

Südkorea auf dem Weg zur logistischen Drehscheibe Nordostasiens

Trotz ungünstiger Ausgangsbedingungen gelang Südkorea in den letzten 30 Jahren der Wandel vom Agrar- zum Industriestaat. Aufgrund der geographischen Lage im Herzen Ostasiens zwischen China und Japan will Südkorea nun zur logistischen Drehscheibe Nordostasiens werden. Neben dem Ausbau der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur schafft die koreanische Regierung wirtschaftliche Anreize für Unternehmen in Form von Freihandelszonen.

Von Olaf Figgener

Seit 1970 brachten verschiedene Reformen der Republik Korea (Südkorea) nicht nur wirtschaftlichen Aufschwung und Wohlstand, sondern auch internationale Anerkennung, die 1991 mit dem Beitritt zu den Vereinten Nationen einen Höhepunkt fand.

Die rechtlichen Voraussetzungen für Investitionen wurden westlichen Standards angepasst. 1996 trat Südkorea der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) bei. Seit 1998 betreibt die Regierung Südkoreas eine aktive Investitionspolitik, die es beispielsweise ausländischen Unternehmen und Personen erlaubt, sich an koreanischen Unternehmen finanziell zu beteiligen. Heute zählt Südkorea zu den hoch entwickelten Staaten.

Die Geschichte des Landes und wirtschaftliche Lage ist nicht zuletzt zurückzuführen auf die geografische Lage. Korea liegt zwischen den asiatischen Giganten China und Japan (**Bild 1**). Genau diese Lage ist verantwortlich für ein ehrgeiziges Vorhaben der koreanischen Regierung: Sie möchte Korea zur logistischen Drehscheibe Nordostasiens machen.

Zwischen den Großmächten China und Japan

Die geopolitische Lage unterstreicht diese Ambitionen: In gut 3,5 Flugstunden ist ein Drittel der Weltbevölkerung – 2 Mrd. Menschen – zu erreichen. Wenn man bedenkt, dass China, Korea und Japan gut 90% des nordostasiati-

schen Handels ausmachen, so ist eine entsprechende logistische Infrastruktur für diese Region unabdingbar. Hierzu werden insbesondere die Verkehrs- und die Kommunikationsinfrastruktur gestärkt sowie als wirtschaftliche Anreize für Unternehmen Freihandelszonen geschaffen. Allein im Jahr 2002 wurden ca. 14,7 Mrd. Dollar für Infrastrukturprojekte ausgegeben¹⁾.

Entwicklung der logistischen Infrastruktur

Südkoreas Industrie ist vielschichtig. Das Land zählt zu den größten Stahlherzeugern der Welt, die Elektroindustrie ist nicht nur potent, sondern auch innovativ, und die Automobilindustrie ist die fünftgrößte im internationalen Vergleich – auch wenn einige Fahrzeuge verblüffende Ähnlichkeiten zu deutschen Fabrikaten aufweisen. Auch im Schiffbau belegt das Land einen Spitzenplatz.

Südkorea ist flächenmäßig etwa so groß wie Baden-Württemberg und Bayern. Die Hauptstadt Seoul ist die sechstgrößte Metropole der Welt mit schätzungsweise 20 Mio. Einwohnern (**Bild 2**). Von Frankfurt aus ist Seoul in zehn Flugstunden zu erreichen – mit mehreren Linienverbindungen täglich.

Insbesondere der Flughafen Incheon der Hauptstadt Seoul ist als Logistikzentrum für die Provinzen Chinas sowie als Verbindung zu den chinesischen Bal-

lungszentren Shanghai und Beijing interessant, die nur über unzureichende Logistik-Kapazitäten verfügen. Nach der letzten Ausbaustufe im Jahr 2020 soll der Flughafen jährlich 100 Mio. Passagiere und 7 Mio. t Fracht abwickeln. Das Flughafengelände wird sich dann auf rd. 47 km² erstrecken.

Die zollfreie Zone soll durch eine sechsspurige Straße mit dem Frachttterminal verbunden werden und so die Anbindung zum Hafen in Incheon verbessern. Außerdem wird derzeit die Eisenbahnanbindung weiter ausgebaut. Der internationale Flughafen in Gunsan, der Anfang 2006 den Betrieb aufnimmt, wird die Verbindung zwischen der Provinz Nord-Jeolla und China entscheidend verbessern und soll vor allem für Luftfracht eingesetzt werden.

Das Schienennetz wird trotz der schwierigen geologischen Lage weiter ausgebaut. Sehr komfortabel ist der Hochgeschwindigkeitszug, der die wichtigsten Zentren verbindet (**Bild 2**). Die Handelsbeziehungen zu China und auch Russland können weiter ausgebaut werden, sobald Korea mit Asien und Europa über die Transsibirische und die Transchinesische Eisenbahn verbunden ist. Schätzungen der deutschen Botschaft in Südkorea zufolge würde das Eisenbahnnetz die Verschiffungszeit und die Kosten um zwei Drittel senken.

Dennoch ist der Seeverkehr unverzichtbar für den Warenaustausch. So werden nach Angaben der Deutsch-Koreanischen Industrie- und Handelskammer wichtige Hafenstandorte nachhaltig erweitert. Die Hafenstadt Busan liegt im Südosten Koreas und damit an der

¹⁾ Quelle: Deutsch-Koreanischen Industrie- und Handelskammer.



Bild 1 Die geografische Lage Koreas zwischen den Großmächten China und Japan.

Bild: Ministry of Culture and Tourism of Korea



Bild 2 Blick auf die Firmenzentralen von LG und Korean Air in Seoul.



Bild 3 Koreanischer Hochgeschwindigkeitszug bei der Einfahrt in den Bahnhof von Daejeon.

Bilder 2 und 3: Verfasser

Kreuzung der Schiffrouten nach China, Japan, Russland, Europa und den USA. Der drittgrößte Containerhafen der Welt (Stand: 2002) soll als Logistikzentrum weiter ausgebaut werden. Wichtige Vorhaben dabei sind:

- Das Busan New Port Logistics Project, das die Errichtung eines Container-Terminals, eines Verteilzentrums und Lagerhallen sowie den Bau von Produktions- und Verpackungsbetrieben (bis 2012) beinhaltet.

- Der West Busan Logistic Park (Fertigstellung bis 2007), der in unmittelbarer Nähe zum Flughafen und einer Vielzahl von Auto- und Schiffsbauzulieferern liegt. Hier sollen vor allem Logistikdienstleister angesiedelt werden.

- Der Ausbau des bestehenden Hafens – in Zukunft soll der Hafen ca. 8,1 Mio. TEU (2002: 3,4 TEU) umschlagen können.

Außerdem soll die Infrastruktur verbessert werden, z. B. durch neue Brücken, Straßen und dem neuen Hoch-

geschwindigkeitszug Busan-Seoul (Fertigstellung 2008). Des Weiteren ist die Anbindung des Schienennetzes an die Bahntrassen von China und Russland durch Nordkorea in Planung.

Kommunikationsinfrastruktur

Laut der deutschen Botschaft in Südkorea verfügen 70% der Bevölkerung über ein Mobiltelefon und haben Zugang zum Hochgeschwindigkeits-Internet. Bei Breitbandanschlüssen hat Südkorea im weltweiten Vergleich die größte Verbreitung. Im weltweiten Gesamtvergleich mit den anderen IT-Nationen findet sich Südkorea auf dem zwölften Rang. Die Politik trägt zur weiteren Förderung und Verbesserung der koreanischen IT-Branche bei. Hauptziele sind die weitere Erhöhung der Nutzerzahlen sowie die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der koreanischen IT-Industrie durch die Vernetzung aller Firmen über das Internet.

In den gehobenen Hotels gehören schnelle Internetanschlüsse zum Standard, die einen schnellen Zugang zu dem weltweiten Datennetz liefern.

Freihandelszonen

Am 1. Juli 2003 trat das Gesetz über die Economic Free Zones in Kraft. Diese Zonen liegen stets in der Nähe internationaler Flug- oder Seehäfen. Ausländischen Unternehmen werden zahlreiche Sonderrechte eingeräumt, z. B. Steuererleichterungen und die Möglichkeit, Land günstig zu mieten. Der Bau der freien Wirtschaftszone in Incheon hat bereits begonnen, weitere Kandidaten sind Busan und Gwangyang. Incheon liegt im Norden Südkoreas in unmittelbarer Nachbarschaft zu Seoul und nahe des Internationalen Flughafens. Damit bietet sie leichten Zugang zum Konsumentenmarkt der Metropole Seoul und zum chinesischen Markt.

Laut deutscher Botschaft umfasst das Gesamtgebiet der freien Wirtschaftszone in Busan-Jinhae 104 km². Ein 4 Mio. m² großer Geschäfts- und Logistikkomplex ist derzeit in Bau.

Ausbildung, Forschung und Entwicklung

Korea verfügt über zahlreiche Universitäten für den wissenschaftlichen Nachwuchs. Verschiedene Austauschprogramme insbesondere mit den USA integrieren westliches Know how und Philosophien mit dem traditionellen Gedankengut des Landes und reduzieren sprachliche Barrieren. Viele Koreaner sprechen fließend englisch. Die Universitäten sind zugleich die Keimzellen für Firmen, die mit Hilfe von Venture Capital innovative Verfahren und Produkte für den heimischen und weltweiten Markt entwickeln.

In Daejeon hat sich eine ganze Forschungsstadt etabliert. Hier unterhalten neben lokalen Größen wie LG auch internationale High-Tech-Unternehmen Forschungsstellen.

Barrieren durch überholte Vorschriften

Bei allen positiven Bemühungen Koreas gibt es laut Aussage der deutschen Botschaft in Korea auch Hürden auf dem

Weg zu einem freien Markt. Demnach werden als eines der größten Probleme für eine moderne und kosteneffiziente Logistik überholte Regelungen gesehen, die teilweise noch aus der Zeit des Protektionismus stammen. Diese sind der Hauptgrund dafür, dass die Logistikkosten in Korea weitaus höher als in vergleichbaren Ländern sind. Während in Korea für Logistik ca. 16,3% des BIP (12,5% des Unternehmensumsatzes) aufgewendet werden, erreicht Japan 9,5% (6,1%).

Durch Lizenzen werden z.B. Gebietsmonopole der inländischen Transporteure geschützt – das treibt die Frachtkosten in die Höhe. Vorschriften, dass der Spediteur nicht selbst die Verzollung vornehmen darf, sondern einen zugelassenen Zollagenten beauftragen muss, unterbrechen die Wertschöpfungskette. Zudem führt die mangelnde Abstimmung koreanischer Behörden teilweise dazu, dass Unterlagen mit den gleichen Angaben bei verschiedenen Behörden auf unterschiedlichen Formularen eingereicht werden müssen, was zu erheblichem zusätzlichem Personalaufwand führt.

Korea ist der Welt offen zugewandt: Für 2008 plant die Regierung die Durchführung einer Logistik-Messe, der „Korea International Logistics and Transport Exhibition“, in der Provinz Nord-Jeolla.

Die Voraussetzungen, von Korea aus einen Zugang zu dem asiatischen Markt zu bekommen, sind aus logistischer Sicht günstig. Viele deutsche Unternehmen der Logistik-Branche sind bereits seit Jahren in dem „Land der Morgenruhe“ vertreten. Diese sprichwörtliche Ruhe trifft allenfalls noch auf die ländlichen Gebiete Koreas zu. In den großen Metropolen des Landes – Seoul, Busan oder Daegu – herrscht bereits in den frühen Morgenstunden geschäftiges Treiben – auch hier hat der Tag nur 24 Stunden.



Dipl.-Ing. Olaf Figgner ist wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML). Er war im September 2004 Mitglied einer deutschen Delegation zur Technologiebegutachtung im Auftrag der koreanischen Provinzregierung von Daejeon.