
Transport und Logistik in der VR China
- Marktzugang und Chancen des WTO-Beitritts Chinas -
von Rechtsanwältin Tanja Gargulla, RAe Schulz Noack Bärwinkel

Der Transport von Gütern stellt eine der Grundlagen einer erfolgreichen Handelstätigkeit dar. Dies gilt um so mehr für einen Markt wie die VR China mit einer Fläche von rund 9.560.000 km², deren wirtschaftlich entwickelter Sektor an der Ostküste allein eine Länge von 5000 km hat. Mit dem offiziellen WTO-Beitritt Chinas werden in den kommenden Jahren die Herausforderungen an Transport- und Logistikdienstleister in China weiter steigen. Obwohl China damit prädestiniert als Standort für internationale Transport- und Logistikanbieter ist, sehen sich ausländische Unternehmen derzeit neben einer unterentwickelten Infrastruktur nicht nur einer Vielzahl zuständiger Behörden, deren spezifische Prüfungs- und Genehmigungskompetenzen häufig nicht klar abgegrenzt sind, sondern insbesondere restriktiven Vorschriften gegenüber, die der Dominanz inländischer Logistikdienstleister Vorschub leisten.

Der bevorstehende offizielle Beitritt der VR China als 143. WTO-Mitglied in die Welthandelsorganisation zum 11. Dezember 2001, der im November dieses Jahres im Rahmen der 4. WTO-Ministerkonferenz in Doha/Katar beschlossen wurde, soll daher als Anlass genommen werden, im folgenden den derzeitigen Marktzugang und die zu erwartenden Liberalisierungen im Transport- und Logistiksektor der VR China zu betrachten.

I. Gegenwärtiger Marktzugang

Rechtlich betrachtet fallen derzeit Transport- und Vermittlungsdienstleistungen (Agency Business) noch in den Bereich der nur beschränkt für ausländische Investoren geöffneten Industriebereiche des „Foreign Investment Industrial Guidance Catalogue“ vom 29.12.1997. Joint Venture mit ausländischer Mehrheitsbeteiligung oder gar rein ausländische Tochtergesellschaften, sogenannte Wholly Foreign Owned Enterprises (WFOE), sind hier derzeit nur sehr eingeschränkt erlaubt.

So können WFOEs nach den „Administration of the Examination and Approval of Wholly Foreign-owned Shipping Companies Tentative Procedures“ vom 28.01.2000 derzeit im Reedereiwesen gegründet werden. Ausländischen Unternehmen ist hiernach auf der

Grundlage einer bestimmten Geschäftserfahrung und bereits bestehenden Präsenz in dem avisierten Gründungshafen die Errichtung einer Tochtergesellschaft gestattet, ohne einen regulären Linienservice zu einem bestimmten chinesischen Hafen anbieten zu müssen. Weitere Voraussetzung ist allerdings, dass ein Hochseeschiffahrtsabkommens des Herkunftsstaates des ausländischen Investors mit der Volksrepublik China besteht¹. Andernfalls kann nur ein Minderheits-Joint Venture gegründet werden. Als Stammkapital der Tochtergesellschaft sind mindestens 1 Mio. US\$ vorgeschrieben. Des weiteren müssen mindestens 85 % der künftigen Mitarbeiter der Tochtergesellschaft die chinesische Staatsbürgerschaft besitzen. Dieser Umstand führt dazu, dass mindestens sechs chinesische Mitarbeiter eingestellt werden müssen, bevor ein ausländischer Repräsentant der ausländischen Muttergesellschaft in die Tochtergesellschaft entsandt werden kann. Der erlaubte Geschäftsumfang der Tochtergesellschaft umfasst neben der Frachtvermittlung für die Muttergesellschaft die Ausstellung von Seefrachtbriefen, die Abwicklung der Seefrachtkosten sowie den Abschluss von Dienstleistungsverträgen im Namen der Muttergesellschaft. Hingegen sind Containertransporte im Seefrachtverkehr zwischen chinesischen Häfen durch ausländisch investierte Unternehmen nach den „Administration of International Maritime Container Transport Provisions“ in der Fassung vom 18.04.1998 nach wie vor nicht erlaubt.

Joint Venture mit ausländischer Mehrheitsbeteiligung sind nach den „Examination and Approval of Foreign Investment International Freight Agency Provisions“ vom 09.09.1996 im Bereich der internationalen Frachtagentur (International Freight Agency Business) gestattet. Insoweit ist es ausländischen Unternehmen möglich, sich in der Vermittlung von Fracht- und Lagerraum und internationalen Gütertransporten, der Warenlagerung selbst sowie der Überwachung der Be- und Endladung von Gütern und Containern zu betätigen. Des weiteren ist ein derartiges Joint Venture berechtigt, Dokumente auszustellen sowie erforderliche Zollerklärungen, Frachtinspektionen und Versicherungsangelegenheiten, aber auch Frachtkosten und sonstige Gebühren abzuwickeln. Darüber hinaus können Joint Venture mit ausländischer Mehrheitsbeteiligung auch im Bereich des Straßenbaus und -betriebs gegründet werden.

¹ Ein derartiges Abkommen besteht zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der VR China.

Ein Engagement im Bereich des Speditionswesen, Schienen- und Luftfrachtverkehrs und Bau und Betrieb von öffentlichen Hafenanlagen ist hingegen nur in Form einer ausländischen Minderheitsbeteiligung gestattet. Der multimodale Transport im Sinne der §§ 317 ff. des *Vertragsgesetzes* vom 01.10.1999 ist ausländischen Investoren gegenwärtig noch völlig verschlossen.

II. Chancen des WTO-Beitritts

1. Speditionswesen

Aufgrund des chinesischen Lizenzsystems im Speditionswesen sind faktisch die meisten Speditionsdienstleistungen für ausländische Anbieter verschlossen. Lediglich Anbieter mit einer sogenannten A-Lizenz sind zu umfassenden Speditionsdienstleistungen wie der internationalen Luft- und Seefracht, dem Transport auf dem Landweg, dem Betrieb von Umladeanlagen sowie dem Ver- und Abladen von Containern, der Ausübung des Lagerwesens und Umschlags, der Zollabfertigung, Rechnungsstellung und umfassenden Abwicklung von Transportversicherungen berechtigt. Inhaber einer B-Lizenz – dies sind derzeit die meisten ausländisch investierten Unternehmen im Speditionsgewerbe – waren in der Vergangenheit nach wie vor darauf angewiesen, chinesische Speditionsagenturen bzw. Speditionen mit einer A-Lizenz einzuschalten. Dies soll sich nach den Verhandlungsergebnissen mit dem WTO-Beitritt zum 11.12.2001 schrittweise ändern.

Ausländische Unternehmen mit mindestens dreijähriger ununterbrochener Geschäftserfahrung sollen so mit WTO-Beitritt Joint Venture mit ausländischer Minderheitsbeteiligung gründen sowie ein Jahr später diese Beteiligung in eine Mehrheitsbeteiligung umwandeln bzw. sogleich ein Joint Venture mit ausländischer Mehrheitsbeteiligung gründen dürfen. Vier Jahre nach dem WTO-Beitritt werden ausländische Beteiligungen sodann unbeschränkt möglich sein. Sowohl das Joint Venture als auch später die reine Tochtergesellschaft müssen über ein Stammkapital von mindestens 1 Mio. US\$ verfügen, wobei die Geschäftsdauer des Unternehmens 20 Jahre nicht überschreiten darf.

Die Errichtung von Zweigstellen ist nach einjähriger Geschäftstätigkeit des Unternehmens unter Aufstockung des Stammkapitals um 120.000 US\$ pro Zweigstelle möglich. Insoweit ist davon auszugehen, dass das ursprüngliche Stammkapital vor Gründung der Zweigstelle bereits vollständig eingezahlt worden sein muss.

2. Straßen- und Schienengütertransport

Ausländische Unternehmen dürfen im Bereich des Straßengütertransports mit WTO-Beitritt Joint Venture mit ausländischer Minderheitsbeteiligung gründen, wobei ein Jahr später bereits ausländische Mehrheitsbeteiligungen möglich sein werden. Unbeschränkte ausländische Investitionen sollen hier drei Jahre nach dem WTO-Beitritt erlaubt werden.

Hingegen fallen die verhandelten Liberalisierungen im Schienengütertransport etwas verhaltener aus. Zwar ist ausländischen Unternehmen auch hier mit WTO-Beitritt die Gründung von Joint Ventures mit ausländischer Minderheitsbeteiligung erlaubt, insoweit sollen ausländische Mehrheitsbeteiligungen an entsprechenden Unternehmen jedoch erst drei Jahre nach dem WTO-Beitritt möglich sein. Ausländische Tochtergesellschaften in Form eines WFOEs werden hier sogar erst sechs Jahre nach dem WTO-Beitritt Chinas erlaubt sein. Im Bereich des Schienengütertransport wurden mit den am 29.08.2001 erlassenen „*Vorläufigen Methoden der Genehmigung und Verwaltung von ausländischen Investitionen im Schienengütertransport*“ die Zugeständnisse bereits rechtlich umgesetzt und die Voraussetzungen eines Engagements im Schienengütertransportsektor festgelegt. So müssen beide Investoren über eine mindestens zehnjährige Geschäftserfahrung im Transportwesen bzw. der chinesische Investor im Schienengütertransport verfügen. Das Stammkapital hat mindestens 25 Mio. US\$ zu betragen, wobei die Geschäftsdauer des Unternehmens 20 Jahre nicht überschreiten darf. Den WTO-Verhandlungen entsprechend erlauben die Methoden jedoch nur eine ausländische Minderheitsbeteiligung.

3. Luftfracht

Im Bereich der Luftfracht können neben Repräsentanzbüros nach dem „Circular on Relevant Policy for Foreign Investment in Civil Aviation“ bereits seit Mitte 1994 Joint Venture mit ausländischer Minderheitsbeteiligung gegründet werden. Es ist allerdings zu beachten, dass eine Investition im Luftfrachtsektor nach Ziffer 2 Absatz 2 der *Civil Aviation Policy* und Ziffer 4 der entsprechenden *Erläuterungen* vom 25.10.1995 nicht in Form einer Neugründung,

sondern nur über den Ankauf von Anteilen an einem bereits bestehenden chinesischen Luftfrachtunternehmen möglich ist. Die Anteile des ausländischen Investors dürfen zudem 35 % des Stammkapitals des Luftfrachtunternehmens nicht übersteigen. Bei einem maximal 25 %-igen Stimmrecht des ausländischen Investors im Board of Directors hat der chinesische Investor zudem das Benennungsrecht sowohl für den Chairman of the Board als auch für den General Manager. Dies führt dazu, dass jegliche Entscheidungsbefugnisse hinsichtlich der Geschäftspolitik des Joint Venture in den Händen des chinesischen Investors liegen.

Zwar wurde bereits Anfang des Jahres 2000 angekündigt, dass in Zukunft ein Anteilswerb in Höhe von bis zu 49 % ermöglicht werden soll. Dieser Ankündigung sind jedoch bislang keine Taten gefolgt. Es ist daher vielmehr davon auszugehen, dass es in den kommenden Jahren im Luftfrachtsektor keine weiteren einschneidenden Liberalisierungen geben wird.

4. Internationale Kurierdienste

Im Rahmen der Liberalisierung der internationalen Kurierdienste sollen die Expressbeförderung durch ausländische Unternehmen nunmehr auch auf dem Land- und Seeweg zugelassen werden. Auch hier sieht der Zeitplan vor, dass mit dem WTO-Beitritt Joint Venture mit ausländischer Minderheitsbeteiligung gegründet sowie diese ein Jahr später in Mehrheitsbeteiligungen umgewandelt werden dürfen. Vier Jahre nach dem WTO-Beitritt sollen unbeschränkt ausländische Investitionen möglich sein. Von der Liberalisierung ausgenommen sind allerdings all die Kurierdienstleistungen, die derzeit per Gesetz den Chinesischen Postbehörden vorbehalten sind wie die Zustellung von privaten Briefen, Dokumenten, Zertifikaten und übertragbaren Wertpapieren, die nach dem *Postgesetz* vom 02.12.1986 und den entsprechenden *Durchführungsregeln* vom 12.11.1990 nur durch staatseigene Postinstitutionen befördert werden dürfen.

5. Technische Prüfung und Frachtinspektion

Inspektions-, Bewertungs- und Authentifizierungsdienstleistungen hinsichtlich im- und exportierter Waren fallen derzeit noch in den Bereich der nur beschränkt für ausländische Investoren geöffneten Industriebereiche des „Foreign Investment Industrial Guidance Catalogue“ vom 29.12.1997. Sowohl gesetzlich vorgeschriebene Inspektionen als auch solche freiwilliger Art dürfen derzeit von ausländischen Investoren nur über ein Joint Venture mit einem Min-

deststammkapital von 500.000 US\$ ausgeübt werden. Insoweit werden nach einem von Außenhandelsministerium und dem Staatlichen Wareninspektionsamt 1995 gemeinsam erlassenen Dokument jegliche Inspektionen hinsichtlich Qualität und Quantität, Normen, Gewicht, Verpackung, Schäden, Wert und Transporttechnologie von der Investitionsbeschränkung umfasst.

Nach den Verhandlungszugeständnissen Chinas sollen ausländische Unternehmen, die in ihrem Herkunftsstaat seit mehr als drei Jahren Inspektionsdienstleistungen anbieten, mit dem WTO-Beitritt Joint Venture mit ausländischer Minderheitsbeteiligung mit einem Mindeststammkapital von 350.000 US\$ für den Bereich der technischen Prüfung, Analysedienstleistung und freiwilligen Frachtinspektion gründen dürfen. Zwei Jahre später sollen auch hier ausländische Mehrheitsbeteiligungen an Joint Venture erlaubt sein, wohingegen die Zulassung unbeschränkter ausländischer Investitionen vier Jahre nach dem WTO-Beitritt, d.h. im Jahr 2006 vorgesehen sind. Zu beachten ist allerdings, dass gesetzlich vorgeschriebene Inspektionen im Rahmen der Frachtinspektion von der Liberalisierung ausgeschlossen sind.

6. Sonstige Logistikdienstleistungen

Im Bereich der Vorrats- und Lagerhaltung, Wartung und Reparatur sowie den Verpackungsdienstleistungen sieht der Zeitplan eine ausländische Minderheitsbeteiligung an Joint Venture mit dem WTO-Beitritt sowie eine entsprechende Mehrheitsbeteiligung ein Jahr später vor. Unbeschränkte ausländische Investitionen sollen jeweils drei Jahre nach dem WTO-Beitritt zugelassen werden.

III. Ausblick

Im Gegensatz zu den bislang nur eingeschränkt gewährten Investitionsmöglichkeiten im Transport- und Logistiksektor hat sich die Volksrepublik China im Rahmen der WTO-Beitritts-Verhandlungen und -Protokollen mit Beginn der Übergangsphase am 01.01.2002 zu einer weitreichenden Marktöffnung auch im Bereich vertragsbezogener Dienstleistungen verpflichtet. Insoweit wurde für die meisten Transport- und Logistikdienstleistungen eine schrittweise Liberalisierung mit dem Ziel einer vollständigen Öffnung in zumeist drei bis vier

Jahren angekündigt. Zwar kann nicht davon ausgegangen werden, dass mit Ablauf sämtlicher Fristen, d.h. nach dem ausgehandelten Zeitplan Ende 2007, auch in der Praxis alle WTO-Verpflichtungen im vorgenannten Transport- und Logistikbereich umgesetzt worden sind – regionalen Protektionismus hat es ebenso wie Umgehungsversuche auch in der WTO- bzw. GATT-Vergangenheit immer wieder gegeben. Die Volksrepublik China wird sich jedoch den zugestandenen Liberalisierungen und deren tatsächlicher Umsetzung messen lassen müssen. Das Beitrittsprotokoll sieht insoweit vor, dass die Umsetzung der WTO-Verpflichtungen in den kommenden acht Jahren jährlichen Prüfungen unterzogen wird.

Mit der Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen wurde jedenfalls der Weg für ausländische Unternehmen auf den vielversprechenden chinesischen Logistik- und Transportmarkt bereitet.

Kontakt: Tanja Gargulla

Rechtsanwälte Schulz Noack Bärwinkel

Baumwall 7

20459 Hamburg

Tel.: 040-36 97 96 - 0

Fax: 040-36 20 88

Email: t.gargulla@snb-law.de

Web: www.snb-law.de