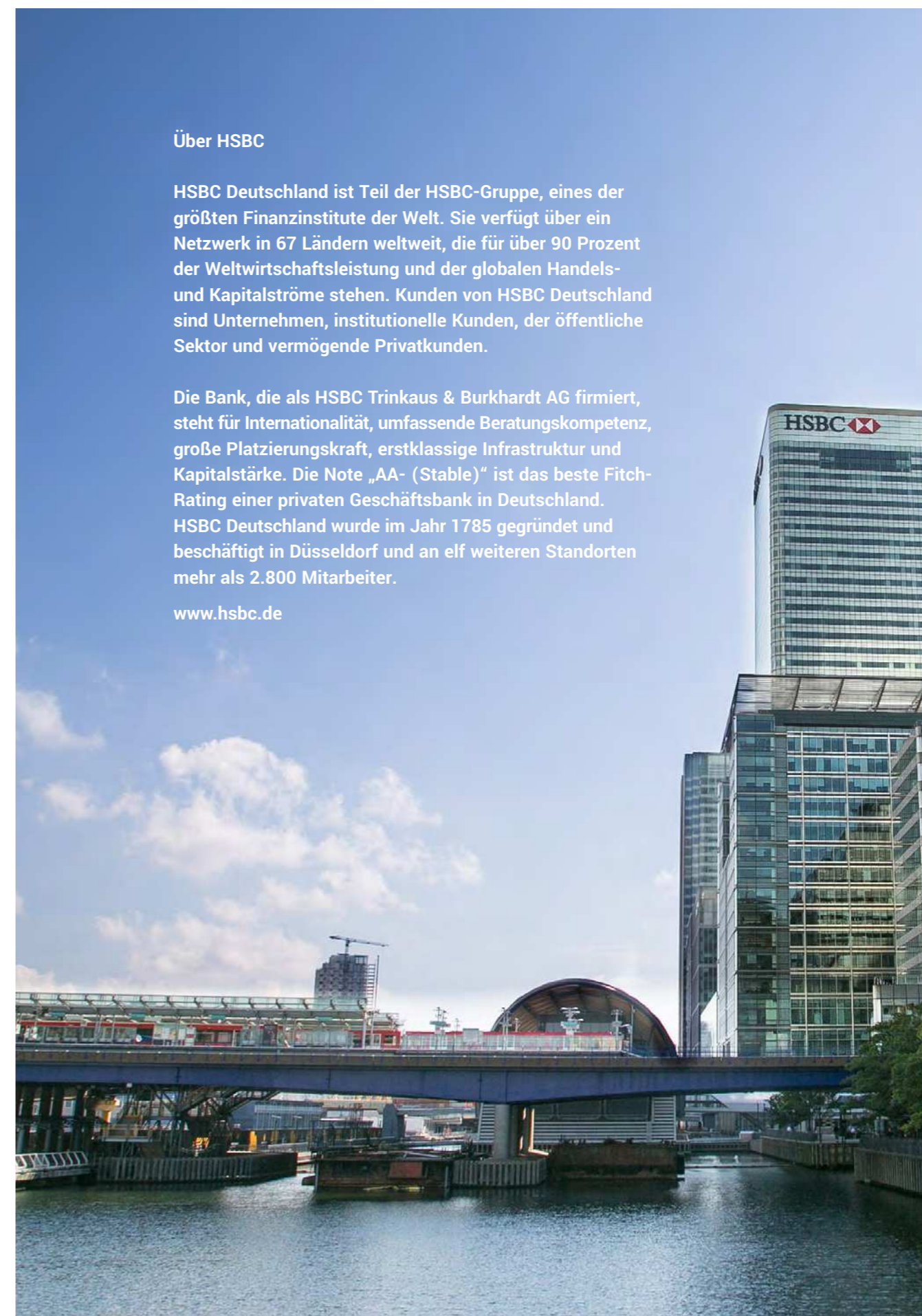
Jetzt informieren:
► FAZ.NET/Neue-Seidenstrasse

Über HSBC

HSBC Deutschland ist Teil der HSBC-Gruppe, eines der größten Finanzinstitute der Welt. Sie verfügt über ein Netzwerk in 67 Ländern weltweit, die für über 90 Prozent der Weltwirtschaftsleistung und der globalen Handels- und Kapitalströme stehen. Kunden von HSBC Deutschland sind Unternehmen, institutionelle Kunden, der öffentliche Sektor und vermögende Privatkunden.

Die Bank, die als HSBC Trinkaus & Burkhardt AG firmiert, steht für Internationalität, umfassende Beratungskompetenz, große Platzierungskraft, erstklassige Infrastruktur und Kapitalstärke. Die Note „AA- (Stable)“ ist das beste Fitch-Rating einer privaten Geschäftsbank in Deutschland. HSBC Deutschland wurde im Jahr 1785 gegründet und beschäftigt in Düsseldorf und an elf weiteren Standorten mehr als 2.800 Mitarbeiter.

www.hsbc.de





UNTERNEHMEN AGIEREN GLOBALER DENN JE. IHRE BANK AUCH?

HSBC ist Ihre Brücke zu den internationalen Wachstumsmärkten. Mit Experten in 67 Ländern und lokalem Know-how verstehen wir die Handelsmärkte weltweit. Nutzen Sie unsere individuelle Beratung, unsere Kontakte und unsere Expertise vor Ort.

Was können wir für Sie tun?

[hsbc.de](https://www.hsbc.de)

Düsseldorf · Baden-Baden · Berlin · Dortmund · Frankfurt · Hamburg
Hannover · Köln · Mannheim · München · Nürnberg · Stuttgart

HSBC 