

Puls, Thomas

Research Report

One Belt One Road – Chinas neue Seidenstraße

IW-Kurzbericht, No. 67.2016

Provided in Cooperation with:

German Economic Institute (IW), Cologne

Suggested Citation: Puls, Thomas (2016) : One Belt One Road – Chinas neue Seidenstraße, IW-Kurzbericht, No. 67.2016, Institut der deutschen Wirtschaft (IW), Köln

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/157573>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Thomas Puls

One Belt One Road – Chinas neue Seidenstraße

China treibt das Projekt der Neuen Seidenstraße voran. Hohe Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur anderer Länder wurden beschlossen. Damit will China zum einen den Zugang zu den Weltmärkten effizienter gestalten und zum anderen die Entwicklung seiner bislang wirtschaftlich abgehängten Provinzen fördern.

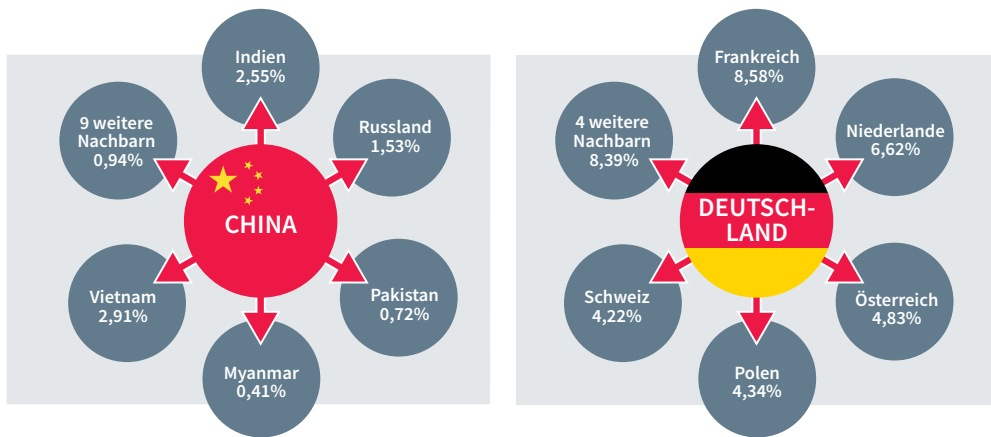
China treibt die Idee einer neuen Seidenstraße voran. In Europa verbinden wir die Idee der neuen Seidenstraße vor allem mit neuen Bahnverbindungen nach China, doch das ist nur ein Teilaspekt eines weit größeren Plans. Tatsächlich handelt es sich bei dem 2013 erstmals vorgeschlagenen One Belt One Road (OBOR) Projekt um den Versuch einen komplexen Handelsraum in Eurasien zu schaffen, der China neue Wachstumschancen verschaffen soll. Die OBOR Initiative verknüpft zwei große Programme und umfasst etwa 900 Projekte in 64 Ländern mit einem Investitionsvolumen von 850 Milliarden Dollar (DVZ, 2016b, 3). Bislang hat China im Rahmen von OBOR mit 30 Ländern Abkommen geschlossen und in mehreren Investitionsfonds 60 Milliarden Dollar bereitgestellt. Auch die Gründung der Asiatischen Investitionsbank AIB mit einem Gründungskapital von 100 Milliarden Dollar gehört in den OBOR Kontext.

21st Century Marine Silk Road – Der Seeweg von China nach Europa

Die Außenhandelsstatistik zeigt, dass heute über 90 Prozent des Handels mit China per Schiff abgewickelt werden. Der Seetransport ist vergleichsweise langsam (inklusive Vor- und Nachlauf etwa 30 bis 35 Tage), aber dafür extrem günstig. Für den Transport eines Großcontainers (FEU) von China nach Europa zahlt ein Verloader derzeit weniger als 2.000 Dollar (DVZ, 2016c, 9). Allerdings stecken die Reedereien derzeit in der Krise. Mit Hanjin ist bereits eine große Linienreederei insolvent geworden. Dennoch wird das Schiff das Rückgrat des Welthandels bleiben, weshalb China im Rahmen der OBOR stark in asiatische, afrikanische und europäische Häfen investiert. Durch dieses Programm sollen zusätzliche Regionen an den Seeweg von China nach Westeuropa angebunden werden und damit der Export chinesischer Produkte in diese Gebiete erleichtert werden. Das Programm beinhaltet Investitionen in bislang wenig genutzte Häfen wie Port Lamu in Kenia. Dies soll vor allem neue Absatzgebiete logistisch erschließen. Hinzu kommen aber auch Projekte, die eher die Effizienz der Transportwege verbessern sollen. Zu nennen ist hier insbesondere der Einstieg in den Hafen

China: Export in die Nachbarländer schwächelt

Anteil der Nachbarländer am Warenexport Chinas im Jahr 2015 in Prozent



Quelle: UNCTAD

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

von Piräus, der zum Logistik Hub für den gesamten Mittelmeerraum ausgebaut werden soll (Putten/Meijnders, 2015, 9). Ein Projekt, das im Erfolgsfall die Güterverkehrsströme in Europa stark beeinflussen würde, indem es Verkehre und Logistikleistungen von den Häfen der Nordrange in die Mittelmeerhäfen verlagert.

Silk Road Economic Belt – Die Schaffung eines eurasischen Handelsraums

In Europa wird OBOR oft als Eisenbahnprojekt wahrgenommen. Seit einigen Jahren rollen Güterzüge von China über Russland nach Duisburg. Inzwischen hat sich die Schiene als Transportalternative nach China etabliert. Mit einer Transportdauer von 20 bis 25 Tagen inklusive Vor- und Nachlauf und Transportkosten zwischen 4.000 und 6.000 Dollar pro FEU hat sich der Schienenverkehr vor allem als kostengünstige Alternative zur Luftfracht positioniert (DVZ, 2016a, 7). Für eine Konkurrenz zum Schiff fehlen hingegen die Kapazitäten. Immerhin bräuchte es bis zu 300 Züge, um ein Containerschiff zu ersetzen. Dennoch will China massiv in den landgestützten Verkehr in

den Nachbarländern investieren. Das Programm firmiert unter der Bezeichnung Silk Road Economic Belt (SREB). Der Name zeigt bereits, dass es dabei um mehr geht, als eine schnellere Verbindung nach Europa zu schaffen. Neben dem Aufbau von Transportwegen soll vor allem Wachstum in den chinesischen Nachbarländern angeregt werden, die dann als Handelspartner für China interessanter werden. Zu den großen Projekten zählt der gerade vereinbarte Bau einer Verkehrsverbindung von Westchina zum pakistanischen Hafen Gwadar und der Bau einer Verbindung zwischen der südwestchinesischen Provinz Yunnan über Myanmar und Bangladesch bis Kalkutta (BCIM). Mit diesen beiden Projekten sollen heute abgelegene Provinzen Chinas an die Welthandelswege angeschlossen und gleichzeitig Kumulationspunkte für wirtschaftliche Aktivität in den armen Nachbarländern geschaffen werden. Beide Großprojekte liefern zudem eine Verknüpfung der beiden OBOR Teilprojekte.

OBOR – Warum will China investieren

OBOR stellt eine internationale Weiterführung der chinesischen Infrastrukturinvestitionspolitik dar. Die

hohen Kosten schultert China keineswegs aus Altruismus, sondern weil es sich nachhaltige Wachstumsimpulse für die eigene Wirtschaft verspricht. Die Wohlstandsgewinne der letzten 20 Jahre sind in China sehr ungleich verteilt. In den Küstenregionen erreichten die Haushalte 2014 ein Einkommen von etwa 5.000 bis 8.000 Dollar (Statista, 2016). Deutlich schlechter stehen die West- und Nordchinesischen Provinzen dar, die keinen Zugang zum Meer besitzen. Die gut 350 Millionen Einwohner dieser Provinzen müssen mit Haushaltseinkommen zwischen 3.000 und 3.500 Dollar pro Jahr auskommen. Daher ziehen Millionen Wanderarbeiter nach Osten, was erhebliche soziale Spannungen auslöst.

Die chinesische Regierung versucht seit dem Jahr 1999 im Rahmen der „Go West Strategie“ gegenzusteuern und den Westen zu stärken. Die Lage der westlichen Provinzen stellte dabei einen Nachteil dar. Da der Handel mit Europa und den USA per Schiff abgewickelt wird, müssen die Güter aus Westchina erst einmal über die Seehäfen in den östlichen Provinzen verladen werden. Das kostet Zeit und Geld und sorgt für eine schlechtere Standortbewertung. Zudem sind die Seehafenhinterlandverbindungen in China chronisch überlastet, was zu Terminrisiken führt. Um dieses Problem zu lösen versucht China seinen westlichen Provinzen günstigere Anbindungen an die Seerouten zu verschaffen. Die Projekte in Pakistan und die BCIM sind in diesem Kontext zu sehen.

Die geplanten Landverbindungen Richtung Westen sollen ein anderes Problem der chinesischen Wirtschaft aufgreifen – ihre schwache regionale Vernetzung. Nur etwas mehr als 9 Prozent der chinesischen Warenexporte gehen in seine 14 Nachbarländer (siehe Abbildung). In Deutschland beträgt dieser Anteil fast 37 Prozent. Selbst große Nachbarländer wie Indien und Russland nehmen zusammen nur gut 4 Prozent der chinesischen Warenexporte auf. Das wichtigste Exportziel unter den Nachbarländern ist Vietnam mit einem Anteil von fast 3 Prozent. Dieser Partner nutzt aber fast nur den Küstenprovinzen. Der Wachstumsmotor des regionalen Handels unter Nachbarn fällt für China weitgehend und für West-

china fast vollständig aus. Ökonomisch gesehen sind die westchinesischen Provinzen weitgehend isoliert. Die Gründe hierfür sind die Armut auf der anderen Seite der Grenze und die schlechten Verkehrsverbindungen. Um die Grenzregionen nachhaltig wirtschaftlich zu stärken, ist China darauf angewiesen, den grenzüberschreitenden Handel in Gang zu bringen. Diesem Zweck dienen die Projekte des SREB primär. Zudem erlauben die neuen Verbindungen nach Zentralasien und zum persischen Golf auch einen besseren Zugang zu den Energierohstoffen dieser Regionen.

Alles in allem stellt OBOR eine Internationalisierung der bisherigen chinesischen Investitionspolitik dar. Das Hauptziel liegt in der Generierung von Wachstum für China.

Literatur:

Deutsche Verkehrszeitung – DVZ, 2016a, Schienesische Medizin, Nr. 61/2016

DVZ, 2016b, China drängt in neue Märkte vor, Nr. 62/2016

DVZ, 2016c, Maersk leidet unter Preisdruck, Nr. 67/2016

Statista, 2016, Einkommen pro Haushalt nach Provinzen, <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/220904/umfrage/einkommen-pro-haushalt-in-china-nach-provinzen/>

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development, 2016, <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=24738> [1.9.2016]

Putten, Frans-Paul van der / Meijinders, Minke, 2015, China, Europe and the Maritime Silk Road, Netherlands Institute of International Relations, Clingendael report, <https://www.clingendael.nl/sites/default/files/China%20Europe%20and%20the%20Maritime%20Silk%20Road.pdf> [1.9.2016]