

*"Neue Seidenstraße" – eine geo-
ökonomische Einschätzung unter
besonderer Berücksichtigung der
europäischen Region*

International Conference

**China und die Neue Seidenstraße: Welche
Konsequenzen auf regionaler Ebene?**

eurac research

Bozen/Bolzano 31.5.2018

Einführung

- Projektorientierter Überblick über Chinas „Neue Seidenstraße“ oder „Belt & Road“-Initiative
- Definition, Trägerinstitutionen, Finanzmittel, Motivationen, Ziele, Risiken, Herausforderungen, rivalisierende Initiativen?
- Welche ökonomischen Korridore? Vernetzungen mit Transeuropäischen Korridoren (EU)?
- Einige B&R-Schlüsselprojekte
- *Schlussfolgerungen und mögliche Bedeutung der Neuen Seidenstraße für EU, Mittel- u. Osteuropa und Österreich?*

„Neue Seidenstraße“ (NSStr) = „Belt and Road Initiative“ (BRI)

Wurde mit Deklarationen Staatspräsident Xi Jinpings 2013 in Kasachstan und Indonesien „aus der Taufe gehoben“

Besteht aus:

- a) „**Silk Road Economic Belt**“ (eurasisches Überland-Handelsnetzwerk)
- b) „**21st Century Maritime Silk Road**“ (ergänzendes/dominierendes Seehandelsnetzwerk)
- Beide zielen auf Anhebung der Konnektivität und Reduktion von Transportkosten (Gesamtinvestitionsbedarf: ca. USD 800 Mrd –1500 Mrd)
- Vergleiche: **Marshall Plan**

Einige finanzielle Trägerinstitutionen der Neuen Seidenstraße

- **Seidenstraßenfonds (Silk Road Fund, USD 55 Mrd)**
- **Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB, USD 100 Mrd)**
- **Neue Entwicklungsbank (BRICS, USD 25 Mrd)**
- **Chinas Politikbanken:**
 - **Chinesische EXIM Bank** (USD 100 Mrd)
 - **Chinesische Entwicklungsbank** (USD 120 Mrd)
 - **Landwirtschaftliche Entwicklungsbank Chinas** (USD 20 Mrd)
- **Spezielle regionale Sub-Initiativen**
 - **„16+1 Format“** (EUR 10 Mrd)
 - **China-Russland Renminbi Investitionsfonds** (USD 10 Mrd)
- **Chinas internationale Währungsreserven**
 - **Potenziell bis etwa USD 500 Mrd für NSStr-**

Motive und Ziele der B&R-Initiative: meist wirtschaftliche und geopolitische

- **Verbesserung der Verkehrsverbindungen**, Senkung von Transportkosten
- **Umlenkung chines. Überschussersparnisse**, ungenutzter Produktionskapazitäten
- **Diversifizierung der Investitionen**, Märkte und Lieferanten
- Schaffung „**strategischer Motoren für Entwicklung des Hinterlandes**“
- Beitrag zur Internationalisierung des chines. **Yuan-Renminbi**
- **Alternatives Kooperationsnetzwerk** (angesichts des Ausschlusses Chinas von „Transpazifischer Partnerschaft“)
- Instrument, um **strategische Rohstoff-Versorgungs- und Sicherheitsfragen** zu entschärfen (Flaschenhals **Straße v. Malakka**)
- **Pragmatische infrastrukturelle Projektzusammenarbeit** oft leichter als „Vertiefung“ von Handelsintegrationsräumen
- **Stärkung chinesischer soft power**

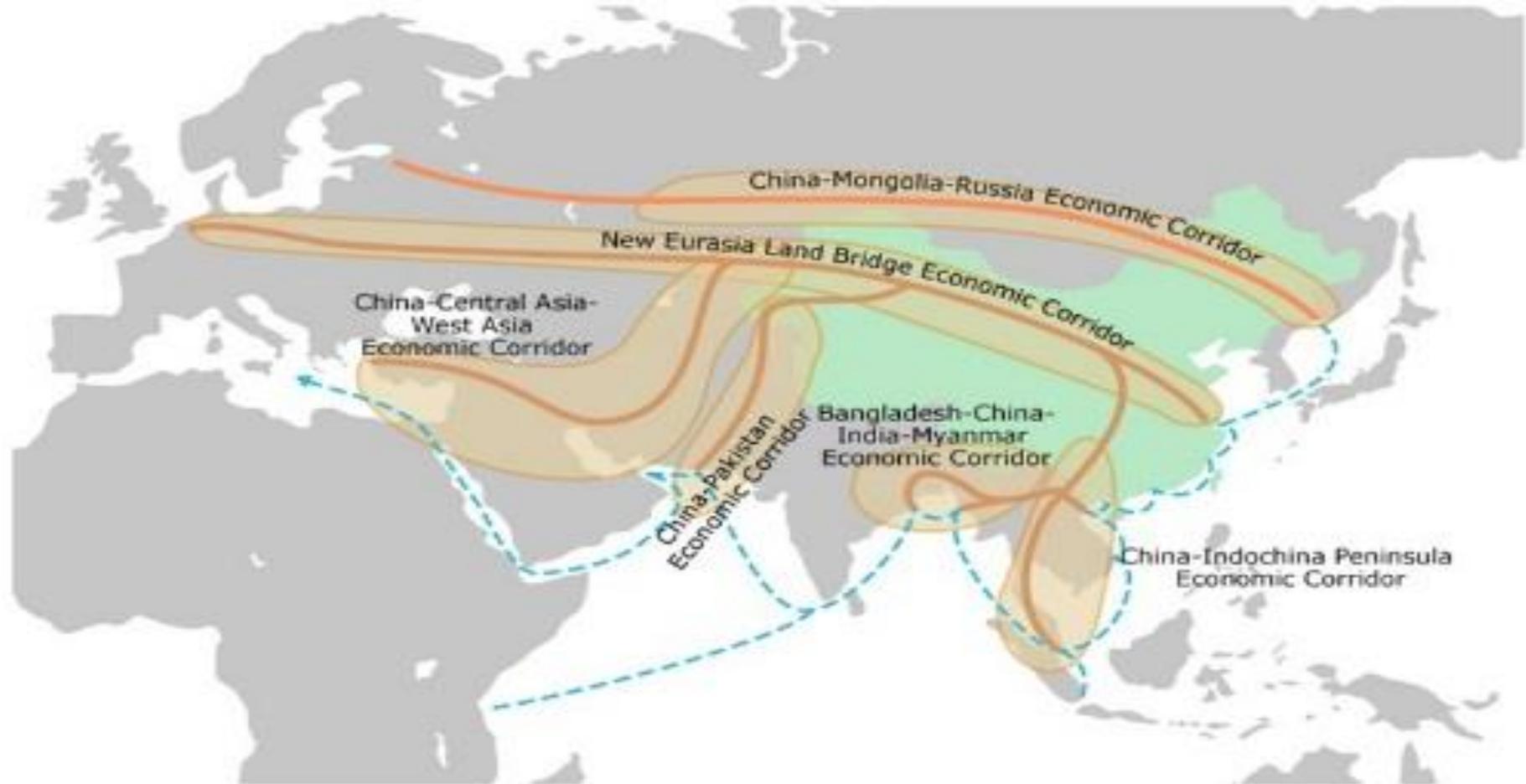
Herausforderungen und Risiken für Neue Seidenstraße (NSStr)

- „**Falle**“: **schwache Regierungsführung**, Bürokratie, politische Instabilität in Partnerländern
- **Reichliche B&R-Finanzzuflüsse** könnten sogar zur Korruption beitragen
- **Chines. Projektdominanz** (finanziell und logistisch) und eventuell **beschränkte Rücksichtnahme** auf lokale Bedingungen
- Möglicher **lokaler Widerstand** gegen chines. Investitionen
- China oft bereit, **größeres Risiko** einzugehen als multilaterale Entwicklungsbanken
- B&R-Finanzierungsangebote bieten mitunter **nicht hinreichend kompetitive Ausschreibungen**
- Chines. B&R-Kredite können **relativ kleine Länder** u.U. in eine „**Schuldenfalle**“ (debt trap) drücken
- Mögliche Risiken aus **verschärften geopolitischen Spannungen**

Mögliche konkurrierende Programme anderer Mächte

- **„New Silk Road“-Initiative (NSRI)** der USA (seit 2011)
- **Indisch-japanische „Straße der Freiheit“** („Freedom Road“) (seit 2017)
- **„Internationaler N-S-Transportkorridor (INSTC)**, von Indien, Iran und Russland initiiert (2002), nach Aufhebung der Iran-Sanktionen reaktiviert
- **TRACECA** (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), von EU unterstützt, seit 1993

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa

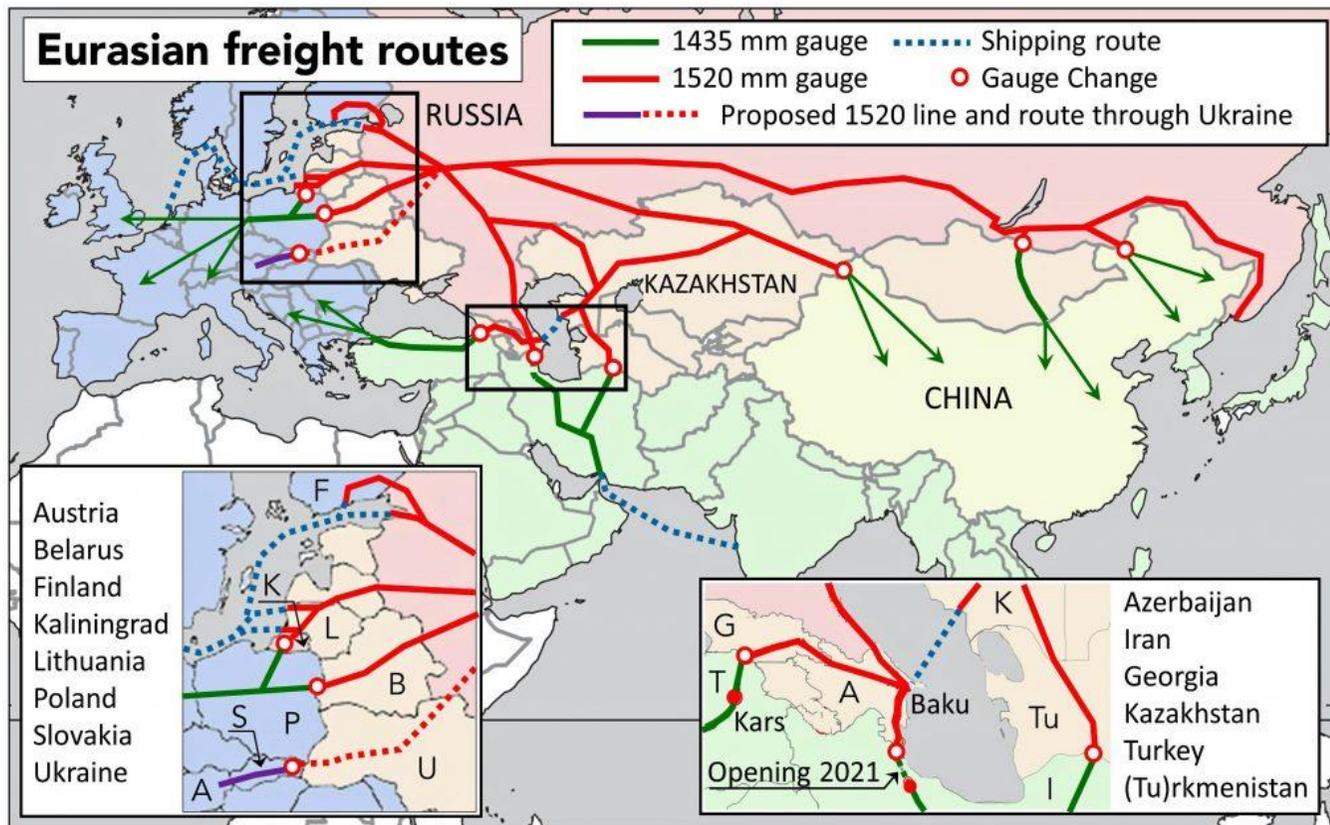


Quelle: China Trade Research (Hong Kong Trade Development Council – HKTDC)

Wirtschaftskorridore als geo-ökonomische „Schneisen“ oder „Plattformen“ für infrastrukturelle Verkehrsachsen oder -knotenpunkte

Seeverkehr von einem Ende Eurasiens zum anderen ist weiterhin viel billiger als *Landverkehr*, aber letzterer holt etwas auf

- Aus Preisgründen wird der Löwenanteil (ca. 80-90%) am Fernhandel über die NSStr wahrscheinlich seegestützt bleiben
- Jedoch dürfte die Modernisierung des relativ wenig entwickelten **eurasischen Überlandverkehrs** die Preisschere etwas verringern
- Rentable Nische für den transeurasischen Bahntransport
 - Wertschöpfungsintensiver Güter und/oder
 - Zeitempfindlicher Produkte
- siehe **Trans-Eurasien-Express....**



Zurück zu den NSStr-Wirtschaftskorridoren:

- Maritime Seidenstraße und ihre Verlängerung (LSER) sowie die
- Neue Eurasische Landbrücke

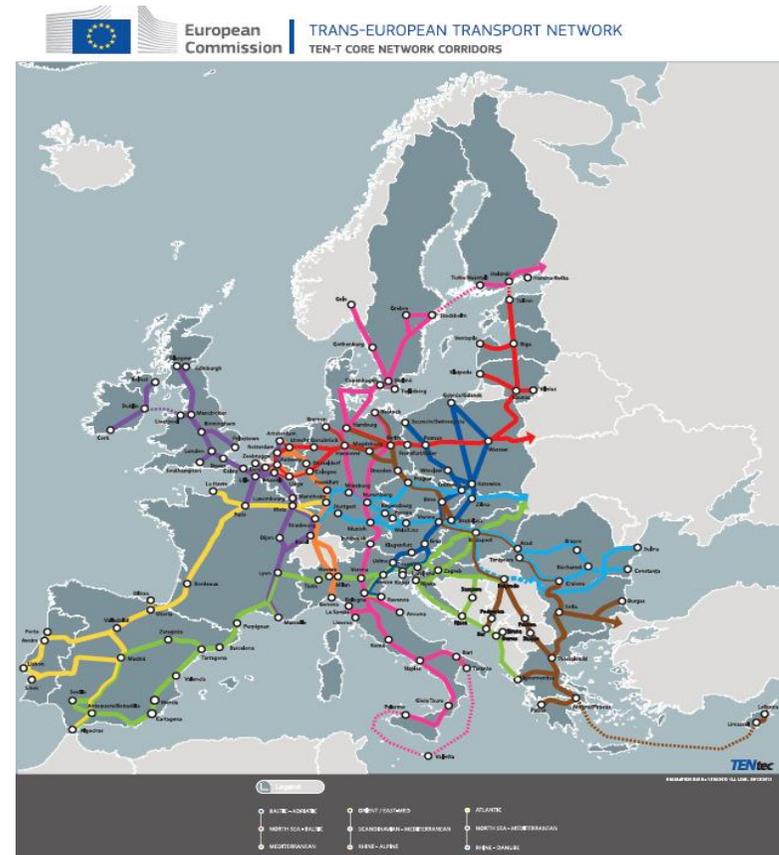
können direkt vernetzt/verlinkt werden mit den

- Pan-Europäischen Transportkorridoren (siehe Karte 2)
- Trans-Europäischen Transportnetzwerk (siehe Karte 3)

Karte 2



Karte 3



Some key 'One Belt, One Road' projects and their financial support

Project	Host country of investment	Construction period (planned)	Amount of Chinese investment or financial support, or total costs (in USD bn)
Khorgos Gateway (Special Economic Zone)	PRC, KAZ	2014-17	6.5 (total)
West Europe-West China Expressway	PRC, KAZ, RUS	2009-20	3.0 (Silk Road Fund)
High-Speed Rail Link Moscow-Kazan ¹⁾	RUS	2018-22	7.4 (China Dev. Bank et al.)
Yamal LNG Project	RUS	2015-23	12.0 (China EXIM, CDB)
Power of Siberia (Sila Sibiri) Gas Pipeline	RUS	2015-19	2.0 (Bank of China)
Deep-Sea Port Gwadar	PAK	2015-17	1.6 (total)
Karakorum Highway Reconstruction	PAK, PRC	2012-18	2.5 (China EXIM, China Dev. Bank)
Trans-Myanmar-Oil and Gas Pipelines	Myanmar, PRC	2009-2013/14	2.5 (total)
Colombo Port City and Sri Lanka infrastructure dev.	Sri Lanka	from 2014	5.0 (total, of which 1.4 bn for Colombo)
Djibouti and Ethiopia infrastructure development	DJI, ETH	from 2010	12.0 (China)
Port of Piraeus (acquisition and modernization)	GRC	from 2016	0.81 (China Ocean Shipping Co.)
High-Speed Rail Link Belgrade-Budapest	SRB, HUN	2014-18	1.73 (total)
¹⁾ part of planned High-Speed Rail Link Berlin-Moscow -Beijing (see memo items below)			
<i>Memorandum items:</i>			
Trans-Siberian railroad link to Austria (broad-gauge track extension Košice-Vienna/Bratislava)	SVK, AUT	2023-2033	6.5 (total, financial commitments not yet determined)
High-Speed Rail Link Berlin-Moscow-Beijing (Evrazia)	BLR, RUS, KAZ, PRC	2018-2026	130 (total, fin. commitments not yet fixed)

Source: various international press articles, Silk Road Fund, Asian Infrastructure Investment Bank

Karte 6

Einige Neue Seidenstraßenprojekte: räumlicher Überblick



- (Highspeed) railroad link
 - Highway or expressway
 - Oil or gas pipeline
 - Electricity transmission or distribution system
 - Major sea lanes (container shipping, MSR)
 - Northeast Passage and other sea lanes to be developed
 - Deep-sea ports (newly constructed/modernized)
- North-South Transport Corridor (supported by India, Iran and Russia)
 - TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, supported by EU)
 - N.S. Kyrgyzstan North-South Highway
 - P.-H. Trans-Pamir-Highway (Tajikistan)
 - A. Angren (Uzbekistan)
 - AFG. Afghanistan
 - B. Bangladesh
 - C. Cambodia
 - K. Kyrgyzstan
 - L. Laos
 - T. Tajikistan
 - TKM. Turkmenistan
 - UZB. Uzbekistan
- United Kingdom: in process of exiting the EU (following referendum in June 2016 and notification in March 2017)
- (US), (I), (J) Project supported by the U.S.A., by India, by Japan

Some major New Silk Road projects: close-up (EU – Eastern Europe/Central Asia)



Anderer vergleichender Blick – auf chinesische Investitionsverträge entlang der NSStr (Quelle: *China Global Investment Tracker*, veröffentlicht von Heritage Foundation)

Chinese investment and construction contracts in transportation and energy sectors 2012 to 2017 (USD bn) ¹⁾						
Country	Total amount (USD bn)	Chinese inv. as ratio to host country GDP (% ²⁾)		Country	Total amount (USD bn)	Chinese inv. as ratio to host country GDP (% ²⁾)
Central Asia				Southeast Asia		
Kazakhstan	10.93	0.99		Cambodia	3.72	3.55
Kyrgyz Rep.	3.80	8.92		Indonesia	19.86	0.38
Mongolia	1.72	2.40		Laos	13.22	15.81
Turkmenistan	3.32	1.40		Malaysia	22.73	1.19
Russia and Eastern Europe				Philippines	6.27	0.36
Montenegro	1.12	4.34		East Africa and Middle East		
Russia	27.34	0.27		Djibouti	1.72	17.37
Serbia	5.04	2.06		Egypt	14.17	0.74
West Asia				Ethiopia	8.93	2.48
Iran	7.45	0.30		Kenya	13.79	3.67
Saudi Arabia	5.89	0.14		Tansania	4.97	1.77
Turkey	6.74	0.13		Uganda	8.95	5.35
U.A.E.	9.41	0.41		Memo item (comparative Chinese investments)		
South Asia				Australia	27.71	0.33
Bangladesh	21.30	1.93		Canada	26.19	0.26
Nepal	1.43	1.54		Germany	8.08	0.04
Pakistan	39.90	2.58		Italy	14.62	0.12
Sri Lanka	4.88	1.02		United Kingdom	9.34	0.05
				United States	28.33	0.03

¹⁾ Only host countries in which above Chinese investment exceeds USD 5 bn and/or 1% of GDP are listed.

²⁾ Respective countries' average GDP of the years 2014 and 2015 is taken as denominator. The contract sum total for the period 2012 to 2017 is divided by the number of years (6) of this period and related to the average annual GDP of 2014-2015.

Source: China Global Investment Tracker (American Enterprise Institute, Heritage Foundation)

- BRI entspricht **enormem Investitionsprogramm (ca. EUR 1000 Mrd)** und „nuts-and-bolts connectivity“, die darauf abzielt, **Transportkosten zu senken**
- B&R-Korridore sind Instrument, um **strategische Rohstoffversorgungsfragen** für China zu entschärfen (Straße von Malakka)
- **Transeurasischer Eisenbahncontainerverkehr** ist dabei, gegenüber maritimen Ost-West-Seeverkehr und -Flugverkehr etwas aufzuholen
- Nach Experteneinschätzungen (Herrero and Xu, 2015), koennte **Außenhandel der EU und Österreichs durch B&R-Projekte um 6% bzw 9% zunehmen**
- Gemäß China Global Investment Tracker **profitieren am meisten** von B&R-Investitionen
 - **große Nachbarn Chinas**, wie Pakistan, Australien, Russland, Malaysien, Bangladesch
 - **strategisch gelegene kl. Länder**, wie Djibouti, Laos, Kirgisien, Kenia, Montenegro
- Jedoch droht **potenzielle Schuldenfalle** („debt trap“), sowie eventuell Anheizung von Korruption (Hurley, Morris and Portlance, 2018)
- **Chines. Partner dominieren oft B&R-Projekte** (finanziell und logistisch), mitunter nur begrenzte Rücksichtnahme auf örtliche Bedingungen

- In Europa: **wichtigste B&R-Projektländer** (gemessen an B&R-Ausgaben/BIP): in Osteuropa und **Südosteuropa einschl. Westbalkan** (z.B Serbien, Montenegro)
- Günstige chines. Finanzierungsangebote und unbürokratische Projektdurchführungen können u.U. **willkommene Ergänzungen zu EU-Programmen** darstellen
- Allerdings werden **EU- und nationale Standards** nicht immer eingehalten
- **Attraktivität der EU/Brüssels** im Westbalkan und in Südosteuropa kann durch chines. „Investitionskonkurrenz“ etwas **unter Druck** geraten
- Langfristig könnte Teilnahme **Südosteuropas** an der NSStr zur **Überwindung der traditionell peripheren Position** dieser Region in Europa beitragen
- **Österreich** könnte als **Bindeglied Kerneuropas mit Südosteuropa** von solchem Aufschwung als einer der ersten profitieren
 - Gilt auch für **Italien**
- Durch **Konvergenz des Breitspurprojektes u. Verlängerung der LSER nach Wien** könnte im Raum Wien-Bratislava neuer „**key logistics hub**“ der EU entstehen
- **Oberitalien** dürfte auch geo-ökonomisch „**gute Karten**“ haben

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

References

- Aglietta, M. (2018)** Un modèle original pour le XXI siècle – Pour l'économiste Michel Aglietta, la trajectoire chinoise peut aboutir à un mode de croissance apte à proposer un ordre mondial alternatif au capitalisme financier, *Le Monde*, 22-23 avril, p. 6
- Barisitz, S. and Radzyner, A. (2017)** The New Silk Road, Part I: Stocktaking and Economic Assessment, in: *OeNB Focus on European Economic Integration*, Q3, pp. 8-30
- Barisitz, S. and Radzyner, A. (2017)** The New Silk Road, Part II: Implications for Europe, in: *OeNB Focus on European Economic Integration*, Q4, pp. 70-81
- Djankov, S. and Miner, S. (2016)** China's Belt and Road Initiative – Motives, Scope and Challenges. Peterson Institute for International Economics. Briefing 16-2. March
- Herrero, A.-G. and Xu, J. (2016)** China's Belt and Road Initiative: Can Europe expect trade gains?, *Bruegel Working Paper* 5
- Hurley, J., Morris, S. and Portlance, G. (2018)** Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective, Center for Global Development, Washington DC, March
- Laserre, F., Mottet, E. et al. (2018)** Les nouvelles routes de la soie – Forces et faiblesses d'un projet planétaire, *Diplomatie – Affaires stratégiques et relations internationales*, no. 90, janvier-février, pp. 36-63
- Stronski, P. and Ng, N. (2018)** Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East and the Arctic, *Carnegie Endowment Brief*, February

Websites

- **Asian Infrastructure Investment Bank.** <https://www.aiib.org/en/index.html>
- **China Global Investment Tracker.** <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- **Reconnecting Asia. CSIS.** <https://reconnectingasia.csis.org/>
- **Silk Road Fund.** <http://www.silkroadfund.com.cn/>