

China investiert in Hafen- und Infrastrukturprojekte in Italien

-12.04.2019

Häfen Triest und Genua sind Teil der neuen Seidenstraße / Von Oliver Döhne

Mailand (GTAI) - China integriert auch Italien in seine logistischen Zukunftspläne und zieht damit erstmals ein G7-Land auf seine Seite.

Schwerpunkt der Abkommen zwischen Italien und China vom 23. März 2019 ist eine intensivere Zusammenarbeit in den Bereichen Transport, Logistik, Energie und Infrastruktur. Dabei möchten die beiden Länder Synergien zwischen der chinesischen Belt and Road Initiative (neue Seidenstraße) und den italienischen, beziehungsweise europäischen Infrastrukturplänen ausloten.

Das umstrittene Thema Telekommunikation ist in den Abkommen zwar aufgeführt, Details zu den Aktivitäten von Huawei beim 5G-Netz wurden jedoch ausgespart, wohl um den Bogen mit den USA nicht zu überspannen. Ebenso fehlen die Namen großer italienischer Firmen wie Enel (Erdöl), Terna (Stromübertragung), Unicredit (Finanzen) und Financantieri (Schiffbau), die aber meist ohnehin schon mit chinesischen Partnern kooperieren.

Triest und Genua als Zugang zu Kerneuropa

Konkretere Pläne der Zusammenarbeit bestehen bei den Häfen. China sucht in Ergänzung zu den geplanten Großhubs in Piräus und Valencia weitere Anlaufpunkte für die maritime Route der neuen Seidenstraße. Vor diesem Hintergrund schloss das Unternehmen China Communications Construction Company (CCCC) mit den Behörden der Adria Häfen Triest und Monfalcone sowie mit der Hafenbehörde von Genua Kooperationsabkommen. Die italienischen Häfen liegen strategisch günstig, sind allerdings stark modernisierungsbedürftig. Daher erhofft sich Italien nun technische und finanzielle Hilfe von den Chinesen. Diese erwerben dabei, anders als in Piräus, kein Land und führen auch selbst keine Bauprojekte durch, sondern sind offiziell nur beratend tätig.

In den Adria Häfen Triest und Monfalcone geht es zunächst um den Ausbau des Schienenanschlusses, speziell um den Bau der intermodalen Plattformen Servola und Aquilina. In einer Wiederbelebung des Projekts Trihub sind mehrere Eingriffe im Schienennetz der Region um Cervignano del Friuli, Villa Opicina und Triest vorgesehen. Dies soll in enger Zusammenarbeit mit dem Bahnnetzbetreiber RFI (Rete Ferroviaria Italiana) geschehen. Triest ist mit einem Warenumsatz von rund 62 Millionen Tonnen pro Jahr der größte italienische Hafen und die Nummer elf in Europa.

Milliardenpaket für Genua

In Genua, dem zweitgrößten italienischen Hafen, wird die chinesische CCCC die Hafenbehörde bei der Vergrößerung des Hafenbeckens beziehungsweise dem Bau einer neuen Mole beraten. Auch größere Frachtschiffe sollen in den Hafen einlaufen können, mit dem Ziel, den Containerumsatz zu verdoppeln. Dabei soll CCCC technisches Know-how leisten und aufgrund ihrer Erfahrung mit großen Häfen Ausschreibungen vorbereiten. Die Hafenbehörde wird mit CCCC wahrscheinlich ein Joint Venture gründen, in dessen Rahmen auch weitere Vorhaben in der Region angegangen werden könnten. Dazu zählen die Vergrößerung des Hafenbeckens der Fincantieri-Werft, die Requalifizierung ehemaliger Getreidesilos (Hennebique-Bau) sowie notwendige Eingriffe im Hafen des Industriegebiets Sampierdarena.

CHINA INVESTIERT IN HAFEN- UND INFRASTRUKTURPROJEKTE IN ITALIEN

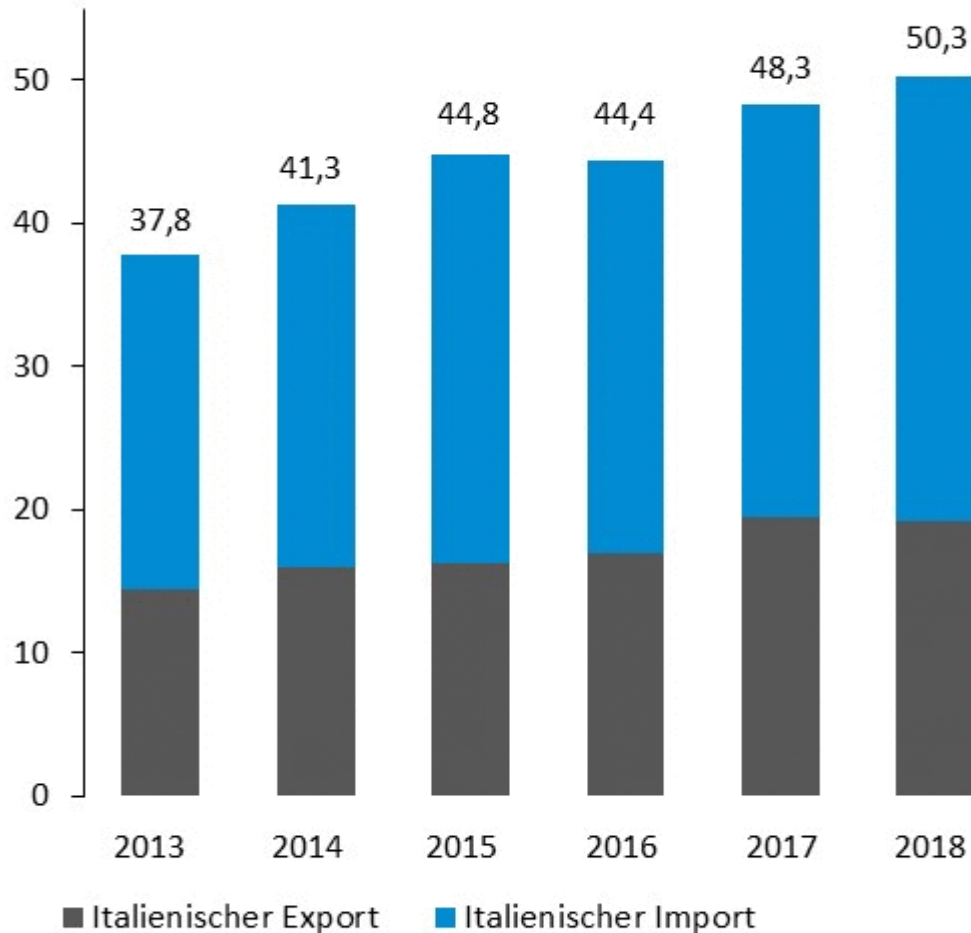
Zentral in Genua ist nach dem Einsturz der Morandibrücke eine Neuorganisation der Hafenzufahrt und eine Trennung von Pkw- und Lkw-Strecken. Konkrete Maßnahmen betreffen die Hafeneinfahrten Varco Etiopia, San Benigno, die Hochstraße Sopraelevata Portuale, beziehungsweise die Verbindung zwischen dem Flughafen und der Stadt. Für den Wiederaufbau der Hafenzufahrt- und -infrastruktur nach dem Brückeneinsturz vom August 2018 läuft ein öffentlicher Plan über rund 1 Milliarde Euro bis 2021.

Laut Experten sollen die Chinesen darüber hinaus für Investitionen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Genua sorgen. CCCC könnte zum Beispiel mit Eigenkapital bei den ausführenden italienischen Unternehmen einsteigen. "Der Hafen von Genua ist für China strategisch wichtig, weil man hier bei uns, anders als in Piräus, direkt ins Herz der europäischen Märkte gelangt", sagt Paolo Emilio Signorini, Direktor der Hafenbehörde.

Chinesen sind bereits in anderen Häfen Italiens aktiv

Das chinesische Engagement in den italienischen Häfen beginnt nicht erst mit den jüngsten Abkommen. Im nahegelegenen Hafen Vado Ligure in Savona ist Reederei-Riese Cosco bereits seit 2016 am neuen halbautomatischen Maersk-Containerterminal beteiligt. In Ravenna eröffnete die China Merchants Group ein Forschungszentrum für maritime Wirtschaft/Oil&Gas und investiert in die Infrastruktur des Hafens. Ravenna ist einer der europäischen Core-Ports an den transeuropäischen Transportachsen (TEN-T) Mediterranean und Baltic Adriatic und besitzt 14 km Kais, 600.000 qm Lagerfläche, und ist in Italien die Nummer eins beim Umschlag mit festen Stoffen.

Italienisch-chinesischer Handel * (Milliarden Euro)



* Inklusive Hongkong

Quelle: Istat

© Germany Trade & Invest

MKT201904118002.14

Auch auf dem Landweg docken die Italiener an der neuen Seidenstraße an. Hier liegt der Schwerpunkt eher bei den italienischen Ausfuhren. Die Italiener erhoffen sich mehr und schnelleren Export nach China, zum Beispiel von klima- und zeitempfindlicheren Gütern wie Möbel und Lebensmittel. Im Januar 2019 startete die erste Bahndirektverbindung zwischen Mailand und Chengdu, über die Route Österreich, Polen, Belarus, Russland und Kasachstan. Kritiker bezweifeln jedoch, dass diese in beide Richtungen wirtschaftlich zu betreiben ist.

China investierte laut dem Mercator Institute for China Studies zwischen 2000 und 2018 rund 15,2 Milliarden Euro in Italien. Neben privaten Unternehmen wie den Reifenproduzenten Pirelli, beim Pharmahersteller NMS und beim Biotech-Unternehmen Esaote stiegen die Chinesen auch bei teilprivatisierten ehemaligen Staatsbetrieben Terna (Stromübertragung), Snam (Transport, Lagerung und Regasifizierung von Methangas) sowie Italgas (Gasnetz) sowie beim großen Energieerzeuger Ansaldo Energia ein.

Zusammenarbeit bei Gas

Ein Schwerpunkt scheint die Zusammenarbeit bei Gas zu sein. Hier verfügt Italien über großes Know-how während China im Rahmen der Dekarbonisierung an dem Thema Interesse hat. Die staatliche Entwicklungsbank Italiens, Cassa Depositi e Prestiti, schloss ein entsprechendes Abkommen mit dem Silk Road Fund über eine vertiefte Zusammenarbeit. So können Snam und der Fonds künftig sowohl in Infrastruktur, in China und auf anderen Märkten gemeinsam aktiv werden. Ansaldo bietet den Chinesen einen Know-how-Transfer beim Gasturbinenbau.

Auswahl chinesischer Aktivitäten im Bereich Infrastruktur in Italien

Projekt	Investor	Anmerkung
Hafenentwicklung und Schienenanschluss Häfen Triest und Monfalcone	CCCC China Communications Construction Company	Kooperationsabkommen März 2019
Technische Beratung beim Ausbau des Hafens Genua	CCCC China Communications Construction Company	Kooperationsabkommen März 2019
Beteiligung am landesweiten Stromnetzbetreiber Terna	State Grid (über Cdp Reti)	Seit 2014
Beteiligung am landesweiten Gasnetzbetreiber Snam	State Grid (über Cdp Reti)	Seit 2014
Beteiligung am Gasdistributor Italgas	State Grid (über Cdp Reti)	Seit 2014
Maritimes Forschungszentrum/Hafenausbau Ravenna	China Merchants Group	Bereits eröffnet
Beteiligung am halbautomatischen Maersk-Containerterminal Savona-Vado Ligure	Cosco (40 Prozent), Qingdao Port International Development (9,9 Prozent)	Im Bau, soll 2019 fertig werden
Beteiligung am Mautunternehmen Autostrade per l'Italia	Silk Road Fund (5 Prozent Anteil)	Seit 2017
Aufbau 5G-Netz	Huawei in Zusammenarbeit mit TIM und Fastweb	Testphase u.a. in Bari und Matera
Telekommunikation- Innovationszentrum in Pula/Sardinien	Huawei in Kooperation mit dem sardischen Forschungszentrum CRS4	Bereits eröffnet

Weitere Informationen zu Italien finden Sie unter <http://www.gtai.de/italien> ▶

KONTAKT

Barbara Kussel

☎ +49 228 24 993 356

✉ [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.