



OESTERREICHISCHE NATIONALBANK  
EUROSYSTEM

*"Neue Seidenstraße" – eine Bestandsaufnahme und  
wirtschaftliche Einschätzung*

**Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft  
ÖVG-Forum, Wirtschaftskammer Wien**

***Die neue Seidenstraße***

***31. Jänner 2018***

**Stephan Barisitz**

**Oesterreichische Nationalbank**

# 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
- *Was bedeutet die Neue Seidenstraße für die EU und Österreich?*

Zugrundeliegende Studie: S. Barisitz and A. Radzyner: The New Silk Road, part I: Stocktaking and Economic Assessment (OeNB Focus on European Economic Integration, Q3/17)

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

Wurde mit Deklarationen 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)
- 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 10 Mrd)**
- Chinas Politikbanken:
  - **Chinesische EXIM Bank (USD 30 Mrd)**
  - **Chinesische Entwicklungsbank (USD 32 Mrd)**
  - **Landwirtschaftliche Entwicklungsbank Chinas (USD 20 Mrd)**
- Spezielle regionale Sub-Initiativen
  - **„16+1 Format“ (USD 10 Mrd)**
  - **China-Russland Renminbi Investitionsfonds (USD 10 Mrd)**
- **Chinas internationale Währungsreserven**
  - Potenziell mehrere USD 100 Mrd für NSStr-Projektfinanzierung einsetzbar

## 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-Sicherheitsfragen** zu entschärfen (Flaschenhals **Straße v. Malakka**)
- **Pragmatische infrastrukturelle Projektzusammenarbeit** oft leichter
- Stärkung **chinesischer soft power**

## Herausforderungen und Risiken für Neue Seidenstraße

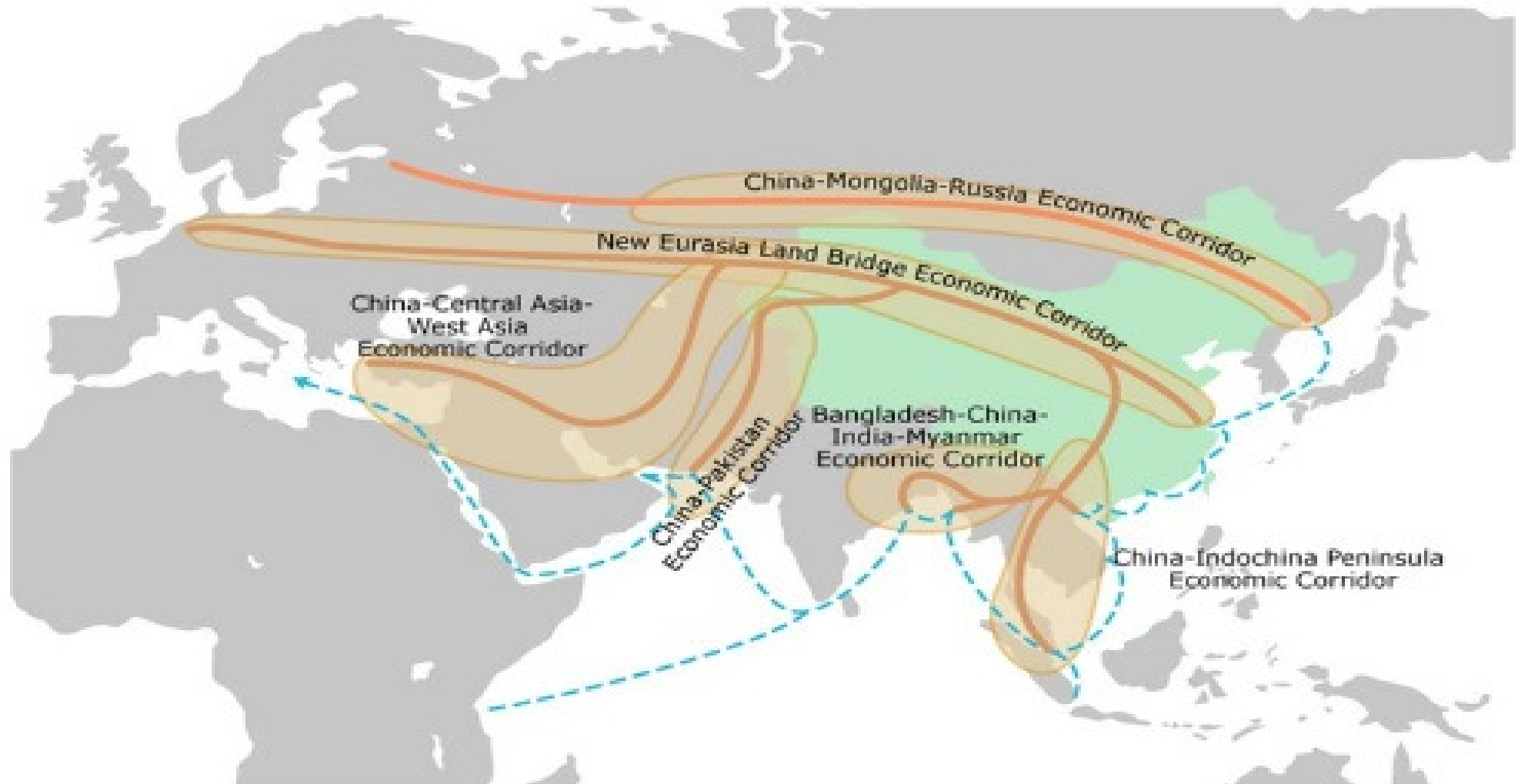
- **„Falle“: schwache Regierungsführung**, Bürokratie, politische Instabilität in Partnerländern
- **Reichliche B&R-Finanzzuflüsse** könnten sogar zur Korruption beitragen
- **Chines. Projektdominanz und eventuell beschränkte Rücksichtnahme** können Widerstand erregen
- B&R-Finanzierungsangebote bieten mitunter **nicht hinreichend kompetitive Ausschreibungen**
- 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)

# Neue Seidenstraße-“Wirtschaftskorridore“

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. 85-90%) am Fernhandel über die NSStr wahrscheinlich seegestützt bleiben
- Jedoch dürfte die Modernisierung des relativ wenig entwickelten eurasischen Überlandverkehrs die Preisschere etwas verringern
- Teilw. Verlagerung der Verkehrsaufkommens auf den transeurasischen Überland-Schienenverkehr könnte auch CO<sub>2</sub>-Emissionen senken
- 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

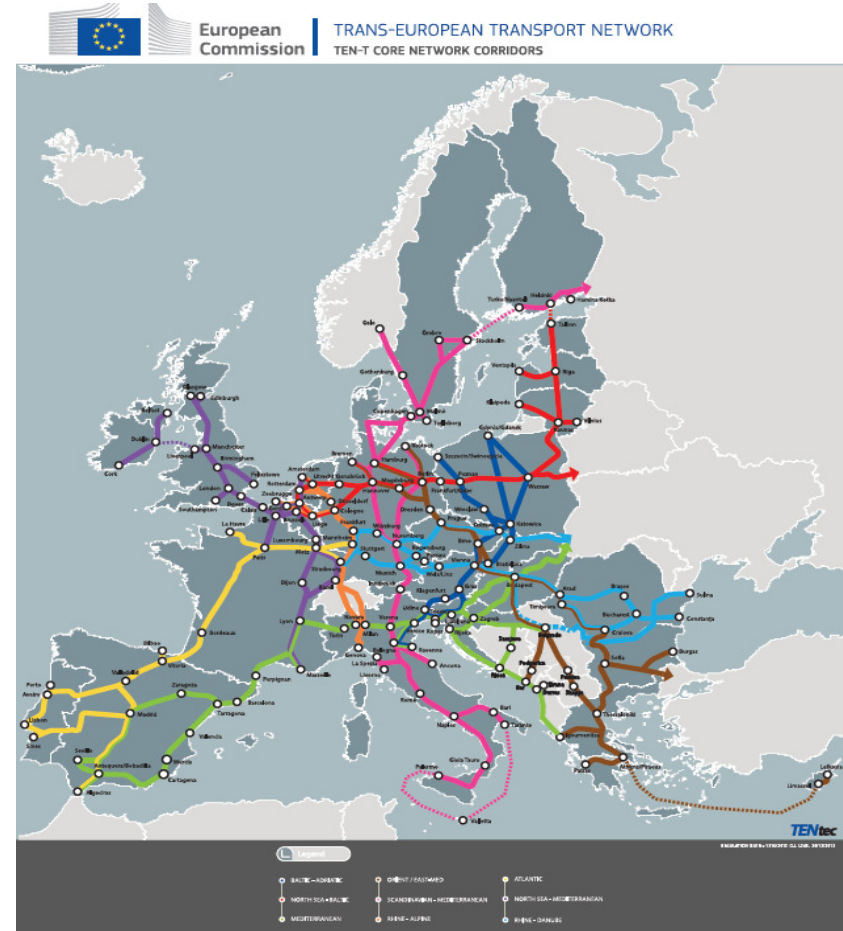


Tabelle 1

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

Project	Host country of investment	Construction period (planned)	Total project costs or amount of Chinese investment or financial support (in USD bn)
Khorgos Gateway (Special Economic Zone)	PRC, KAZ	2014-17	6.5 (total)
Gas Pipeline Beyneu-Shymkent	Kazakhstan	2013-17	1.8 (China Development Bank)
High-Speed Rail Link Moscow-Kazan (part of High-Speed Link Berlin-Moscow-Beijing, see memo items below)	RUS	2017-22	15.0 (total)
West Europe-West China Expressway	PRC, KAZ, RUS	2009-20	3.0 (Silk Road Fund)
Yamal LNG Project	RUS	2015-23	12.0 (EXIM, CDB)
Power of Siberia (Sila Sibiri) Gas Pipeline	RUS	2015-19	2.0 (Bank of China)
Deep-Sea Port Gwadar	PAK	2016-17	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)
Kenya (Mombasa-Nairobi) High Capacity Railroad	Kenya	2014-2017	3.8 (of which 90% EXIM)
Djibouti and Ethiopia infrastructure development	DJI, ETH	from 2010	12.0 (China)
Large Container Terminal Ashdod Port	Israel	2015-21	0.93 (total)
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)
<i>Memorandum items:</i>			
High-Speed Rail Link Berlin-Moscow-Beijing (Evrazia)	BLR, RUS, KAZ, PRC	2017-2026	130 (total, fin. commitments not yet fixed)
Trans-Siberian railroad link to Austria (broad-gauge track extension Košice-Vienna/Bratislava)	SVK, AUT	2023-2033	7.7 (total, financial commitments not yet determined)

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

Some major New Silk Road projects: a spatial overview



- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> (Highspeed) railroad link</li> <li> Highway or expressway</li> <li> Oil or gas pipeline</li> <li> Electricity transmission or distribution system</li> <li> Major sea lanes (container shipping, MSR)</li> <li> Northeast Passage and other sea lanes to be developed</li> <li> Deep-sea ports (newly constructed/modernized)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> North-South Transport Corridor (supported by India, Iran and Russia)</li> <li> TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, supported by EU)</li> <li>N.S. Kyrgyzstan North-South Highway</li> <li>P.-H. Trans-Pamir-Highway (Tajikistan)</li> <li>A. Angren (Uzbekistan)</li> <li>B. Bangladesh</li> <li> United Kingdom: in process of exiting the EU (following referendum in June 2016 and notification in March 2017)</li> </ul> |
|--|--|
- (US), (I), (J) Project supported by the U.S.A., by India, by Japan

Source: Authors' compilation, technical cartographic expertise of Florian Partl.



## 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 mid-17 (USD bn) <sup>1)</sup>						
Country	Total amount (USD bn)	Chinese inv. as ratio to host country GDP (%) <sup>2)</sup>		Country	Total amount (USD bn)	Chinese inv. as ratio to host country GDP (%) <sup>2)</sup>
<b>Central Asia</b>				<b>Southeast Asia</b>		
Kazakhstan	9.99	0.99		Cambodia	3.52	3.54
Kyrgyz Rep.	3.80	10.52		Indonesia	17.89	0.37
Mongolia	1.60	2.32		Laos	13.16	19.40
Turkmenistan	3.52	1.72		Malaysia	22.23	1.37
<b>Russia and Eastern Europe</b>				<b>East Africa and Middle East</b>		
Hungary	2.32	0.97		Djibouti	1.72	19.64
Montenegro	1.12	5.10		Egypt	10.94	0.60
Russia	18.16	0.25		Ethiopia	8.73	2.58
Serbia	3.94	1.96		Kenya	12.51	3.59
<b>West Asia</b>						
Iran	5.23	0.22				
Saudi Arabia	5.79	0.16		<b>Memo item (comparative Chinese investments)</b>		
Turkey	6.74	0.17		Australia	26.18	0.35
U.A.E.	7.72	0.37		Germany	6.07	0.03
<b>South Asia</b>				Italy	14.62	0.15
Bangladesh	17.30	1.61		United Kingdom	7.75	0.05
Nepal	1.77	1.54		United States	29.10	0.03
Pakistan	38.88	2.61				
Sri Lanka	5.96	1.32				

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

<sup>2)</sup> The respective countries' GDP in 2015 is taken as denominator. The contract sum total for the period 2012 to mid-2017 is divided by the number of years (5.5) and related to 2015 GDP.

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

## Was bedeutet die Neue Seidenstraße für die EU und Österreich? Schlussfolgerungen I

- Nach Expertenschätzungen\* könnte **Außenhandel der EU und Österreichs um 5-8% expandieren**, wenn alle wesentlichen B&R-Projekte – insbes. die transeurasische Eisenbahnachse – fertiggestellt sind
- **Konnektivität zw. EU und Russland, Ukraine, Zentralasien**, und natürlich **China** könnte so einen (u.a. landgestützten) Schub bekommen
- **Zusammenarbeit mit europ. und österr. Banken**, die über langjährige Erfahrung insbes. in Ost- und Südost-Europa verfügen, bietet sich an

\* Herrero and Xu: China's Belt and Road initiative: Can Europe expect trade gains?, Bruegel Working Paper 5/2016

*Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!*