



OESTERREICHISCHE NATIONALBANK  
EUROSYSTEM

# Neue Seidenstraße Wirtschaftspolitische Auswirkungen auf Europa

OeVG Forum, Wirtschaftskammer Wien  
31. Jänner 2018

Alice Radzyner, MSc.  
*Oesterreichische Nationalbank*

## Warum ist die Neue Seidenstraße (New Silk Road, NSR) für Europa relevant? Einleitung und Struktur.

Zugrundeliegende Studie: „The New Silk Road, part II: implications for Europe“ (OeNB. Focus on European Economic Integration Q3/17, Barisitz, S. & Radzyner, A., 2017)

### Struktur des Vortrags

1. Chinesische Investitionen entlang der NSR in Europa: Bestandaufnahme und Motivation
2. Infrastrukturverbindungen entlang der NSR und chinesische Investitionen
3. NSR Projekte und ihre ökonomische Bedeutung für Südosteuropa
4. Schlussfolgerungen II

## 1. Chinesische Investitionen entlang der NSR in Europa: Bestandaufnahme und Motivation (1)

- Kooperation zwischen China und Südosteuropa (SEE) nicht nur im wirtschaftlichen Bereich intensiviert, sondern auch im Finanzsektor und in der diplomatischen Zusammenarbeit.
  - „16+1 Initiative“: 11 EU-Mitgliedsstaaten aus Zentral- und Osteuropa und 5 nicht-EU-Mitgliedsstaaten im Balkan.
- SEE Importe aus China (v.a. Infrastruktur) zwischen 2004 und 2014 verdoppelt.
- Vorteile der Investitionen in SEE für China:
  - **SEE (Griechenland/ Westbalkan) bildet das Ende der NSR Seeroute**
  - **Die Region bildet eine Brücke für chinesische Unternehmen zum EU Binnenmarkt und bietet billigere Produktion in der „Peripherie“**
  - **Wissensaufbau über den komplizierten und stark regulierten EU Binnenmarkt**
  - **China als neutraler und verlässlicher Partner**
  - **„Aufholprozess“ in SEE wird die Kaufkraft und den Konsum in SEE stärken**

# 1. Chinesische Investitionen entlang der NSR in Europa: Bestandaufnahme und Motivation (2)

- Vorteile für nicht-EU-Mitgliedsstaaten in SEE:
  - **Finanzierungslücken durch fehlenden Zugang zu vielen EU Programmen**
  - **Schwierigkeiten bei Zugriff auf EU-Finanzierungsprogramme**
  - **Umsetzung chinesischer Projekte ist schnell, einfach und unbürokratisch** (Verstoß gegen EU Regeln mancher EU-Mitgliedsstaaten)
  - **Modernisierung (Infrastruktur!) in SEE wichtig, auch für EU-Beitritt**
  
- Die EU sollte ihre Beziehungen zu SEE und zu China verbessern, um das volle Potenzial der Region zu schöpfen und die Interessen aller Parteien zu erfüllen.



## 2) Infrastrukturverbindungen entlang der NSR und chinesische €NB Investitionen (1)



<http://ceec.oenb.at>

### Vorzeigeprojekte

- **Hafen Piräus (GR)**
  - 67% COSCO seit 2016 (368,5 Mio EUR)
  - Weg von Shanghai nach Rotterdam/Hamburg um 10 Tage kürzer
- **350km Höchstgeschwindigkeitszug Budapest - Belgrad**
  - geplante Ausweitung nach Mazedonien und Griechenland
  - Reisezeit reduziert von 8h auf 2,5h
  - In HU nicht EU-konform, neue Ausschreibung

## 2) Infrastrukturverbindungen entlang der NSR und chinesische Investitionen (2)

### Weitere Beispiele großer Infrastrukturprojekte (Ausbau, Modernisierung)

- Autobahn Belgrad – Hafen Bar (Montenegro), 900 Mio. EUR.
- Autobahn Durrës (Albanien) – Mazedonien, 200 Mio. EUR.
- Autobahn Banja Luka (B&H) – Split, 600 Mio. EUR.
- Sofia West Cargo Airport, 165 Mio. EUR.
- Autobahnabschnitte in Mazedonien (Kičevo-Ohrid, Miladinovci and Štip), 580 Mio. EUR.

Der Ausbau weiterer Straßen- und Eisenbahnverbindungen sowie von Flughäfen, Brücken und Häfen wird laufend geplant und ausverhandelt.

### 3) NSR Projekte und ihre ökonomische Bedeutung für SEE (1)

Tabelle mit den wichtigsten Projekten, die von chinesischen Investoren in Albanien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Mazedonien, Montenegro, Rumänien und Serbien umgesetzt werden:

**Economic relevance of major Chinese-funded projects in SEE**

Country	Project description	Estimated annual cost per project assuming that usually 85% are financed by China (China EXIM Bank) <sup>1</sup>	Estimated total annual cost for Chinese-financed projects per country	Average gross FDI inflows over duration of project, where applicable	Average gross FDI inflows from 2012 to mid-2016 <sup>2</sup>	Average share of Chinese-financed projects in total gross FDI inflows per project year <sup>3</sup>
		EUR				%
Albania	<ul style="list-style-type: none"> <li>Section of Pan-European transport corridor VIII from Durrës in Albania to FYR Macedonia</li> <li>Estimated duration: four years</li> <li>Estimated cost: EUR 200 million</li> </ul>	42,500,000	77,775,000	n.a.	770,967,774	10
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Industrial park in Durrës</li> <li>Estimated duration: three years</li> <li>Estimated cost: EUR 100 million</li> </ul>	28,050,000				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tirana International Airport: state-backed financial firm China Everbright Group bought 100% of the shares of airport operator</li> <li>Approximate cost: EUR 85 million</li> <li>Duration: ten years (scheduled to open in 2027)</li> </ul>	7,225,000				
Bosnia-Herzegovina	<ul style="list-style-type: none"> <li>Expansion of a 450 MW coal power plant in Tuzla by a consortium of Gezhouba Group and the Guangdong Electric Power Design Institute (both China)</li> <li>Duration: 2014–2018, approximately five years</li> <li>Cost: EUR 668 million (varies according to sources)</li> </ul>	113,560,000	428,768,333	250,000,000 (2014–2018)	261,290,320	48
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Banja Luka-Split motorway section, 93 km</li> <li>Estimated duration: 2015–2019, approximately five years</li> <li>Cost: EUR 600 million</li> </ul>	127,500,000		210,000,000 (2015–2019)		

Schätzung des jährlichen Anteils der von China finanzierten Projekte in den Gesamt-FDI pro Land.

### 3) NSR Projekte und ihre ökonomische Bedeutung für SEE (2)

- Ergebnis: chinesische Investitionen sind in den Gesamtdirektinvestitionen in den untersuchten SEE Ländern nicht zu ignorieren:
  - **8% in Serbien**
  - **10% in Albanien**
  - **26% in Montenegro**
  - **26% in Rumänien (inkl. Investitionen in Energieinfrastruktur)**
  - **48% in Bosnien-Herzegowina (inkl. Investitionen in Energieinfrastruktur)**
- Die spillover Effekte für die lokalen Wirtschaften könnten begrenzt sein, da chinesische Unternehmer nur zum Teil auf lokale Ressourcen zugreifen.
- Die Langzeit-Effekte sind noch unbekannt.



## 4. Schlussfolgerungen II

- SEE-Länder werden vor einem eventuellem EU-Beitritt weiterhin chinesische Finanzierungsmöglichkeiten als Alternative zu den komplexen und zeitintensiven EU-Programmen begrüßen. Risiko: Nichteinhaltung der EU-Wettbewerbsregeln.
- Die NSR hat Vorteile für China und die SEE-Länder, aber auch für Europa insgesamt (neue und moderne Handelswege nach Südosteuropa und China)
- Die EU sollte mit China und den SEE eng zusammenarbeiten, um das Potenzial optimal zu nützen und die Interessen aller Parteien zu erfüllen, v.a. in Hinblick auf die Neudefinierung der Handelsbeziehungen zwischen den USA und dem Rest der Welt.
- Langfristig könnte die Teilnahme der SEE an der NSR der Region helfen ihre traditionell periphere ökonomischen Rolle in Europa zu überwinden. Österreich könnte als Bindeglied Kerneuropas mit SEE von diesem Aufschwung sehr früh profitieren.
- One Belt One Road als Wendepunkt in den handels- und politischen Beziehungen zwischen der EU und China?