



Foto: Volker Emersleben

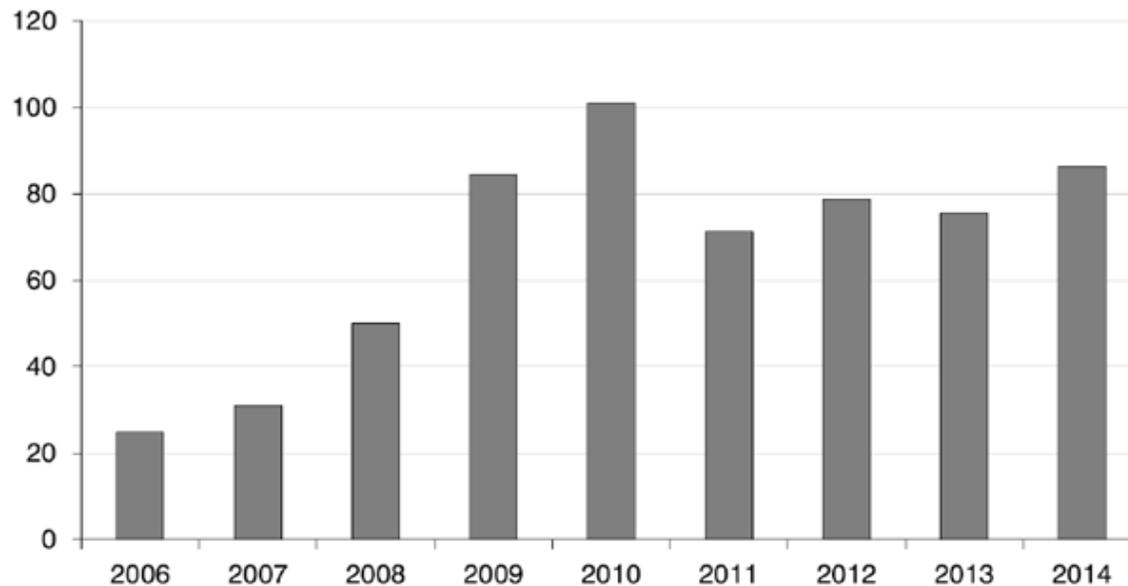
Geschäftsdarstellung China – Zugverbindung

DB Cargo AG | 14.02.2017

Uwe Leuschner, Senior Vice President BD Eurasia

China hat sich zum größten und zu einem der dynamischsten Bahnmärkte der Welt entwickelt

ANLAGENINVESTITION CHINA
- EISENBAHN [MRD. EUR]



konstante Wechselkurse 1 CNY=0,12 EUR für alle Jahre

© SCI Verkehr GmbH

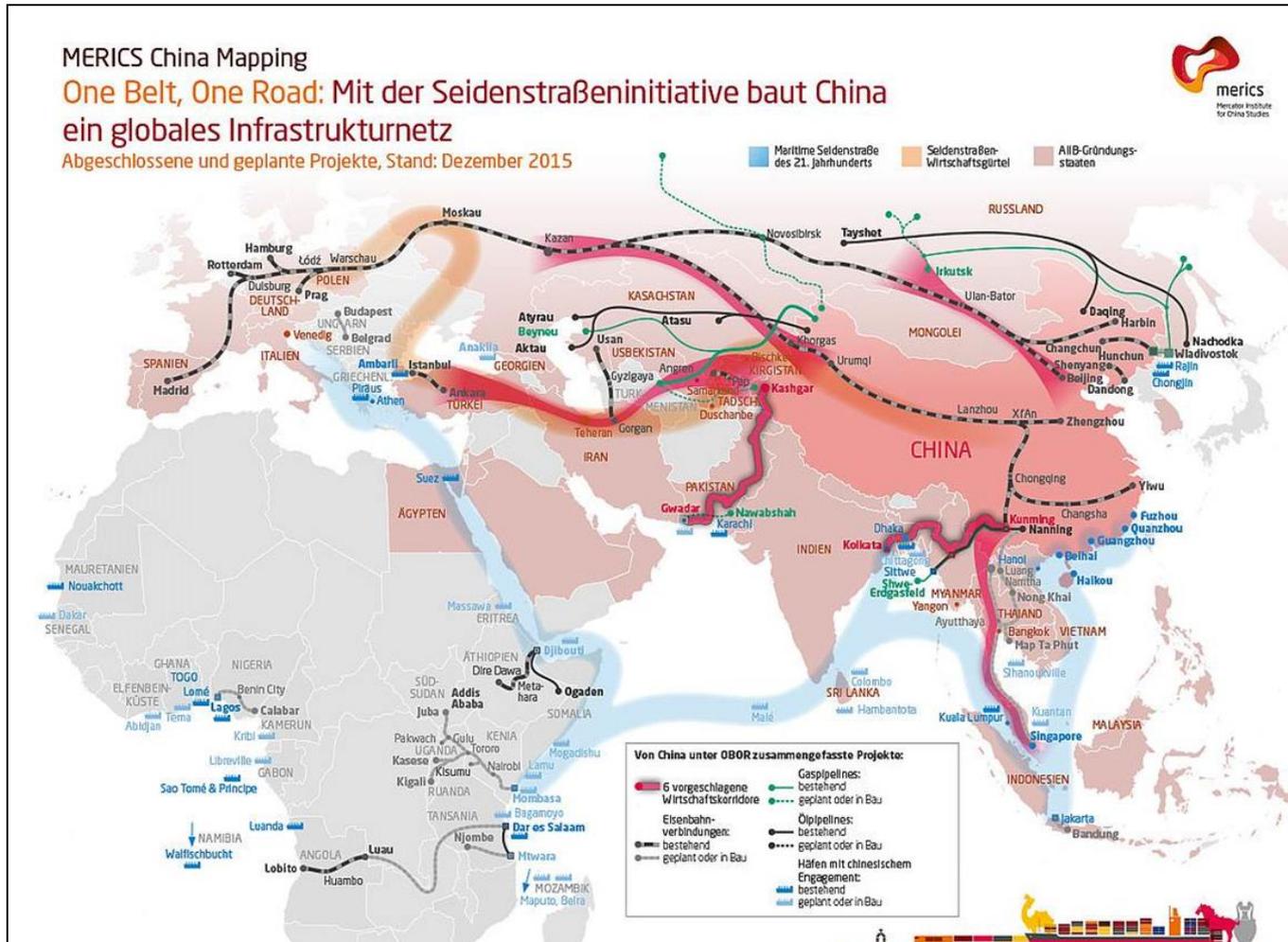
Nach intensiven **Technologietransfers** der globalen Technologieführer und massive **Investitionen** in die eigene Forschung und Entwicklung, verfügt China heute über eine leistungsstarke Bahnindustrie.

Es wurde massiv in den Bahnsektor investiert, vor allem in **Hochgeschwindigkeitssysteme**.

Den gewaltigen Peak mit rund 100 Mrd. Euro erreichten die Investitionen im Jahr 2010. Seither schwächen auch in China die Investitionen für Bahntechnik wieder ab, bleiben jedoch in der Summe auch in den Folgejahren hoch (bis 2020 ca. 300 Mrd. €).

- China's Investitionen in den nächsten fünf Jahren werden sich auf den Schienenpersonennahverkehr sowie Stadtverkehr fokussieren.

China verkündet 2013 die Initiative „One Belt One Road“ (OBOR)



Im Herbst 2013 verkündete Chinas Partei- und Staatschef Xi Jinping den Aufbau eines „Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels“ und einer „maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“.

Die Seidenstraßeninitiative „One Belt, One Road“ reicht weit über den Aufbau von linearen Verkehrs- und Transportverbindungen zwischen Europa und Asien hinaus. Vielmehr soll ein umfassendes Infrastrukturnetzwerk in Eurasien entstehen.

Der DB-Vorstand beabsichtigt die Intensivierung der Zusammenarbeit mit chinesischen Partnern



- Seit 2011 fährt die DB wöchentliche Containerzüge
- 2015 transportierten 400 Züge 30.000 Container auf der Nord- und Südroute
- Die Fahrt dauert aktuell 12 bis 16 Tage für 10.000 bzw. 13.000 km
- Bis 2020 sollen es 100.000 Container sein

18. März 2016: Abschluss eines Memorandum of Understanding (MoU) zwischen DB und CR

Gegenstand ist die Zusammenarbeit in folgenden 3 Bereichen:

- Weiterentwicklung der **Schienengüterverkehre** zwischen Europa und Asien
- Beratung der CR beim Ausbau der Instandhaltung im **Personenverkehr** (vor allem im HGV)
- Beratungsleistungen bei **Infrastrukturprojekten** in Drittmärkten (entlang Seidenstraße)



13. Juni 2016: Deutsch-chinesische Regierungskonsultationen in Peking

Dr. Grube reiste in Begleitung von Bundeskanzlerin Merkel in der Wirtschaftsdelegation und unterzeichnete 3 Vereinbarungen:

- mit dem **Schienenfahrzeugbaukonzern CRRC**
- mit der **Stadt Dalian und DLG Group** zu einem **Nahverkehrsprojekt**



Verkehre differenzieren sich nach Ganz-Zug und Containerbusiness

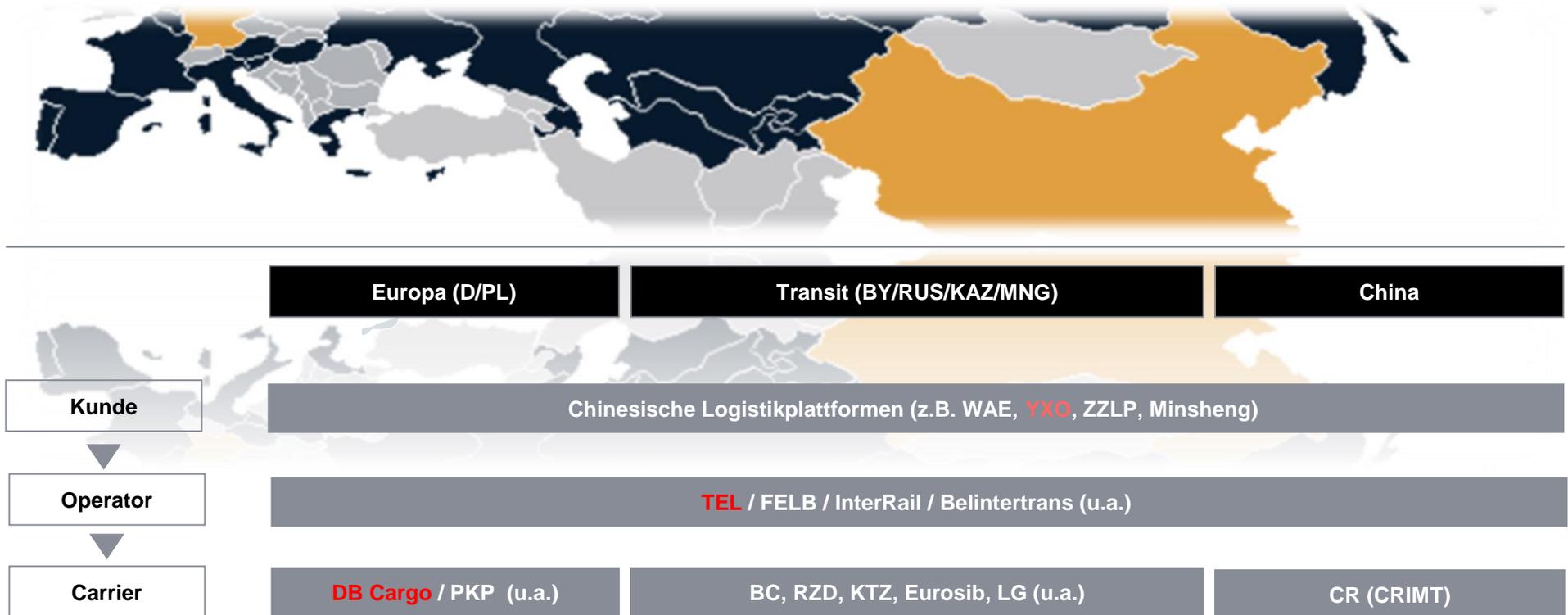
Ganzzugbusiness

- Basierend auf der OBOR-Politik Chinas erfolgt der Aufbau / Entwicklung der Ganzzugsysteme auf Subventionsbasis durch die Zentralregierung in Beijing.
- Subventionen werden zentral nach Bedarf / Antrag den Regionalprovinzen zugeteilt.
- Seitens der Regionalprovinzen erfolgt durch Vergabe der Subventionen an die Stadtregierungen der Aufbau / Entwicklung der Zugsysteme.
- Ausschreibung der Zugsysteme wird über staatliche Logistikplattformen realisiert (Komplett – oder Majoritätsgesellschaften der Stadtregierungen).
- Vergabe des Ganzzugbusiness erfolgt durch die Logistikplattformen ausschließlich an Bahnoperateure.
- Steuerung des chinesischen Streckenanteiles erfolgt in Verantwortung CRIMT (CR).
- Vergabe des Ganz-Züge durch die Logistikplattformen für den Anteil Transit+EU erfolgt sowohl komplett als auch geteilt, Fokus liegt auf Komplettvergabe.
- Tendenz geht zur Bündelung der Systeme innerhalb der Provinzen bzw. zwischen den Provinzen in den nächsten 3-5 Jahren.

Containerbusiness

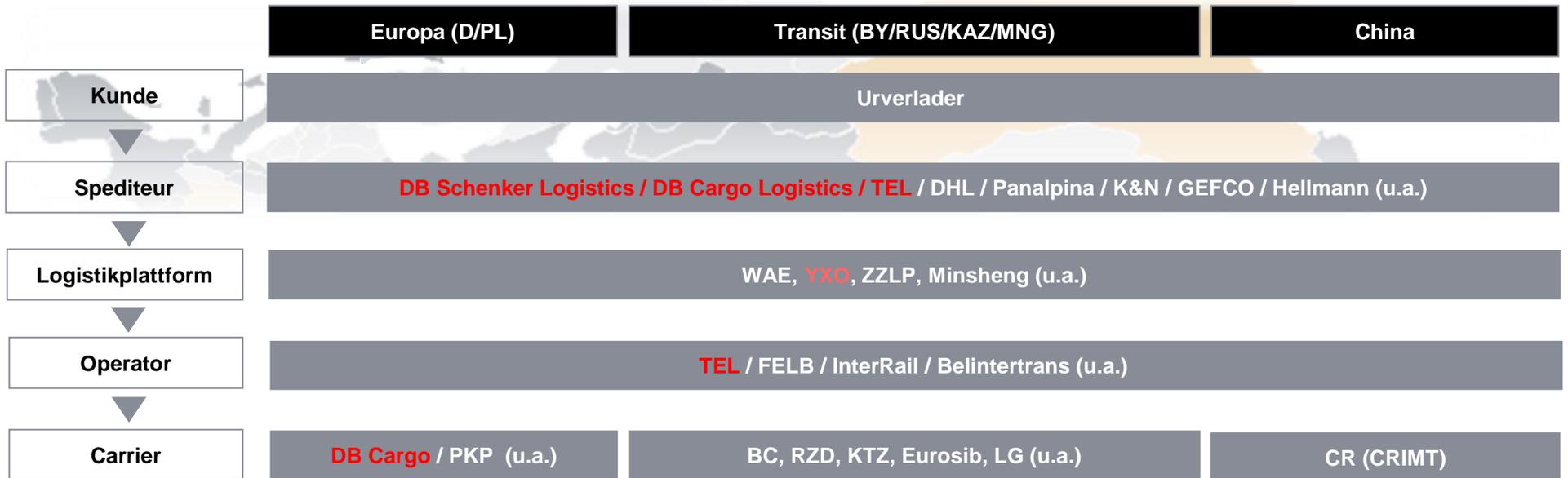
- Die eingekauften Zugsysteme werden durch die chin. Logistikplattformen auf Basis von Containerfrachten an Spediteure, Logistikunternehmen und teilweise auch Bahnoperateure platziert.
 - Buchungen können sowohl für Komplettzüge (Companytrains) als auch einzelne Containerstellplätze (Publictrains) erfolgen.
- Zur Absicherung der Zugsysteme besteht ein extenzielles Interesse seitens der Logistikplattformen für Rundlaufverkehre (westbound/eastbound).
- Nur auf Basis der realisierten eastbound-Ladungen ist durch die Steuer- und Zolleinnahmen der Provinzen/Städte eine weitere Zuteilung an Subventionen für die Zugsysteme mittelfristig gegeben.
- Mit diesem Hintergrund erfolgen zunehmend Gründungen von Niederlassungen seitens der chin. Logistikplattformen in Europa.

Darstellung der strategischen Wertschöpfungskette - Ganzzugbusiness



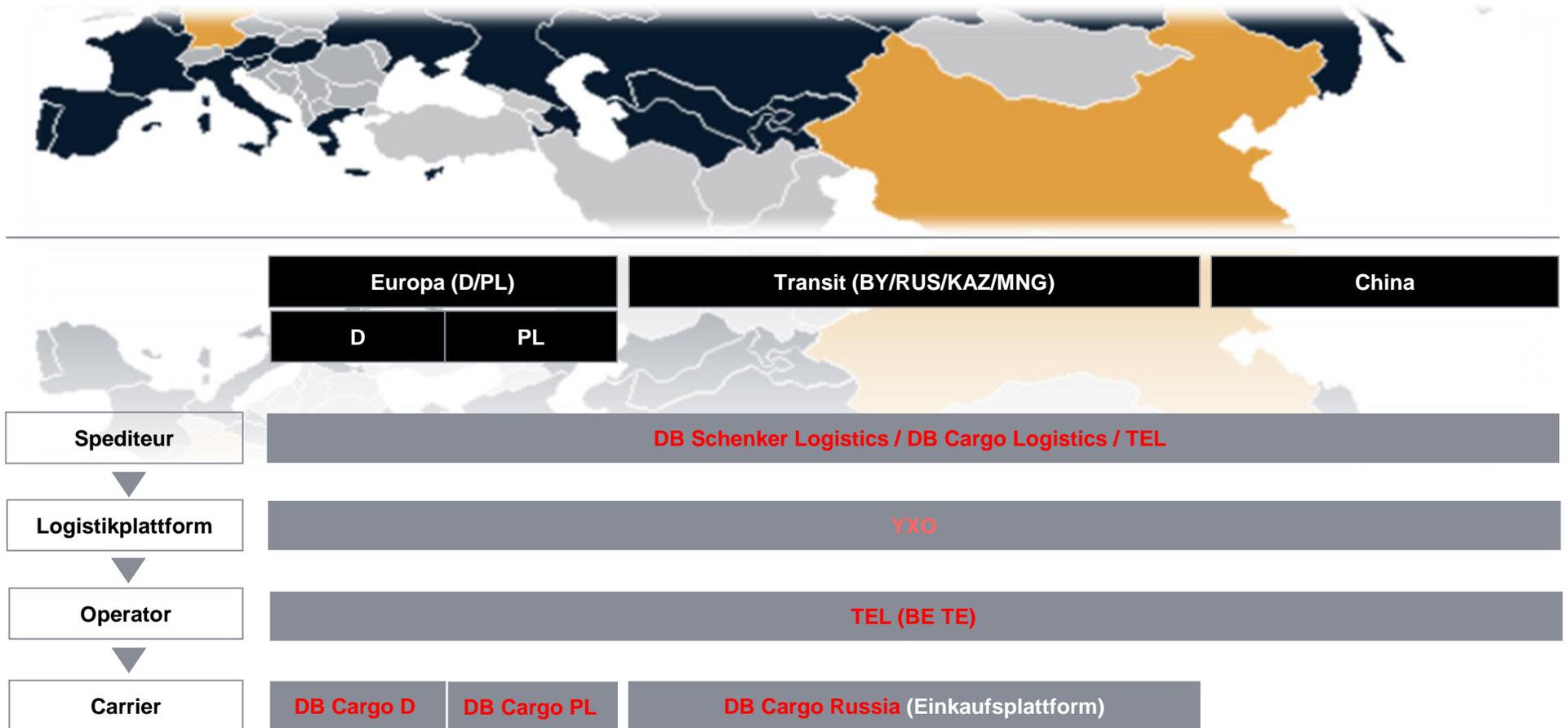
- TEL besitzt in den aktuellen Zugsystemen (westbound + eastbound) einen Marktanteil von ca. 17 %. Gemeinsam mit der Exklusivpartner Beijing Trans Eurasia International (BE TE) kann / wird die komplette Strecke angeboten.
- Durch die Installation von DB Cargo Russia als Einkaufsplattform für TEL im Transit in 2016 ist ein Zugriff auf etablierte und neue Carrier möglich geworden. Zusätzlich ist dadurch auch der Aufbau von zusätzlichen Routen (z.B. via MNG oder LT optional) gegeben.
 - DB Schenker Logistics hat eine Minderheitsbeteiligung am YXO

Darstellung der strategischen Wertschöpfungskette – Containerbusiness

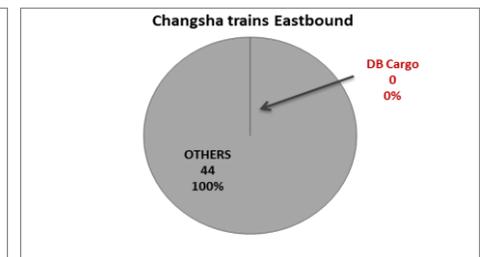
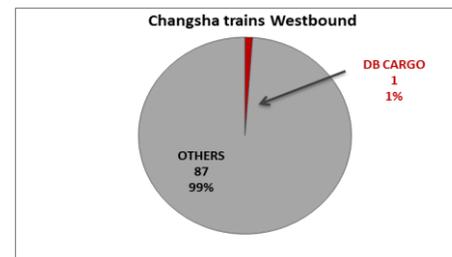
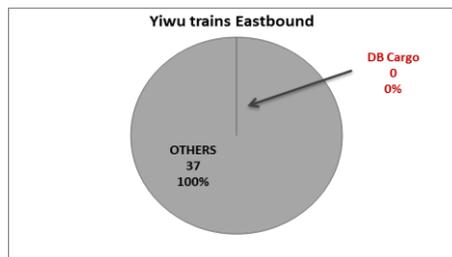
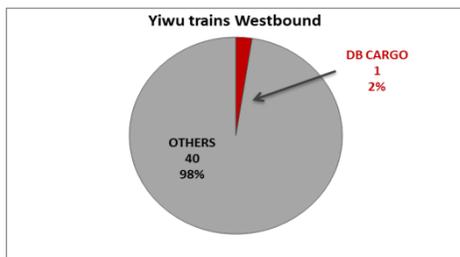
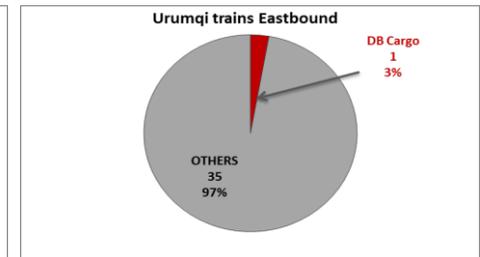
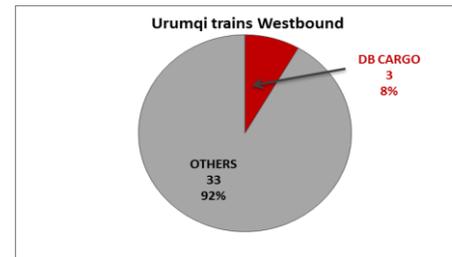
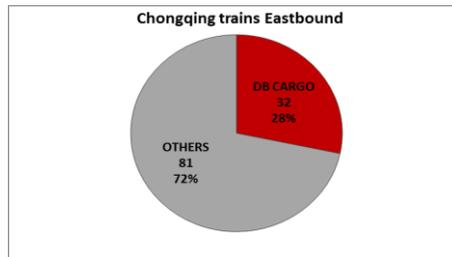
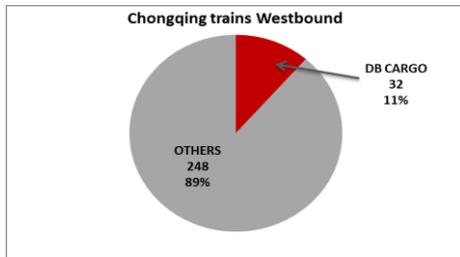
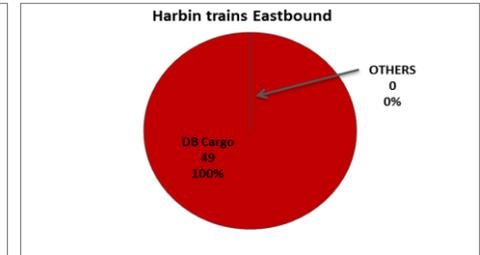
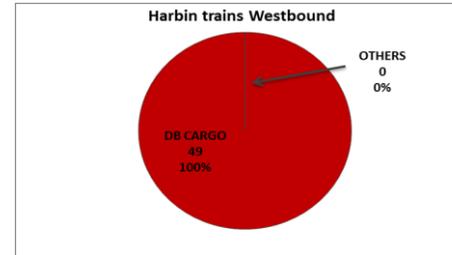
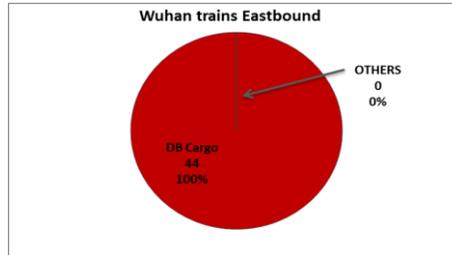
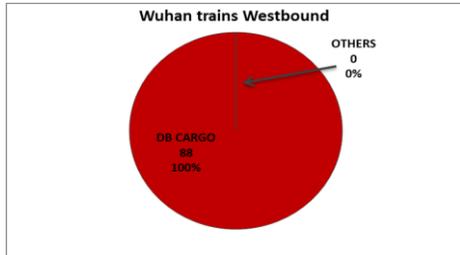


▪ In Abstimmung / Zusammenarbeit mit den chin. Logistikprovidern ist TEL (incl. BE TE) integrierter Partner als neutraler Bahnoperator auch für Containerladungen mit Fokus eastbound. Aktuell liegt die Einsteuerung der Containermengen durch TEL bei 20 % über DB-Konzernunternehmen und 80 % über Dritt-Speditionsmengen.

Darstellung der strategischen Wertschöpfungskette – Blick auf die DB-Beteiligungen (Containerbusiness)



Betrachtung China-Verkehre mit Blick auf die Beteiligung DB Cargo an den Zugprodukten (Stand 10/2016 – Einschätzung TEL)



Betrachtung China-Verkehre mit Blick auf die Beteiligung DB Cargo an den Zugprodukten (Stand 10/2016 – Einschätzung TEL)

