



IMPULSE
für die Wirtschaftspolitik

Megatrends im Welthandel: Die neue Seidenstraße

Wachstumsregion zwischen Europa und Asien



Industrie- und Handelskammern
in Bayern

ifo INSTITUT

Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung
an der Universität München e.V.

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie die Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Auf einen Blick

Ausgangslage/Aktuelle Situation

Die neue Seidenstraße (Belt-and-Road-Initiative / BRI) ist ein Großprojekt auf Betreiben Chinas. Über sechs Landkorridore sowie mit Hilfe einer maritimen Seidenstraße soll China stärker mit den eurasischen Ländern und Afrika verbunden werden. Der Ausbau der Infrastruktur durch die BRI-Initiative wird die wirtschaftliche Situation in den betroffenen Ländern verändern und Auswirkungen auf die weltweiten Handelsströme haben. Für Europa und insbesondere für Bayern spielen hierbei die neuen Korridore durch die eurasischen Länder zwischen China und der EU eine wichtige Rolle. Denn derzeit stellt die mangelhafte Straßen- und Schieneninfrastruktur bei gleichzeitigem Fehlen eines Meerzuges ein Haupthindernis im Handel mit diesen Ländern dar.

Hauptergebnisse der Studie

Die Seidenstraßen-Initiative kann bayerischen Unternehmen bei der Erschließung neuer Absatzmärkte und beim Zugang zu Rohstoffen helfen. Ein wichtiger Aspekt ist die Reduzierung der Transportkosten durch eine verbesserte Transportinfrastruktur. Bei Investitionen in Zentralasien ist allerdings wegen des weiterhin hohen wirtschaftlichen und politischen Risikos Vorsicht angebracht. Außerdem existiert das Risiko, dass China oder Transitländer den Zugang zur neuen Seidenstraße diskriminierend gestalten.

Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen

Unternehmen - Unternehmen profitieren von der Reduzierung der Transportkosten durch die neue Infrastruktur. Dies betrifft sowohl den Handel mit China als auch den Handel mit den Ländern entlang der Seidenstraße. Investitionen durch die Seidenstraßeninitiative können neue Wachstumsimpulse in den Ländern bewirken und dadurch neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnen. Die bestehenden Risiken in den Ländern setzen allerdings eine gute Vorbereitung und eine ausreichende Absicherung der Geschäfte voraus.

Politik - Die Politik ist gefordert, die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, so dass die neue Seidenstraße auch für Bayern und Deutschland zum wirtschaftlichen Erfolg wird. Grundvoraussetzung ist die Bereitstellung der erforderlichen Transportinfrastruktur. Nur so können die europäischen Unternehmen von Veränderungen in den Ländern entlang der Seidenstraße profitieren und konkurrenzfähig bleiben. Durch eine Vertiefung der Beziehungen zu diesen Ländern gilt es, den Marktzugang für deutsche Unternehmen zu erleichtern und sich für eine verlässliche Geschäftsgrundlage auf rechtlichem und wirtschaftlichem Gebiet einzusetzen. Zudem sollten geeignete Maßnahmen für eine Reduzierung der Risiken getroffen werden. Hier wären zu nennen Exportgarantien für diese Länder, aber auch die Absicherungen z. B. für den Zahlungsverkehr im Fall von Sanktionen durch Drittstaaten.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	I
Tabellenverzeichnis	II
1 Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen	1
1.1 Fünf wichtige Aspekte für Unternehmen	1
1.2 Notwendige Unterstützung durch die Politik.....	3
2 Einführung: Die Belt-and-Road-Initiative.....	5
2.1 Ziele	6
2.2 Umfang	6
2.3 China und die BRI-Länder	10
2.3.1 Investitionen und Baukontrakte.....	10
2.3.2 Außenhandel	13
2.3.3 Bilaterale Abkommen Chinas mit BRI-Ländern.....	17
2.3.4 Freihandelsabkommen zwischen den Fokus-Ländern.....	19
2.4 Deutschland, Bayern und die BRI.....	20
3 Chancen für die bayerische Wirtschaft.....	25
3.1 Handelseffekte von Infrastrukturmaßnahmen	25
3.1.1 Veränderung der Handelskosten nach Regionen	25
3.1.2 Handelseffekte nach Ländern	27
3.1.3 Handelseffekte nach Sektoren.....	28
3.1.4 Handelseffekte in bedeutenden Märkten.....	31
3.1.5 Investitionsstandorte.....	33
3.1.6 Handel mit China	35
3.2 Wachstumspotenzial durch chinesische Investitionen	36
3.2.1 BRI-Investitionen nach Ländern.....	36
3.2.2 BRI-Investitionen nach Sektoren.....	37
4 Risiken und Herausforderungen.....	40
4.1 Veränderung der relativen Transportkosten.....	40
4.1.1 Steigerung der (relativen) Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit konkurrierender Standorte	40

4.1.2	Verschiebungen der Attraktivität des Schienengüterverkehrs relativ zu anderen Verkehrsträgern im Gütertransport	41
4.2	Länderspezifische Risiken und wirtschaftliche Verflechtungen.....	48
4.2.1	Wirtschaftliche Verflechtungen	48
4.2.2	Länderspezifische Risiken.....	49
5	Fazit	59
	Literaturverzeichnis	60
	Appendix.....	64
	Gütertransport zwischen Asien und Europa – Die Potenziale des Schienenverkehrs: Ein Überblick	65
	Länder Fact Sheets.....	72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Das globale Infrastrukturnetzwerk der BRI	9
Abbildung 2: Investitionen und Baukontrakte Chinas in den BRI-Ländern, 2013 – 2018 in Mrd. USD.....	11
Abbildung 3: Regionale Verteilung der Direktinvestitionen und Bauverträge Chinas in BRI-Ländern.....	12
Abbildung 4: Chinas Außenhandel mit den BRI-Ländern, 2013 – 2017	14
Abbildung 5: Regionale Verteilung des Außenhandels zwischen China und BRI-Ländern.....	15
Abbildung 6: Handelsverflechtungen der Länder entlang der Seidenstraße.....	16
Abbildung 7: Verteilung des chinesischen Außenhandels mit den BRI-Ländern nach Verkehrsmittel	17
Abbildung 8: Regionale Verteilung des Außenhandels zwischen Bayern und den BRI-Ländern...	21
Abbildung 9: Bayerns Außenhandel mit den Nicht-EU-BRI-Ländern, 2013 – 2017	22
Abbildung 10: Zu erwartende Handelseffekte zwischen Bayern und der Welt, in %.....	26
Abbildung 11: Relative Handelssteigerung Bayerns mit den Fokusländern nach Sektor	29
Abbildung 12: Deutsches Exportpotenzial in ausgewählten Sektoren, in Mio. EUR	31
Abbildung 13: Bayerisches Exportpotenzial in ausgewählten Sektoren, in Mio. EUR	32
Abbildung 14: Deutsches Importpotenzial in ausgewählten Sektoren, in Mio. EUR.....	32
Abbildung 15: Bayerisches Importpotenzial in ausgewählten Sektoren, in Mio. EUR.....	33
Abbildung 16: Deutsche Netto-Direktinvestitionsflüsse, in Mio. EUR.....	34
Abbildung 17: Anteil an deutschen Netto-Direktinvestitionsflüssen, in %.....	34
Abbildung 18: Zusätzliches jährliches Handelspotenzial Deutschlands mit China in ausgewählten Sektoren, in Mrd. EUR.....	35
Abbildung 19: Zusätzliches jährliches Handelspotenzial Bayerns mit China in ausgewählten Sektoren, in 100 Mio. EUR.....	36
Abbildung 20: Wert chinesischer Investitionen und Verhältnis zum durchschnittlichen BIP der Zielländer, 2013 - 2018	37
Abbildung 21: Chinesische Investitionen in Fokusländern nach Sektor, 2013 - 2018 in Mrd. USD.	38
Abbildung 22: Kernnetzkorridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.....	46
Abbildung 23: Staatsverschuldung in BRI-Ländern, 2016 in % des BIP.....	53
Abbildung 24: Anteile verschiedener Verkehrsträger am Gütertransport innerhalb der EU-28, 2011 – 2016 in % der Tonnenkilometer	65
Abbildung 25: Anteil unterschiedlicher Verkehrsträger am Außenhandel der EU28 und Deutschlands mit den Nicht-EU-Ländern bzw. mit China, 2011 und 2015 – 2017 in % des Warengewichts bzw. des Warenwerts.....	67

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kernelemente der BRI.....	8
Tabelle 2: Liste der 71 BRI-Länder.....	10
Tabelle 3: Handelsabkommen zwischen ausgewählten BRI-Ländern.....	20
Tabelle 4: Handelseffekte nach Ländern, in Mio. EUR	28
Tabelle 5: Potenzielle absolute Handelsänderung mit den Fokusländern (ohne China), in Mio. EUR	30
Tabelle 6: Regierungsführung, regulatorische Rahmenbedingungen und Länderrisiko	50
Tabelle 7: Transportdauer und -kosten; Schanghai nach Hamburg, Juni/Juli 2017	69

1 Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen

Die neue Seidenstraße (Belt-and-Road-Initiative) ist ein Mammutprojekt auf Betreiben Chinas. Offizielles Ziel ist, den internationalen Wohlstand zu erhöhen, Wachstum zu schaffen und wirtschaftliche Integration sowie gesellschaftliche Interaktion zwischen den involvierten Ländern zu fördern. Über sechs Landkorridore sowie mit Hilfe einer stärkeren Seeverbindung zwischen Asien und Europa mit zurzeit knapp 30 beteiligten Häfen kooperiert China mit insgesamt 71 Ländern in denen (inklusive China) insgesamt 65% der Weltbevölkerung leben. In diesen Ländern wurden seit Beginn der Initiative in 2013 Investitionen und Baukontrakte in Höhe von insgesamt 489 Mrd. USD realisiert. Neben einer schnelleren Anbindung an China können durch Investitionen in die Infrastruktur auch Märkte entlang dieser neuen Korridore neu oder besser erschlossen werden. Dies gilt insbesondere für Länder Osteuropas, sowie West- und Zentralasiens (Fokusländer der Studie).

1.1 Fünf wichtige Aspekte für Unternehmen

Reduktion der Transportkosten nutzen

Eine verbesserte Infrastruktur zwischen China und der EU durch einen Ausbau, insbesondere der Schieneninfrastruktur, bietet neue Potentiale für den Handel mit China und den betroffenen Fokusländern. So ist eine **Zunahme des Handels** zwischen Bayern und **China** um **8 Prozent** (Exporte +2,2 Mrd. Euro) und mit den **Fokusländern** um **3 Prozent** (Exporte +53 Mio. EUR) zu erwarten.

Export: Besondere Potentiale bestehen in der **Ukraine, Weißrussland und Kasachstan**. Wichtigste Exporterzeugnisse sind hierbei Maschinen, pharmazeutische Erzeugnisse sowie Kraftwagen und Kraftwagenteile. Insbesondere für den pharmazeutischen Sektor sind auch die Mongolei und Usbekistan interessant.

Import: Wichtigste Importländer sind **Kasachstan und Aserbaidschan sowie die Ukraine**. Betreffend die zwei erstgenannten Länder sind insbesondere Öl- und Erdgasimporte von Bedeutung. Bei Kraftwagen und Kraftwagenteilen sticht die Ukraine als Beschaffungsmarkt heraus. Bei Metallen sind darüber hinaus auch Länder wie Weißrussland und Armenien von Bedeutung, sowie bei Gold Usbekistan und Kirgisistan.

Details: Studie S. 31 ff.

Verbesserte Infrastruktur vor Ort berücksichtigen

Die Verbesserung der Infrastruktur auch in den betroffenen Ländern führt zu einer besseren Erschließung der einzelnen Landesteile sowie der angrenzenden Länder und Regionen. Hierdurch können auch positive Effekte wie Handelsabkommen zwischen den Ländern, zum Beispiel die Eurasische Wirtschaftsunion, besser genutzt werden.

Investitionen: Die derzeitigen Direktinvestitionen aus Deutschland in die Fokusbänder sind relativ gering. Durch **den Ausbau der Infrastruktur** können diese Länder besser bedient und in die globalen Wertschöpfungsketten eingebunden werden. Möglichkeiten bietet zum Beispiel die **Weiterverarbeitung von Rohstoffen oder Zwischenprodukten** für den einheimischen oder den Weltmarkt. Beispiele hierfür wären Erdölprodukte aus Turkmenistan und Baumwollprodukte aus Usbekistan.

Details: Studie S. 20 u. S. 33 ff.

Wirtschaftswachstum durch Investitionen im Blick behalten

Die zusätzlichen Investitionen im Rahmen der Seidenstraßeninitiative können sich positiv auf die Gesamtwirtschaft des jeweiligen Landes auswirken. Grundsätzlich sind die Investitionen und Baukontrakte Chinas in den Fokusbändern in den letzten Jahren zurückgegangen. Zudem sind die Investitionen sehr unterschiedlich auf die einzelnen Länder verteilt. In Kirgisistan und der Mongolei sind die Investitionen jedoch so hoch, dass sie zu gesamtwirtschaftlichen Effekten wie einer Erhöhung der Kaufkraft führen können. Somit können diese **Investitionen auch abseits einer unmittelbaren Beteiligung** an einem konkreten Projekt für bayerische Unternehmen positive Auswirkungen haben. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass in Zentralasien insbesondere die asiatische Entwicklungsbank wichtiger Projektfinanzierer ist. Somit fließen weitere Gelder in die Länder, die sich positiv auf die Gesamtwirtschaft auswirken können.

Details: Studie S. 11 ff. u. S. 36 ff.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen einkalkulieren

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterscheiden sich in den einzelnen Fokusbändern stark. Gemäß der Übersicht der Weltbank befindet sich beim Thema Rechtsstaatlichkeit seitens der Fokusbänder nur Georgien unter den 100 ersten Ländern. Länder wie Armenien, Kasachstan und Mongolei befinden sich jedoch noch immer deutlich vor wichtigen bayerischen Wirtschaftspartnern wie Russland. Positiv hervorzuheben sind im Ease of doing business-Ranking die Länder **Georgien (6), Kasachstan (28)** aber auch **Weißrussland (37)**. Betreffend Weißrussland gilt dies auch beim **grenzüberschreitenden Handel**. Ein wichtiges Kriterium ist die damit verbundene Zeit- und Kostenersparnis. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die **Durchsetzbarkeit von Forderungen** und die **Ausfuhr von eingesetztem Kapital**. Laut OECD liegen die Fokusbänder hier alle in den höheren Risikogruppen 5 bis 7. Hier sind bei Geschäften **erforderliche Absicherungen** zu treffen.

Details: Studie S. 49ff.

Gegen wirtschaftliche und politische Abhängigkeiten absichern

Neben den innerstaatlichen Rahmenbedingungen sind zudem im Handel mit den Ländern der Seidenstraße **wirtschaftliche und politische Abhängigkeiten** zu berücksichtigen. Dies gilt zum einen bezüglich der **Nutzung der Infrastruktur**. Viele der Schienenstränge führen über Russland. **Konflikte** wie zwischen Russland und der Ukraine oder auch mögliche **Sanktionen** Dritter können sich hier negativ auswirken. Gleichzeitig könnte sich China bei einer starken **Überschuldung einzelner Staaten** auch Eigentum an Infrastruktureinrichtungen übertragen lassen. Dies könnte im ungünstigsten Fall zu einer **Einschränkung der Nutzung** führen.

Gleichzeitig schaffen auch **starke Handelsverflechtungen** z. B. mit China oder Russland **Abhängigkeiten**. So gehen mehr als 80% der Exporte der Mongolei und Turkmenistans nach China. Länder wie Kirgisistan und Weißrussland beziehen hingegen mehr als 60% ihrer Produkte aus China bzw. Russland.

Details: Studie S. 48 u. S. 52 ff.

1.2 Notwendige Unterstützung durch die Politik

Anschluss an die Infrastruktur der Seidenstraße sicherstellen

In den BRI-Ländern und insbesondere auch in den Fokusländern erfolgt ein stetiger Ausbau der Infrastruktur. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung der Transportkosten in den jeweiligen Ländern für die Unternehmen. Damit auch die hiesigen Unternehmen von der Kostenreduktion profitieren können, muss die Politik die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung stellen. Andernfalls droht ein Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen bzw. deutschen und europäischen Wirtschaft auf den betreffenden Märkten zugunsten zum Beispiel Chinas.

Für Bayern, Deutschland und die EU bedeutet dies die Sicherstellung der **Identifizierung von Infrastrukturengpässen**, um einen umfassenden Anschluss an die eurasische Kontinentalbrücke über Kasachstan und Russland zu gewährleisten. Notwendige bzw. bereits geplante **Investitionen in die Schieneninfrastruktur müssen umgesetzt werden**. Besonders die Anbindung Bayerns nach Norden und nach Nordosten ist von zentraler Bedeutung. Zudem ist der **Anschluss an die maritime Seidenstraße** durch eine **ausreichende Schienenanbindung an die Mittelmeerhäfen** sicherzustellen.

Details: Studie S. 40 ff. u. Appendix S. 65

Nutzbarkeit der Infrastruktur durch europäische Unternehmen absichern

Die Erstellung der Infrastruktur in den Ländern der Seidenstraße erfolgt insbesondere auf Initiative Chinas und durch chinesische Projekte. Wenn dies mit einer Verschuldung der betreffenden Länder gegenüber China einhergeht, besteht die Gefahr, dass China auf die Nutzung der Infrastruktur Einfluss nimmt oder sich gar das Eigentum an den Infrastruktureinrichtungen übertragen lässt. Die Politik muss gegenüber den jeweiligen Ländern **auf Absicherung der Nutzung durch europäische Unternehmen**, auch der Logistikunternehmen, drängen. Dies gilt auch bezüglich der Transitländer. Zielführend kann in diesem Kontext die **Unterstützung von Infrastrukturprojekten** in den Ländern durch Deutschland oder die Europäische Union sein, verbunden mit der Zusicherung einer späteren fairen und gleichberechtigten Nutzung durch europäische Unternehmen.

Details: Studie S. 48 u. 52 ff.

Marktzugang für Unternehmen erleichtern

Bereits jetzt liegt in einigen der Fokusländer eine starke Import- bzw. Exportabhängigkeit von China oder Russland vor. Dies könnte teilweise bereits der verbesserten Infrastruktur sowie der geographischen und historischen Nähe zwischen den Ländern geschuldet sein. So ist der Anteil der BRI-Länder am Außenhandel Chinas in den letzten Jahren nochmals gestiegen.

Für eine bessere Positionierung der bayerischen, deutschen und europäischen Unternehmen bedarf es **der aktiven Unterstützung durch die Politik beim Marktzugang**. Bei der Planung von

Delegationsreisen auch mit politischer Begleitung sowie bei geförderten Messebeteiligungen gilt es, diese Länder verstärkt zu berücksichtigen. Zugleich sind **Fördermaßnahmen** zur Erschließung neuer Märkte, wie z. B. „Go International“ in Bayern, weiter auszubauen. Dies gilt sowohl auf Landes- Bundes und EU-Ebene.

Details: Studie S. 48

Zusammenarbeit vertiefen

Eine besondere Herausforderung beim Handel mit den Fokusländern entlang der Seidenstraße besteht in der Vielzahl regionaler und bilateraler Handels- und Partnerschaftsabkommen. Da auf dem Landwege zwangsläufig verschiedene Transitländer passiert werden, führen Zollabwicklung und weitere Regularien zu verstärkten Handelshemmnissen. Gleichzeitig bestehen laut Weltbank und OECD in vielen dieser Länder deutliche Defizite bei der Regierungsführung und bei den regulatorischen Rahmenbedingungen bei gleichzeitig erhöhtem Länderrisiko.

Deutschland und die EU sollten sich für eine verstärkte Kooperation mit diesen Ländern einsetzen. Die Einführung des CIM/SMGS-Frachtbriefes im Schienengüterverkehr zwischen China und Europa sowie eine **Verbesserung der Grenzabfertigung** haben den Transport bereits deutlich beschleunigt. Eine **verstärkte Zusammenarbeit bei Normen und Standards** und der **Abschluss von Freihandelsabkommen** mit den betreffenden Ländern wären weitere wichtige Schritte, um den wirtschaftlichen Austausch mit den genannten Ländern seitens Europas zu fördern. Weiterhin ist es wichtig, in den Ländern durch politische Gespräche, aber auch durch gezielte Förderung und Anreize, rechtliche und wirtschaftliche Unsicherheiten zu reduzieren.

Details: Studie S. 19 ff., S. 40 u. S. 48 ff.

Risiken für Unternehmen absichern

Der wirtschaftliche Austausch mit den Fokusländern entlang der Seidenstraße ist nicht ohne Risiko. Dies gilt auf Grund der geopolitischen Lage zum einen bezüglich der Infrastruktur, zum anderen bezüglich der Geschäfte vor Ort im Land.

Die Politik ist hier gefordert, geeignete **Maßnahmen zur Reduzierung der Risiken** zu entwickeln. Bei der Infrastruktur setzt dies eine möglichst breite Aufstellung voraus. So sollte der Zugang zur eurasischen Kontinentalbrücke auch über die baltischen Staaten sowie über den Kaukasus erfolgen, um nicht in die Abhängigkeit von einzelnen Länder zu geraten. Auf finanziellem Gebiet sind insbesondere **Exportkreditgarantien** wichtig, wie sie zuletzt für Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan vergeben wurden. Auf Grund des geopolitischen Umfeldes der Länder stellt sich hier verstärkt die Frage nach **der Entwicklung alternativer Finanzierungs- und Zahlungsabwicklungsmöglichkeiten**, um bilaterale Handelsströme unabhängiger von diplomatischen Beziehungen von Drittstaaten zu machen (Sanktionen). Gleichzeitig sollte auf politischer Ebene der Austausch auch unter dem Blickwinkel gestärkt werden, möglichst frühzeitig über die Entwicklungen vor Ort informiert zu sein.

Details: Studie S. 49 ff. u. 53 ff.

2 Einführung: Die Belt-and-Road-Initiative

Der wirtschaftliche Aufstieg der Volksrepublik China seit Beginn der Wirtschaftsreformen vor vierzig Jahren ist einer der größten Entwicklungserfolge der Weltgeschichte. China ist heute die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt hinter den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) und spielt eine immer wichtigere Rolle sowohl in der Weltwirtschaft als auch in der globalen Politik. Auch die Finanzkrise vor zehn Jahren hat China besser überstanden als viele andere Länder der Welt. Dennoch ist die Wachstumsrate der chinesischen Wirtschaft zuletzt seit 2012 spürbar gesunken (Liu & Langhammer, 2016).

Vor diesem Hintergrund hat China Initiativen ergriffen, um zusätzliche Wachstumstreiber zu identifizieren, zu ermöglichen und zu fördern. Nach innen wurden wirtschaftspolitische Maßnahmen entwickelt und durchgeführt, die Innovationen und einen effizienteren Ressourceneinsatz fördern sollen, um die Qualität der wirtschaftlichen Entwicklung Chinas zu erhöhen. Hier ist die Realisierung eines neuen qualitätsbasierten und nachhaltigen Wachstumsmodells für die Zukunft Chinas das Ziel. Nach außen suchte China nach neuen Geschäftspartnern, die neue Wachstumsimpulse bringen und die Nachfragerlücke schließen können, die insbesondere die Industrieländer wegen der Finanzkrise und der anschließenden Rezession hinterlassen haben. Vor diesem Hintergrund hat Chinas Präsident Xi Jinping während zweier Besuche in Kasachstan und in Indonesien im Herbst 2013 die Idee vorgestellt, zusammen mit anderen interessierten Ländern einen Wirtschaftsgürtel entlang der Seidenstraße und eine maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts (One Belt and One Road) aufzubauen.

In der vorliegenden Studie werden die Chancen und Risiken dieser Belt-and-Road-Initiative (BRI) für Europa, Deutschland und insbesondere Bayern näher analysiert. Ein besonderer Fokus liegt hierbei auf zwölf osteuropäischen und west- und zentralasiatischen Ländern (nachfolgend „Fokusländer“).¹ Die Einleitung gibt zunächst einen Überblick über die Initiative. In Kapitel 2 werden die Chancen diskutiert, die sich aus der Seidenstraßeninitiative für die Weltwirtschaft im Allgemeinen und die bayerische Wirtschaft im Speziellen ergeben. In Kapitel 3 werden verschiedene mit der BRI verbundene wirtschaftliche Risiken und Herausforderungen diskutiert. Diese ergeben sich insbesondere aus einer Veränderung der relativen Wettbewerbsposition einzelner Regionen oder auch aus einer Verschiebung der Bedeutung unterschiedlicher Verkehrsträger. Länderspezifische Risiken in Bezug auf lokale institutionelle Defizite, Staatsschuldentragfähigkeitsprobleme sowie politische und geopolitische Konflikte der BRI-Länder werden hier ebenfalls skizziert. Daraus werden in Kapitel 4 Handlungsempfehlungen für Unternehmen sowie politische Entscheidungsträger in Bayern, Deutschland und der EU abgeleitet.

¹ Dies sind Afghanistan, Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan, Kirgisistan, die Mongolei, Tadschikistan, Turkmenistan, die Ukraine, Usbekistan und Weißrussland.

2.1 Ziele

In ihrem ersten offiziellen Dokument zu dieser Initiative (Vision und Aktionen für den gemeinsamen Aufbau eines Wirtschaftsgürtels entlang der Seidenstraße und einer maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts) hat die chinesische Regierung im Jahr 2015 die grundlegenden Prinzipien, Kernideen und Kernaspekte des international als Belt-and-Road-Initiative oder „Neue Seidenstraßeninitiative“ bekannt gewordenen Vorhabens konkretisiert.

Das Ziel der BRI geht demnach weit über Chinas eigene (wirtschaftliche) Interessen hinaus. So soll sie einerseits auch zur Erhöhung des internationalen Wohlstands im Allgemeinen und des Wachstums insbesondere in den Ländern entlang des Wirtschaftsgürtels und der maritimen Seidenstraße beitragen. Andererseits soll sie dem Weltfrieden dienen, indem sie die wirtschaftliche regionale Integration und die gesellschaftliche Interaktion zwischen den involvierten Ländern fördert. Die hohe Bedeutung, die die BRI für China hat, wird schließlich auch durch die Aufnahme der BRI in die Verfassung der Kommunistischen Partei Chinas im Jahr 2017 verdeutlicht.

Neben den offiziellen Zielen werden der BRI in der einschlägigen Literatur eine Reihe weiterer, meist eigennützigerer, Ziele zugeschrieben, die in den offiziellen chinesischen Dokumenten (meist) keine explizite Erwähnung finden. Nach einer Recherche von Steer Davies Gleave (2018) gehören hierzu neben der allgemeinen Förderung des Wachstums und des Exports der chinesischen Wirtschaft insbesondere die Erschließung von Absatzmärkten zum Abbau von Überkapazitäten in spezifischen Sektoren der chinesischen Wirtschaft (z.B. Stahl, Beton, Bauwirtschaft); die Sicherung von Wettbewerbsvorteilen durch eine stärkere Kontrolle internationaler Logistikketten, insbesondere im Handel zwischen Asien und Europa; die Förderung des Wachstums und der Exportindustrie in den weniger entwickelten zentral- und westchinesischen Regionen insbesondere durch deren bessere Infrastruktur- bzw. Verkehrsanbindung; die Stärkung der internationalen Bedeutung chinesischer Finanzinstitutionen und insbesondere die Förderung der Rolle des Renminbi (RMB) im internationalen Zahlungsverkehr sowie die Erschließung alternativer, attraktiver Anlagemöglichkeiten für chinesisches Kapital; und die Sicherung der Energie- und Rohstoffversorgung Chinas durch die Reduktion der Abhängigkeit von bestimmten Rohstoff- und Energiequellen sowie einzelnen Versorgungswegen.²

2.2 Umfang

Um die oben erwähnten Hauptziele der BRI zu verwirklichen, strebt China eine verstärkte Zusammenarbeit mit den BRI-Ländern insbesondere in fünf ausgewählten Kernaspekten an. Diese gehen insgesamt weit über die in den Medien ganz überwiegend hervorgehobenen Infrastrukturprojekte hinaus. China betont neben Projekten zur Verbesserung der Infrastrukturverbindungen

² All dies macht deutlich, dass Chinas eigene wirtschaftliche Interessen eine starke Triebkraft hinter seinem großen Engagement in der BRI darstellen. Die Erreichung dieser Ziele würde dazu führen, dass Chinas globaler wirtschaftlicher und (geo-)politischer Einfluss weiter deutlich zunimmt (siehe z.B., Kliman und Grace, 2018). Allerdings weist Steer Davies Gleave (2018) darauf hin, dass China nach eigener offizieller Angabe betont, dass die BRI nicht als Chinas Antwort auf geopolitische Herausforderungen der Welt betrachtet werden sollte. Stattdessen sollte die BRI als ein Win-Win-Modell zur harmonischen Koexistenz der involvierten Länder beitragen.

dabei insbesondere Maßnahmen und Projekte, die die politische Kommunikation, die Handelsbeziehungen, die Akzeptanz und den Umlauf der Währungen (in erster Linie des Renminbi) sowie das gegenseitige gesellschaftliche Verständnis zwischen den BRI-Ländern und China stärken sollen. China strebt somit danach, die Zusammenarbeit mit den BRI-Ländern auf technischer, wirtschaftlicher, politischer, und gesellschaftlicher Ebene zu fördern, wobei sich die Projekte und Aktionen in den einzelnen Aspekten nicht nur gegenseitig ergänzen, sondern auch im Hinblick auf ihre Wirkung gegenseitig stärken und fördern sollen.

Sowohl bei dem Wirtschaftsgürtel entlang der Seidenstraße als auch bei der maritimen Seidenstraße geht es hauptsächlich darum, die Verbindungen innerhalb Asiens sowie zwischen Asien und Europa zu stärken – allerdings mit verschiedenen geografischen Entwicklungsrichtungen. Mit dem **Wirtschaftsgürtel** sollen Verbindungen in drei Richtungen gefördert werden: (1) von China, über Zentralasien und Russland bis zur Ostsee und so auch nach Europa; (2) von China, über Zentralasien, Westasien und den Persischen Golf bis zum Mittelmeer und nach Europa; und (3) von China über Südostasien (Indochina) bis zum Indischen Ozean (Tabelle 1). Um dies zu ermöglichen, zielt China darauf ab, sechs internationale Landkorridore zur wirtschaftlichen Kooperation mit den involvierten BRI-Ländern gemeinsam aufzubauen und zu nutzen (Steer Davies Gleave, 2018; de Soyres, Mulabdic, Murray, Rocha, & Ruta, 2018; Yidaiyilu, 2018a):

- (1) Der Wirtschaftskorridor „*Neue Eurasische Kontinentalbrücke*“ verbindet China mit Zentralasien, Russland bis hin zu Ost- und Zentraleuropa. Hier soll der Ausbau des Schienengüterverkehrs zwischen Asien und Europa, bekannt als „Trans-Eurasia-Express“, eine zentrale Rolle spielen. Die Zusammenarbeit soll den Handel zwischen den involvierten Ländern fördern, und dazu beitragen, die Produktionskapazitäten der Länder besser zu nutzen, einen effizienten regionalen Markt mit wenigen Barrieren aufzubauen und die Kooperation bei der Nutzung von Energie und Ressourcen zu erweitern.
- (2) Der *China – Mongolei – Russland-Korridor* zielt darauf ab, die wirtschaftliche Kooperation und die Infrastrukturverbindungen (insbesondere für Straßen- und Schienenverkehr) zwischen den drei Ländern zu fördern und weiterzuentwickeln. Der Aufruf zum Aufbau dieses Korridors ist auch als Versuch der drei Länder zu verstehen, die BRI und die Entwicklungsinitiativen von Russland (Eurasische Wirtschaftsunion) und der Mongolei (Steppenstraße) besser miteinander zu verbinden.
- (3) Der *China – Zentralasien – Westasien-Korridor* verbindet die nordwestliche Region Chinas mit Zentralasien, dem Persischen Golf, der Arabischen Halbinsel und dem Mittelmeer. Schwerpunkte der Kooperation entlang dieses Korridors liegen in der Zusammenarbeit im Energiebereich, gemeinsamen Infrastrukturprojekten beispielsweise für einen effizienteren Schienenverkehr sowie der Förderung grenzüberschreitender Investitions- und Handelsaktivitäten.
- (4) Der *China – Indochina-Korridor* verbindet Südwestchina mit den Ländern auf der indochinesischen Halbinsel. Der gemeinsame Aufbau dieses Korridors soll insbesondere dazu dienen, die Zusammenarbeit und den wirtschaftlichen Austausch zwischen China und den ASEAN-Ländern zu erweitern und zu vertiefen. Infrastrukturprojekte spielen hierbei eine wichtige

Rolle. Sie sollen den Schienenverkehr, den Straßenverkehr sowie die Binnenschifffahrt in der Region erleichtern und ausbauen.

- (5) Der *China – Pakistan-Korridor*, ein Vorzeigeprojekt der BRI, zielt auf den Ausbau der Transport-, Energie-, und Telekommunikationsinfrastruktur in Pakistan und soll die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen China und Pakistan fördern. Im Transportbereich geht es neben der Verbesserung der Straßen- und Schieneninfrastruktur vor allem auch um den Ausbau von Hafeninfrastrukturen. Im Energiebereich wird der Fokus hauptsächlich auf den Aufbau und die Verbesserung von Öl- und Gasleitungen gelegt, zuletzt aber auch auf die Entwicklung und Nutzung weiterer Energiequellen erweitert.
- (6) Der *Bangladesch – China – Indien – Myanmar-Korridor* verbindet Ostasien, Südostasien und Südasien. Im Vergleich zu den anderen fünf Korridoren gibt es hier bisher nur wenige Fortschritte. Neben wirtschaftlicher Rückständigkeit sind hierfür wohl vor allem die langjährigen politischen und gesellschaftlichen Konflikte zwischen den vier involvierten Ländern verantwortlich (Ebbighausen, 2018).

Tabelle 1: Kernelemente der BRI

Fünf Entwicklungsrichtungen

Zum Wirtschaftsgürtel entlang der Seidenstraße

1. China (Nordwestliche und Nordöstliche Regionen) – Zentralasien – Russland – Ostsee und Europa
2. China (Nordwestliche Region) – Zentralasien – Westasien – Persischer Golf – Mittelmeer
3. China (Südwestliche Region) – Südostasien (Indochina) – Indischer Ozean

Zur maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts

4. Chinesische Häfen – Südchinesische See – Straße von Malakka – Indischer Ozean – Europa
5. Chinesische Häfen – Südchinesische See – Südpazifik

Von Richtungen zur Praxis: 6 + 1 Korridore

Sechs Landkorridore zur wirtschaftlichen Kooperation

1. Neue Eurasische Kontinentalbrücke
2. China – Mongolei – Russland
3. China – Zentralasien – Westasien
4. China – Indochina
5. China – Pakistan
6. Bangladesch – China – Indien – Myanmar

Ein maritimer Korridor zur Realisierung der maritimen Seidenstraße

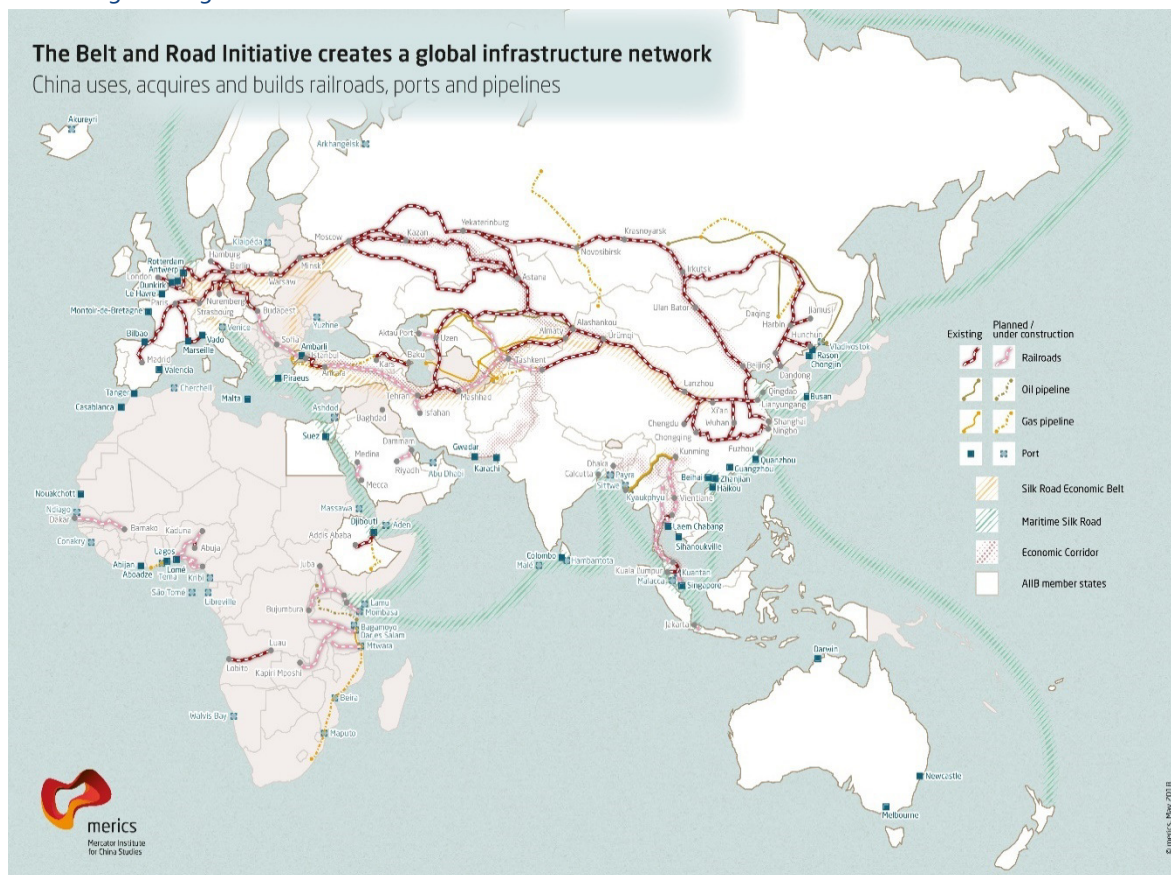
Antworten auf neue Herausforderungen: Neue BRI-Projekte seit 2017/2018

1. Digitale Seidenstraße zur Überwindung der digitalen Herausforderungen
 2. Pazifikübergreifende Seidenstraße zur Integration Zentral- und Südamerikas in die BRI
 3. Arktische Seidenstraße zur Förderung und Nutzung der arktischen Region
-

Quelle: Eigene Darstellung des ifo Instituts.

Neben dem Aufbau der genannten sechs Landkorridore umfasst die Seidenstraßeninitiative außerdem den Aufbau eines maritimen Wirtschaftskorridors zur Stärkung der Seeverbindung zwischen Asien und Europa. Der Aufbau des maritimen Korridors stellt die Kernaufgabe zur Realisierung der **maritimen Seidenstraße** dar. Diese hat zwei Hauptrichtungen: (1) von China über die südchinesische See, die Straße von Malakka, den Indischen Ozean bis nach Europa; und (2) von China über die südchinesische See bis in den Südpazifik. Der maritime Korridor verbindet zurzeit fast 30 Häfen insbesondere am Südchinesischen Meer, am Golf von Bengalen, am Sueskanal, entlang der afrikanischen Ostküste und am Mittelmeer (Steer Davies Gleave, 2018).

Abbildung 1: Das globale Infrastrukturnetzwerk der BRI



Quelle: MERICS Belt and Road Tracker (2018).

Auch wenn der zuvor beschriebene Umfang der BRI bereits ausgesprochen breit erscheint, ist es wichtig festzustellen, dass die BRI keinesfalls ein geografisch oder inhaltlich geschlossenes Projekt ist. Um auf neue wirtschaftliche und gesellschaftliche Herausforderungen reagieren zu können hat China seit Beginn der Initiative wiederholt zusätzliche Projekte im Rahmen der BRI initiiert. Neue, in den Jahren 2017 und 2018 von China angeregte, Initiativen sind zum Beispiel eine digitale Seidenstraße zur Überwindung der digitalen Herausforderungen, eine pazifikübergreifende Seidenstraße zur Integration Zentral- und Südamerikas in die BRI sowie eine arktische Seidenstraße zur Förderung und gemeinsamen Nutzung der arktischen Region.

Um die Wirtschaftskorridore, die den Kern der BRI darstellen, aufzubauen und zu entwickeln, spielen Infrastrukturprojekte der BRI eine zentrale Rolle. Abbildung 1 verdeutlicht wie vielfältig und (geografisch) umfangreich diese Infrastrukturprojekte angelegt bzw. geplant sind. Nach Angaben Chinas (Stand März 2018)³ kooperiert China im Rahmen der BRI mit insgesamt 71 Ländern („BRI-Länder“, siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Liste der 71 BRI-Länder

Ostasien und Ozeanien (14 Länder)	ASEAN-Länder (Brunei, Kambodscha, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, die Philippinen, Singapur, Thailand und Vietnam), die Mongolei, Neuseeland, Osttimor und Südkorea
Zentralasien (5 Länder)	Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan
Westasien (18 Länder)	Armenien, Aserbaidshan, Bahrain, Georgien, Irak, Iran, Israel, Jemen, Jordanien, Katar, Kuwait, Libanon, Oman, der Staat Palästina, Saudi-Arabien, Syrien, die Türkei, und Vereinigte Arabische Emirate
Südasien (8 Länder)	Afghanistan, Bangladesch, Bhutan, Indien, die Malediven, Nepal, Pakistan und Sri Lanka
Mittel- und Osteuropa (20 Länder)	Albanien, Bulgarien, Bosnien und Herzegowina, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Moldau, Montenegro, Nordmazedonien, Polen, Rumänien, Russland, Serbien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ukraine, Ungarn und Weißrussland
Afrika und Lateinamerika (6 Länder)	Ägypten, Äthiopien, Madagaskar, Marokko, Panama und Südafrika

Quelle: State Information Center of China (2018). Stand: März 2018. Bemerkung: Die offizielle Liste Chinas der BRI-Mitgliedsstaaten wurde bis März 2019 nochmals um 59 weitere Länder auf insgesamt 130 Länder erweitert (Yidaiyilu, 2019).

2.3 China und die BRI-Länder

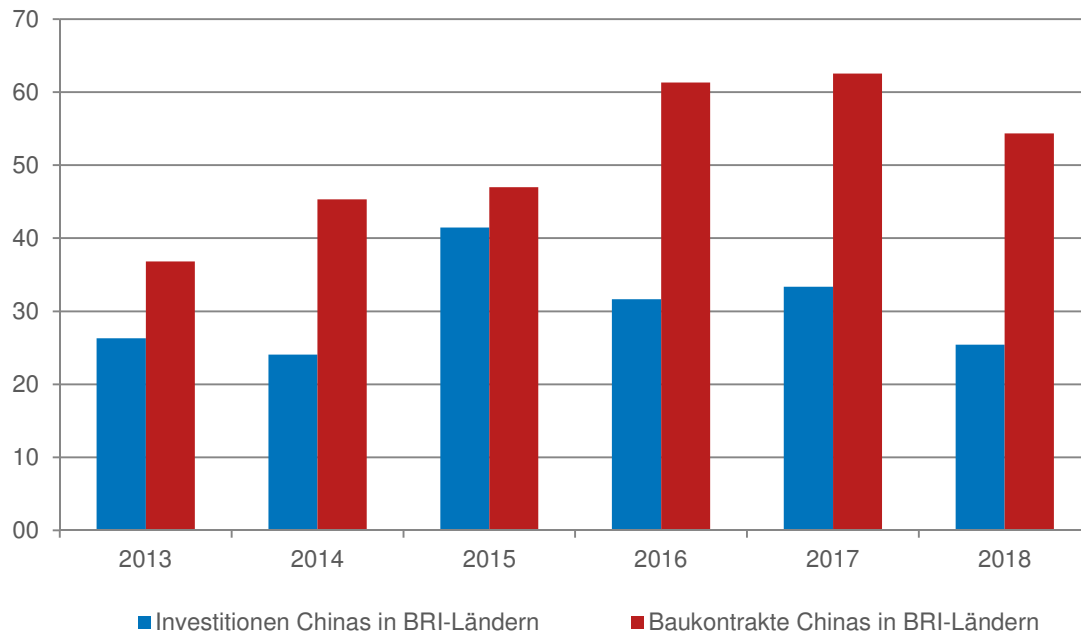
2.3.1 Investitionen und Baukontrakte

In den BRI-Ländern und China zusammen leben ca. 65% der Weltbevölkerung. Diese erwirtschafteten im Jahr 2017 (jedoch nur etwa) ein Drittel des gesamten Bruttoinlandsprodukts der Welt (Weltbank, 2018). Der Vergleich dieser beiden Anteile veranschaulicht die Tatsache, dass die meisten BRI-Länder in Bezug auf ihre Wirtschaftsleistung eher zu den weniger entwickelten Län-

³ Es schließen sich laufend neue Länder der BRI an, sodass Chinas offizielle Liste der BRI-Länder stetig wächst. Im März 2019 befanden sich schon insgesamt 130 Länder auf dieser Liste, was einen Zuwachs von 59 Ländern im Zeitraum März 2018 bis März 2019 bedeutet. (Yidaiyilu, 2019)

dern zu zählen sind. Ausländische Investitionen, die finanzielle Ressourcen sowie Wissen und Technologien in die Zielländer bringen, können in diesen Ländern einen erheblichen Beitrag zur Förderung eines wirtschaftlichen Aufholprozesses leisten.

Abbildung 2: Investitionen und Baukontrakte Chinas in den BRI-Ländern, 2013 – 2018 in Mrd. USD



Quelle: American Enterprise Institute und Heritage Foundation (2019), eigene Darstellung des ifo Instituts.

Seit 2013 hat China (gemäß der transaktionsbasierten Daten des American Enterprise Institute und der Heritage Foundation⁴) ca. 182 Mrd. USD in den 71 BRI-Ländern investiert – überwiegend in Sektoren wie Energie, Immobilien, Metall und Transport (American Enterprise Institute und Heritage Foundation, 2019). Zusätzlich haben chinesische Unternehmen vor Ort in demselben Zeitraum Baukontrakte im Wert von rund 307 Mrd. USD abgeschlossen.⁵ Dabei scheint der Umfang der chinesischen Investitionen in den BRI-Ländern ab 2016 allerdings tendenziell abzunehmen (Abbildung 2), während ein Rückgang im Umfang der Baukontrakte erst für 2018 zu be-

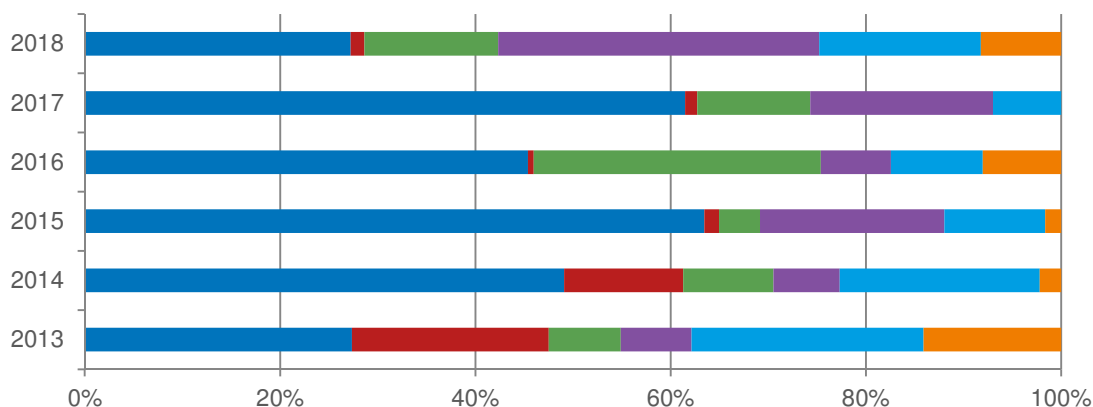
⁴ American Enterprise Institute und Heritage Foundation erfassen seit Jahren transaktionsbasierte Daten zu Chinas Investitionen im Ausland (inkl. Greenfield Investitionen sowie Unternehmenszusammenschlüsse und -übernahmen) sowie, separat davon, zu Baukontrakten, die China im Ausland durchführt. Bei den Investitionen bricht der Datensatz mit der gängigen Konvention für Direktinvestitionen nur Beteiligungen ab 10% zu erfassen. Hier werden alle Transaktionen mit einem Volumen von über 100 Mio. USD erfasst, nachfolgend wird deswegen von Investitionen im Ausland gesprochen. Dennoch handelt es sich um ein strategisches finanzielles Engagement chinesischer Akteure vor Ort zum langfristigen geschäftlichen Zweck. Dagegen geht es für die chinesischen Unternehmen bei den Baukontrakten in erster Linie darum, als Projektnehmer zu fungieren und entsprechende Güter zu verkaufen bzw. Dienstleistungen vor Ort zu erbringen. Auch wenn die chinesische Regierung bzw. staatliche Banken oft der Hauptfinanzier solcher Bauprojekte im Ausland sind, indem sie den ausländischen Regierungen finanzielle Hilfe bzw. Kredite anbieten, stellen diese Projekte bzw. Baukontrakte keine Direktinvestitionen Chinas dar.

⁵ Hinsichtlich des Umfangs der Baukontrakte ist China ein bedeutender aber nicht unbedingt der größte Akteur in den BRI-Ländern. Mit Fokus auf die Transportinfrastrukturprojekte im Eurasischen Raum während der letzten drei Jahre zeigt Hillman (2018), dass andere Akteure bei der Finanzierung solcher Projekte oftmals eine bedeutendere Rolle spielen als China. So ist beispielsweise in vielen südostasiatischen Ländern Japan ein noch größerer Finanzier bzw. Förderer als China. In Zentralasien spielt insbesondere die asiatische Entwicklungsbank eine wichtige Rolle als Projektfinanzier. Bei entsprechenden Projekten in den mittel- und osteuropäischen Ländern dominieren hingegen eher europäische Finanziers. Zugleich zeigt Hillman (2018) aber auch, dass chinesische Unternehmen eine klar dominante Rolle in der Durchführung von Transportinfrastrukturprojekten spielen, die von China finanziert werden.

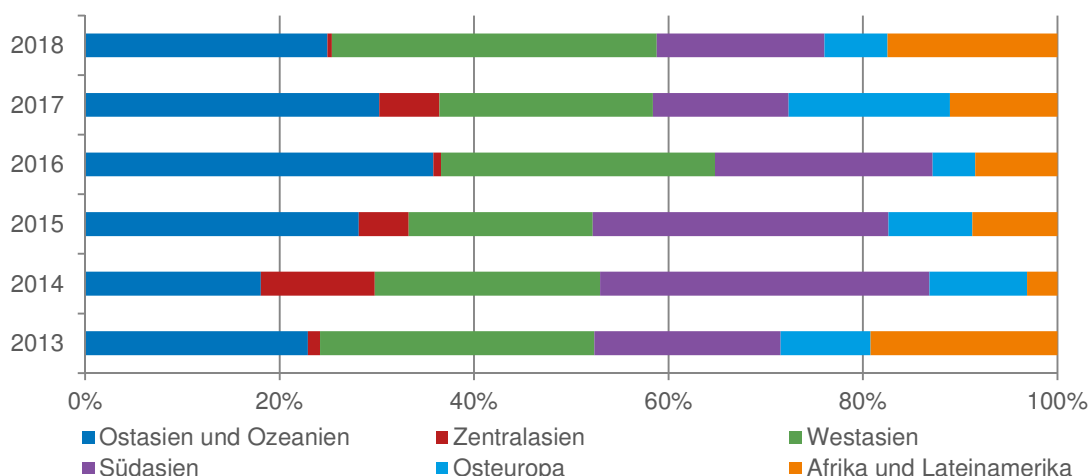
obachten ist. Inwieweit diese rückläufige Entwicklung ein dauerhaft abnehmendes Engagement Chinas für die Seidenstraßeninitiative darstellt (und deren Erfolg langfristig möglicherweise sogar gefährdet) kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Abbildung 3: Regionale Verteilung der Direktinvestitionen und Bauverträge Chinas in BRI-Ländern

(a) Investitionen



(b) Baukontrakte



Quelle: American Enterprise Institute und Heritage Foundation (2019), eigene Darstellung des ifo Instituts.

Trotz des zuletzt geringfügigen Rückgangs der absoluten Werte der Baukontrakte, die China mit den BRI-Ländern abgeschlossen hat, bleiben diese Länder insgesamt auch weiterhin Chinas wichtigste Vertragspartner in diesem Bereich.⁶ Wertmäßig wurden 74% aller Baukontrakte, die chinesische Unternehmen im Jahr 2018 im Ausland abgeschlossen haben, mit den BRI-Ländern geschlossen (im Jahr 2013 waren es dagegen nur rund 60%).

⁶ Im Gegensatz dazu ist der Anteil der BRI-Länder an Chinas Auslandsinvestitionen von rund einem Drittel im Jahr 2013 auf weniger als ein Viertel (24%) im Jahr 2018 zurückgegangen (American Enterprise Institute und Heritage Foundation, 2019).

In regionaler Hinsicht konzentrieren sich die Kontrakte vor allem auf die 32 BRI-Länder in Ostasien und Ozeanien sowie in Westasien (Abbildung 3(b)⁷). Im Jahr 2013 entfielen auf diese Länder zusammen etwa 51% der Baukontrakte. Der Anteil erreichte seinen Höchstwert (64%) im Jahr 2016 und ging anschließend leicht auf 58% im Jahr 2018 zurück. Insbesondere die Anteile der Baukontrakte in Zentralasien und in Südasien sind dagegen gegenüber 2014 stark zurückgegangen.

Die größten Empfänger chinesischer Investitionen in den BRI-Ländern sind erneut die BRI-Länder Ostasiens und Ozeaniens sowie am aktuellen Rand die Länder Südasien (Abbildung 3(a)). Auch hier haben die zentralasiatischen BRI-Länder gegenüber den Anfangsjahren der Initiative massiv an Bedeutung verloren; seit 2015 fließen kaum noch chinesische Investitionen in diese Länder.

2.3.2 Außenhandel

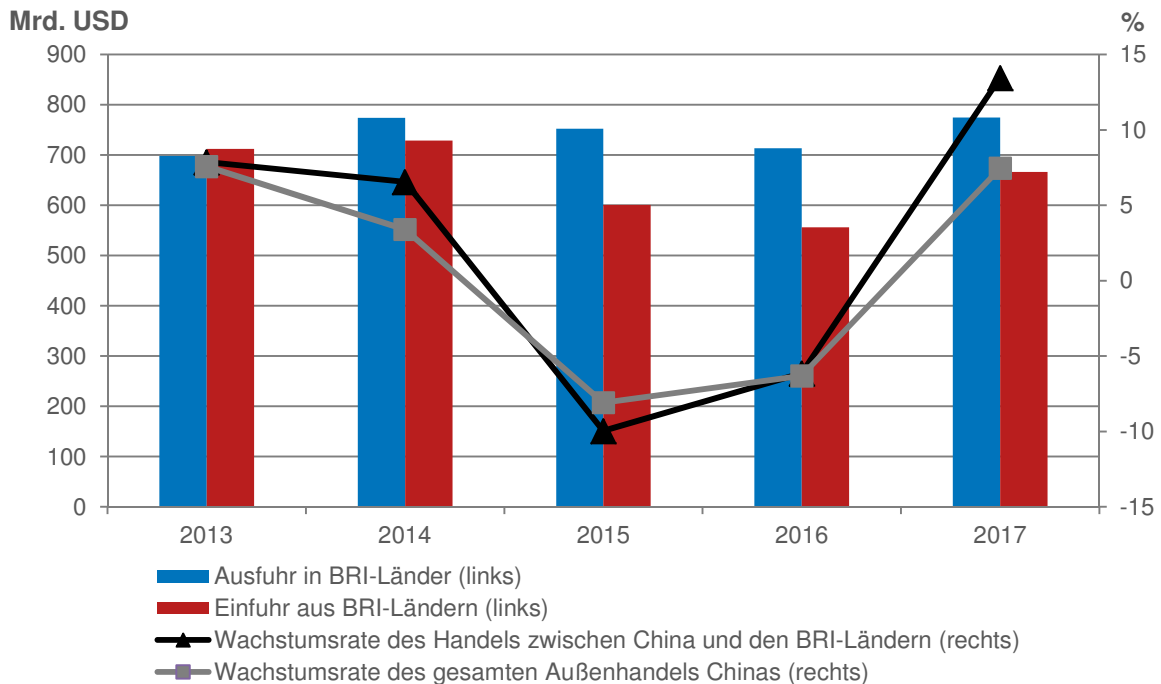
China erwartet, dass die Seidenstraßeninitiative und insbesondere die mit ihr verbundenen Investitionen und Infrastrukturprojekte zu einer Steigerung des Außenhandels zwischen China und den BRI-Ländern führen. In Abbildung 4 ist die Entwicklung des Außenhandels zwischen China und den BRI-Ländern in den letzten fünf Jahren dargestellt. Während die chinesischen Ausfuhren in die BRI-Länder im betrachteten Zeitraum leicht gestiegen sind, sind Chinas Einfuhren aus den BRI-Ländern im betrachteten Zeitraum sogar zurückgegangen.⁸ Vergleicht man die Entwicklung des Außenhandels (Einfuhren plus Ausfuhren) zwischen China und den BRI-Ländern mit dem gesamten Außenhandel Chinas, so zeigt sich allerdings eine generell höhere Wachstumsrate im Außenhandel mit den BRI-Ländern. So ist der Anteil der BRI-Länder an den gesamten Ausfuhren (Einfuhren) Chinas von 32% (37%) im Jahr 2013 auf 35% (40%) im Jahr 2017 gestiegen (State Information Center of China, 2018).⁹

⁷ Die aufgeführten Regionen beziehen sich hierbei auf Tabelle 2.

⁸ Der wertmäßige Rückgang der Einfuhren bedeutet freilich nicht zwangsläufig, dass Chinas Importe aus den BRI-Ländern seit Beginn der Seidenstraßeninitiative auch mengenmäßig zurückgegangen sind. Die regionale Verteilung von Chinas Importen aus den BRI-Ländern (Abbildung 5(b)) zeigt, dass sich der Rückgang der Einfuhren Chinas auf die Einfuhren aus den BRI-Ländern in Zentralasien und insbesondere in Westasien konzentriert. Aus diesen Ländern importiert China überwiegend Rohstoffe (Mineralstoffe, Mineralöle und Destillationsprodukte, bituminöse Stoffe, und Mineralwachse). Diese Waren betrugen, z.B. 2016, ca. 72% (59%) aller importierten Waren Chinas aus den BRI-Ländern in Westasien (Zentralasien) (State Information Center of China, 2018). Der Rückgang der wertmäßigen Importe Chinas aus West- und Zentralasien und aus den BRI-Ländern insgesamt nach 2014 sowie deren Erholung in 2017 spiegelt insofern überwiegend die Preisentwicklung auf den internationalen Rohstoffmärkten. So ist beispielsweise der Weltmarktpreis für Rohöl zwischen 2014 und 2015/2016 stark gefallen bevor er 2017 wieder deutlich angestiegen ist (für die Preisentwicklung verschiedener Rohstoffe siehe z.B. <https://www.finanzen.net/rohstoffe>).

⁹ Nicht berücksichtigt ist hier der Transithandel, z.B. bei Exporten nach Europa, der voraussichtlich ebenfalls zunehmen wird (vergleiche hierzu auch Kapitel 2).

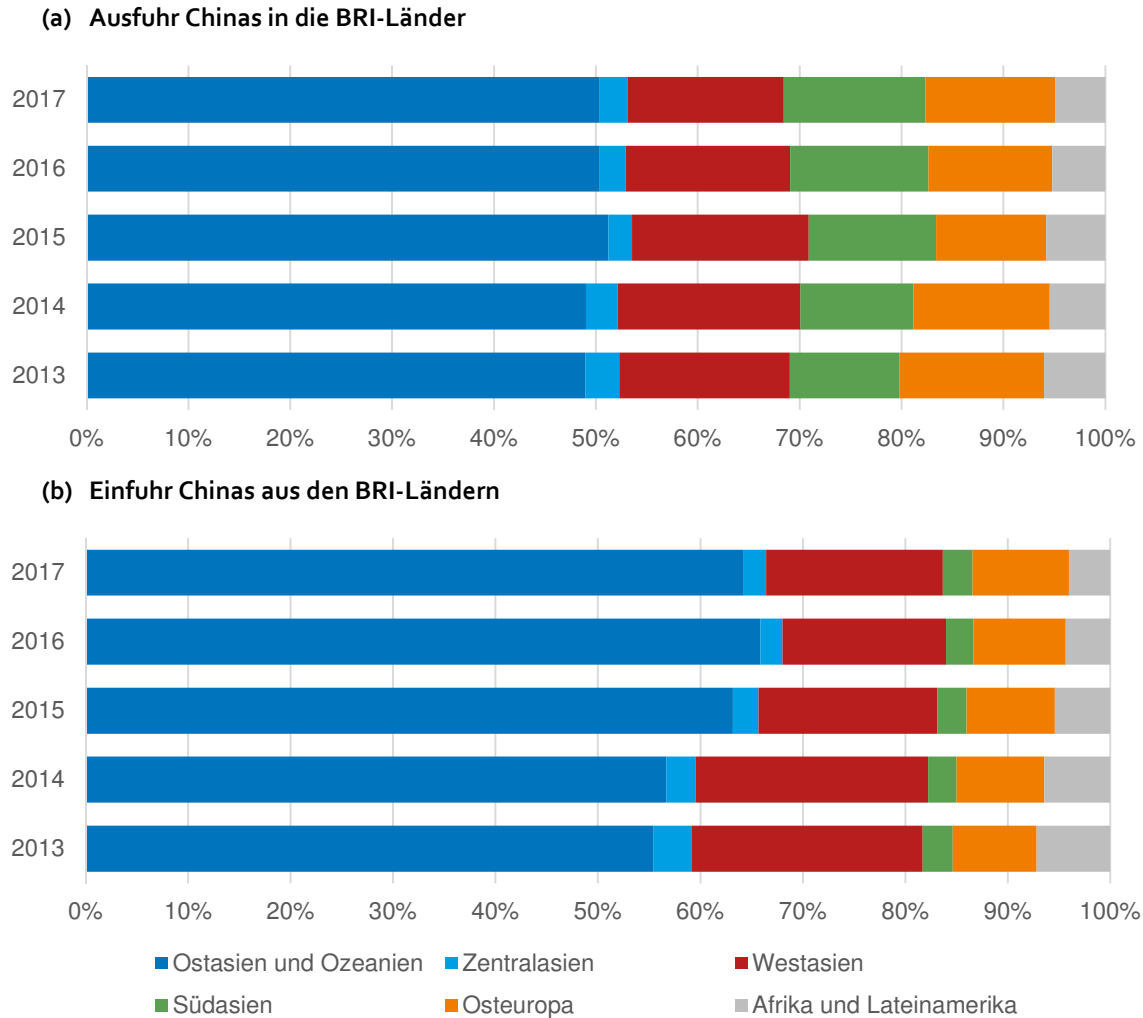
Abbildung 4: Chinas Außenhandel mit den BRI-Ländern, 2013 – 2017



Quelle: State Information Center of China (2018), eigene Darstellung des ifo Instituts.

Ähnlich wie bei den oben dargestellten Investitionen und Baukontrakten Chinas, konzentriert sich der Außenhandel Chinas mit den BRI-Ländern stark auf die Länder in Ostasien und Ozeanien. Die chinesischen Exporte in die BRI-Länder Ostasiens und Ozeaniens machen rund die Hälfte der chinesischen Exporte in die BRI-Länder insgesamt aus. Im Fall der chinesischen Importe ist der Anteil dieser Ländergruppe sogar noch höher und im Zeitablauf sogar noch weiter gestiegen (Abbildung 5 (b)). Als Ergebnis dieser Entwicklung lagen sieben der zehn größten Handelspartner Chinas im Jahr 2017 in dem ostasiatischen Raum, angeführt von Südkorea auf Platz 1 (280 Mrd. USD). Die drei nicht-ostasiatischen Länder unter den zehn größten Handelspartnern waren Indien (Platz 4, 85 Mrd. USD), Russland (Platz 5, 84 Mrd. USD) und Saudi-Arabien (Platz 10, 50 Mrd. USD) (State Information Center of China, 2018).

Abbildung 5: Regionale Verteilung des Außenhandels zwischen China und BRI-Ländern

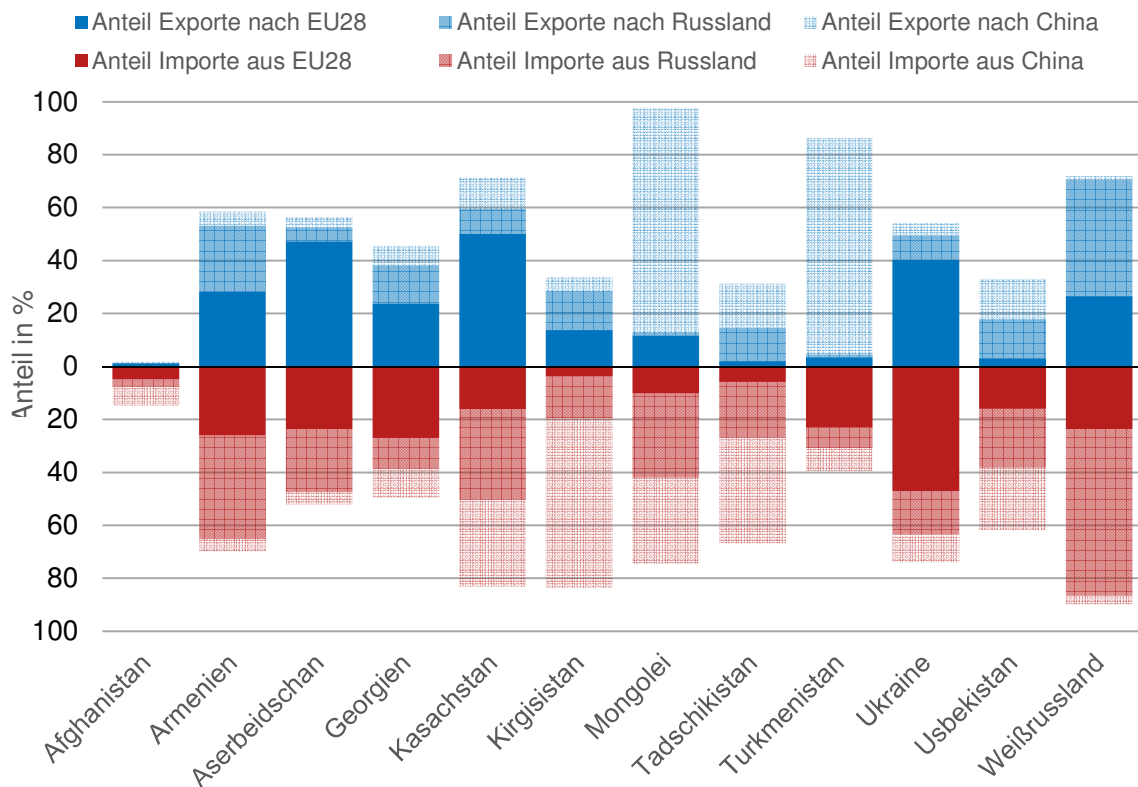


Quelle: State Information Center of China (2018), eigene Darstellung des ifo Instituts.

Abbildung 6 zeigt speziell für die in dieser Studie analysierten Fokusbänder den Anteil Chinas, Russlands und der EU an deren Gesamthandel. Für die Mongolei (Exporte i.H.v. 5,3 Mrd. USD) und Turkmenistan (6,2 Mrd. USD) ist China der mit Abstand wichtigste Absatzmarkt. Aus chinesischer Sicht spielt neben diesen beiden Ländern auch Kasachstan (5,8 Mrd. USD) eine Rolle, auch wenn der chinesische Anteil aus kasachischer Perspektive geringer ist.

Als Beschaffungsmarkt ist China besonders für Kirgisistan (Importe i.H.v. 5,6 Mrd. USD) und Tadschikistan (1,3 Mrd. USD) relevant. Wichtigere Absatzmärkte für das Reich der Mitte sind in der Region besonders Kasachstan (Importe aus China i.H.v. 11,7 Mrd. USD) und die Ukraine (5,1 Mrd. USD). Detailliertere Informationen zur Handelsstruktur der betrachteten Länder finden sich in den Länder Fact Sheets im Appendix.

Abbildung 6: Handelsverflechtungen der Länder entlang der Seidenstraße

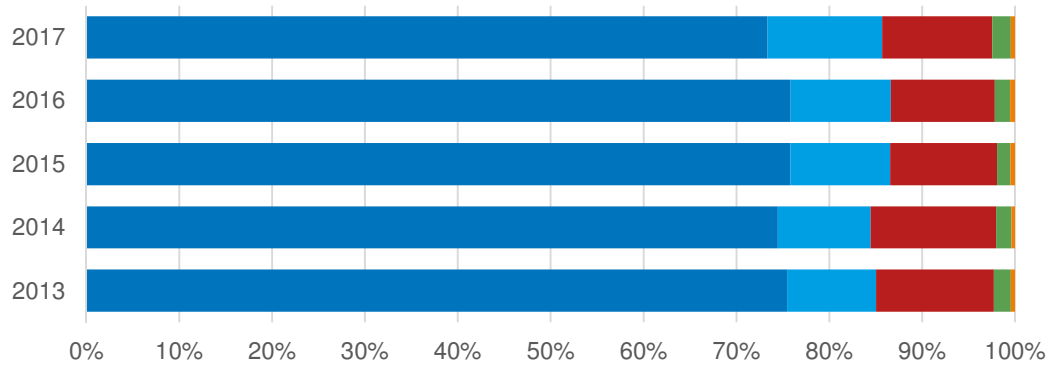
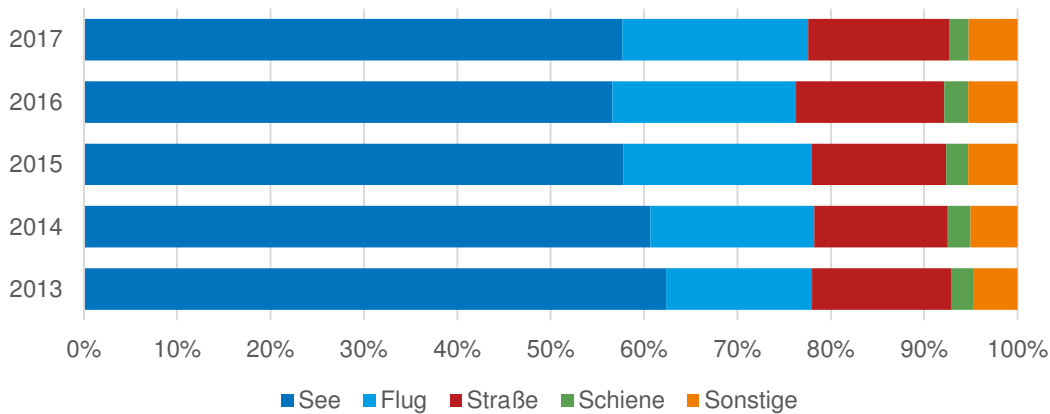


Quelle: DOTS Datenbank, eigene Berechnungen des ifo Instituts.

Bedeutung einzelner Transportmittel

Sowohl für die Exporte (über 70% gemessen an Werten) als auch für die Importe (ca. 60%) Chinas gegenüber den BRI-Ländern war der Seeverkehr das Haupttransportmittel (Abbildung 7). Danach folgten der Straßengüterverkehr und der Flugverkehr mit jeweils ähnlichen Anteilen sowohl bei den Exporten als auch bei den Importen. Der Schienengüterverkehr spielt dagegen für den Handel Chinas mit den BRI-Ländern nur eine eher unbedeutende Rolle (ca. 2% sowohl für die Exporte als auch für die Importe). Der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Rahmen der oben genannten Landkorridore der BRI, und hier insbesondere der „Neuen Asiatischen Landbrücke“ mit dem „Trans-Eurasia-Express“, könnte hier eine Bedeutungszunahme bewirken.

Abbildung 7: Verteilung des chinesischen Außenhandels mit den BRI-Ländern nach Verkehrsmittel

(a) Ausfuhr Chinas in die BRI-Länder**(b) Einfuhr Chinas aus den BRI-Ländern**

Quelle: State Information Center of China (2018), eigene Darstellung des ifo Instituts. Bemerkung: sonstige Verkehrsmittel beinhalten beispielsweise den Postversand, Transport mit Tieren, und Transport über Öl- und Wasserleitungen sowie über Stromnetze usw.

2.3.3 Bilaterale Abkommen Chinas mit BRI-Ländern

Eine bessere Verkehrsinfrastruktur kann sicherlich zur Förderung des Außenhandels zwischen China und den BRI-Ländern beitragen. Allerdings ist die Qualität der technischen Infrastruktur hier nicht allein entscheidend. Eine Vielzahl institutioneller Rahmenbedingungen, die den Marktzugang für ausländische Unternehmen erleichtern und die Kosten und den bürokratischen Aufwand für Außenhandel und Direktinvestitionen reduzieren, spielen hier ebenfalls eine wichtige Rolle. Dies gilt insbesondere für Freihandels- und Investitionsabkommen.

Nach Angaben des chinesischen Handelsministeriums¹⁰ unterhält China derzeit gültige Freihandelsabkommen mit 15 Ländern/Regionen der Welt, von denen sieben Länder/Regionen in die BRI involviert sind: ASEAN, Georgien, die Malediven, Neuseeland, Pakistan, Singapur und Südkorea. Außer den Abkommen mit Pakistan und Neuseeland wurden die Freihandelsabkommen mit den

¹⁰ Informationen über die Freihandelsabkommen Chinas sind auf der FTA-Webseite des chinesischen Handelsministeriums verfügbar (<http://fta.mofcom.gov.cn/>).

BRI-Ländern nach Beginn der BRI abgeschlossen oder aktualisiert.¹¹ Mit Pakistan und Neuseeland laufen derzeit noch Verhandlungen über Aktualisierungen. Die BRI-Länder machen auch einen großen Anteil derjenigen Länder aus, mit denen China aktuell Freihandelsabkommen verhandelt oder entsprechende Abkommen erwägt bzw. plant: (1) In Verhandlung sind Freihandelsabkommen mit den folgenden BRI-Ländern: arabische Länder am Persischen Golf (Bahrain, Kuwait, Katar, Oman, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate), Indien¹², Israel, Moldau, dem Staat Palästina, Panama und Sri Lanka. (2) Von der chinesischen Regierung erwogen wird der Abschluss von Freihandelsabkommen mit drei BRI-Ländern: Bangladesch, der Mongolei und Nepal. Dies bedeutet, dass 31 der 71 BRI-Länder Freihandelsabkommen mit China abgeschlossen haben oder wahrscheinlich in näherer Zukunft solche Abkommen abschließen werden, die die Entwicklung der institutionellen Rahmenbedingungen für den Handel zwischen China und diesen BRI-Ländern verbessern (werden). Die wirtschaftliche Zusammenarbeit und der Handel zwischen China und den BRI-Ländern könnte darüber hinaus profitieren, wenn der Kreis der BRI-Länder, mit denen China Freihandelsabkommen abschließt, im Rahmen der Seidenstraßeninitiative in Zukunft noch über den Kreis der genannten Länder hinaus erweitert würde.

Deutlich größer ist der Kreis derjenigen Länder, mit denen China bilaterale Investitionsabkommen unterhält. Laut Datenbank der UNCTAD unterhält China derzeit mit 130 Ländern, darunter 62 BRI-Ländern, Investitionsabkommen (UNCTAD, 2018). Allerdings wurden fast alle dieser Investitionsabkommen Jahre oder sogar Jahrzehnte vor dem Beginn der Seidenstraßeninitiative abgeschlossen. Lediglich das aktuelle Investitionsabkommen mit der Türkei ist während der BRI-Zeit abgeschlossen worden (2015). Es ist deshalb davon auszugehen, dass einige der bestehenden Investitionsabkommen in verschiedener Hinsicht nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten und Anforderungen entsprechen. Dies dürfte insbesondere im Hinblick auf die Rolle Chinas als bedeutendes Herkunftsland (und nicht nur Zielland) ausländischer Direktinvestitionen sowie für die Regeln zur Nichtdiskriminierung ausländischer Investoren in China gelten (Bickenbach & Liu, 2015, 2018). Über die genannten Abkommen hinaus hat China mit den BRI-Ländern hunderte Absichtserklärungen für verschiedene Arten von Kooperationen im Rahmen der BRI abgeschlossen. Allerdings sind diese Absichtserklärungen (in der Regel) nicht rechtlich verbindlich. Sie allein werden die Lücke in den institutionellen Rahmenbedingungen, die sich aufgrund fehlender Handelsabkommen oder veralteter Investitionsabkommen ergeben, nicht schließen können.

¹¹ Auch wenn der Großteil der Freihandelsabkommen zwischen China und den BRI-Ländern erst während der Zeit der Seidenstraßeninitiative abgeschlossen oder aktualisiert wurde, gibt es keine direkte Evidenz dafür, dass China die Freihandelsabkommen überwiegend dazu nutzt, seine eigennützigen BRI-Ziele zu verfolgen. Entsprechend der erheblichen Entwicklungs- und Strukturunterschiede zwischen den einzelnen Partnerländern sind die Freihandelsabkommen zwischen China und den BRI-Ländern keineswegs einheitlich ausgestaltet. Während, z.B., das Freihandelsabkommen zwischen China und Südkorea spezifische Regelungen in Bezug auf einige ausgewählte Sektoren/Tätigkeiten wie Finanzdienstleistungen, Telekommunikation, elektronischen Handel und Investitionen enthält, enthält das Freihandelsabkommen zwischen China und Georgien, das zu den jüngsten Freihandelsabkommen Chinas (mit den BRI-Ländern) gehört, keine solchen spezifischen Regelungen. Dort, wo in den Freihandelsabkommen mit den BRI-Ländern Normen und Standards etwa im Zusammenhang mit sanitären und phytosanitären Maßnahmen oder technischen Regulierungen erwähnt werden, wird zumeist auch auf international anerkannte Regelungen verwiesen.

¹² Hier geht es um die Verhandlung über das multilaterale Abkommen „Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)“.

Wie Tabelle 2 (siehe oben) zeigt, werden von China auch elf Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die mittel- und osteuropäischen Länder (MOEL) der EU, offiziell zu den BRI-Staaten gezählt. Mit allen elf Staaten, wie auch mit allen anderen EU-Mitgliedstaaten außer Irland, unterhält China bilaterale Investitionsabkommen. Diese bilateralen Investitionsabkommen sollen jedoch durch ein umfassendes chinesisch-europäisches Investitionsabkommen abgelöst werden, über das China und die EU seit 2014 verhandeln. Derzeit ist jedoch noch offen, ob und ggf. wann die Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen werden können (Bickenbach und Liu, 2018). Darüber hinaus würde China wohl auch gerne ein Freihandelsabkommen mit der EU abschließen. Allerdings hat die EU deutlich gemacht, dass entsprechende Verhandlungen allenfalls nach einem erfolgreichen Abschluss des derzeit verhandelten Investitionsabkommens aufgenommen werden könnten.

2.3.4 Freihandelsabkommen zwischen den Fokus-Ländern

Acht der zwölf analysierten Fokusländer sind Mitglieder der Welthandelsorganisation (WTO). Daneben haben die Fokusländer zur Regelung ihrer Handelsbeziehungen untereinander eine Vielzahl regionaler oder bilateraler Handelsabkommen unterschiedlicher Reichweite und Qualität abgeschlossen (Tabelle 3).¹³

Der wichtigste und weitreichendste wirtschaftliche Zusammenschluss in der Region ist die zum 1. Januar 2015 gegründete Eurasische Wirtschaftsunion (Eurasian Economic Union, EAEU). Die EAEU verbindet die Mitgliedstaaten (Armenien, Kasachstan, Kirgisistan, Russland und Weißrussland) in einer Zollunion und schafft einen Binnenmarkt mit freiem Verkehr von Waren, Dienstleistungen, Personen und Kapital. Außerdem zu nennen sind die Freihandelszone der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (Commonwealth of Independent States Free Trade Area, CISFTA),¹⁴ die Organisation für Demokratie und wirtschaftliche Entwicklung (GUAM), das Handelsabkommen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (Economic Cooperation Organization Trade Agreement, ECOTA),¹⁵ sowie die Südasiatische Freihandelszone (South Asian Free Trade Area, SAFTA).¹⁶ Neben den genannten regionalen Handelsabkommen bestehen zwischen den Fokusländern zahlreiche bilaterale Handelsabkommen.

Bilaterale und regionale Handelsabkommen mit Ländern außerhalb der Region unterhalten die Länder der Fokusregion überwiegend in nur geringem Umfang. Mit Georgien und der Ukraine hat die EU jeweils eine vertiefte und umfassende Freihandelszone (Deep and Comprehensive Free

¹³ Zusätzlich zu den analysierten Fokusländern zeigt Tabelle 3 Verbindungen zu weiteren BRI-Ländern in der Region.

¹⁴ Aufgrund der politischen Konflikte zwischen Russland und der Ukraine haben die beiden Länder Ende Dezember 2015 entschieden, die Regeln des CISFTA im bilateralen Verhältnis zueinander auszusetzen.

¹⁵ Aufgrund einer begrenzten sektoralen Reichweite (partial scope agreement) und einer mangelnden Implementierung der getroffenen Vereinbarungen ist das Abkommen bisher von allenfalls geringer praktischer Bedeutung für den Handel zwischen den Mitgliedern.

¹⁶ Weitere, in Tabelle 3 nicht erfasste Mitglieder der SAFTA sind die anderen südasiatischen BRI-Länder Bangladesch, Bhutan, Indien, die Malediven, Nepal und Sri Lanka (vgl. Kapitel 1).

Trade Area, DCFTA) beschlossen, die sich sowohl auf den Handel mit Gütern als auch Dienstleistungen bezieht.¹⁷

Tabelle 3: Handelsabkommen zwischen ausgewählten BRI-Ländern

	Afghanistan	Armenien	Aserbaidshan	Georgien	Iran	Kasachstan	Kirgisistan	Moldau	Mongolei	Pakistan	Russland	Tadschikistan	Turkmenistan	Türkei	Ukraine	Usbekistan	Weißrussland
WTO	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		
CISFTA		x				x	x	x			x	x			x	x	x
EAEU		x				x	x				x						x
ECOTA	x				x					x		x		x			
GUAM			x	x				x							x		
SAFTA	x									x							
China				o						o							
EU				o				o						o	o		
Afghanistan					x					x		x		x			
Armenien				o		o x	o x	o x			x	x	o		o x	x	x
Aserbaidshan				o x				x			o				o x		
Georgien		o	o x			o		x			o		o	o	o x		
Iran	x									x		x		x			
Kasachstan		o x		o			o x	x			x	x			o x	x	x
Kirgisistan		o x				o x		o x			x	x			o x	o x	x
Moldau		o x	x	x		x	o x				x	x		o	o x	x	x
Mongolei																	
Pakistan	x				x							x		x			
Russland		x	o	o		x	x	x				x	o		(x)	o x	x
Tadschikistan	x	x			x	x	x	x		x	x			x	o x	x	x
Turkmenistan		o		o							o				o		
Türkei	x			o	x			o		x		x					
Ukraine		o x	o x	o x		o x	o x	o x			(x)	o x	o			o x	o x
Usbekistan		x				x	o x	x			o x	x			o x		x
Weißrussland		x				x	x	x			x	x			o x	x	

Quelle: World Trade Organization (WTO), Regional Trade Agreements Information System

(<http://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx>). Bemerkung: ✓ = WTO Mitgliedschaft; x = (gemeinsame) Mitgliedschaft in regionalem Handelsabkommen; (x) = Regeln des regionalen Handelsabkommens im bilateralen Verhältnis ausgesetzt; o = bilaterales Handelsabkommen.

2.4 Deutschland, Bayern und die BRI

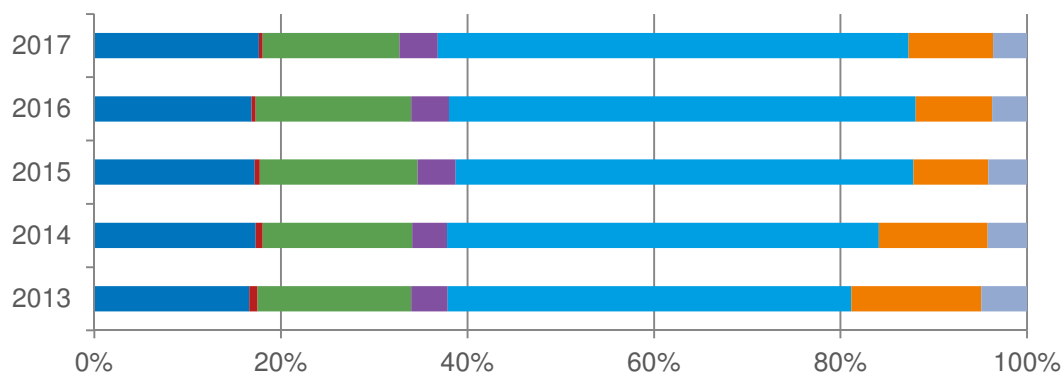
Auch wenn Deutschland nicht zu den in Tabelle 2 identifizierten BRI-Ländern gehört, könnte die Seidenstraßeninitiative potenziell bedeutende Auswirkungen auf deutsche Unternehmen und die deutsche Wirtschaft insgesamt haben. Wenn die Seidenstraßeninitiative die wirtschaftliche Entwicklung in den BRI-Ländern stärkt, so würden davon nicht nur China oder die BRI-Länder

¹⁷ Mit den meisten der Fokusländer hat die EU Partnerships- und Kooperationsabkommen abgeschlossen. Diese Abkommen sollten vor allem die demokratischen Aufbauprozesse und die wirtschaftliche Entwicklung in den betroffenen Partnerländern fördern.

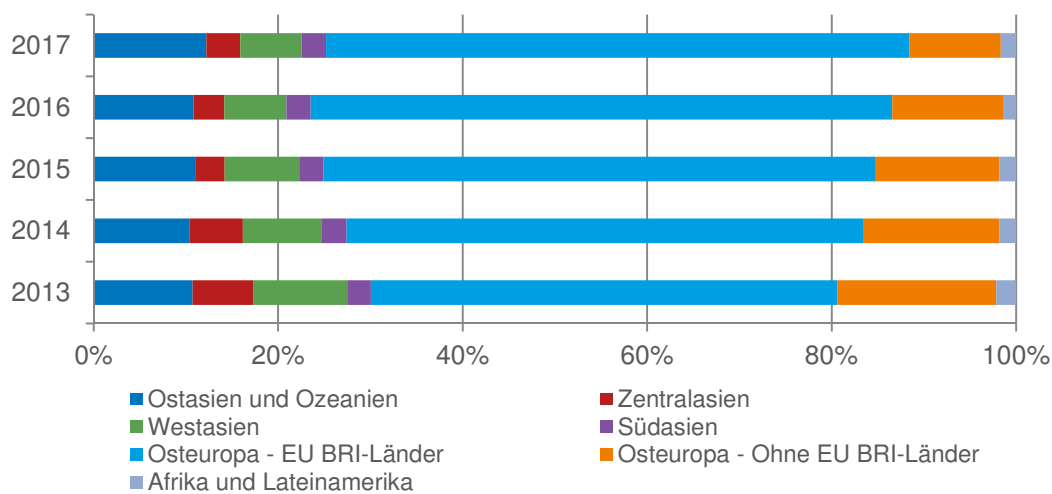
selbst profitieren. Auch für Unternehmen aus Deutschland und anderen Ländern, die nicht offiziell in den BRI-Projekten involviert sind, ergäben sich durch ein verstärktes Wirtschaftswachstum in den BRI-Ländern neue Geschäftsmöglichkeiten. Zugleich könnten die durch die Seidenstraßeninitiative ausgelösten Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen den Handel zwischen Deutschland und den BRI-Ländern sowie mit China selbst vereinfachen und verbilligen.

Abbildung 8: Regionale Verteilung des Außenhandels zwischen Bayern und den BRI-Ländern

(a) Ausfuhr Bayerns in die BRI-Länder



(b) Einfuhr Bayerns aus den BRI-Ländern



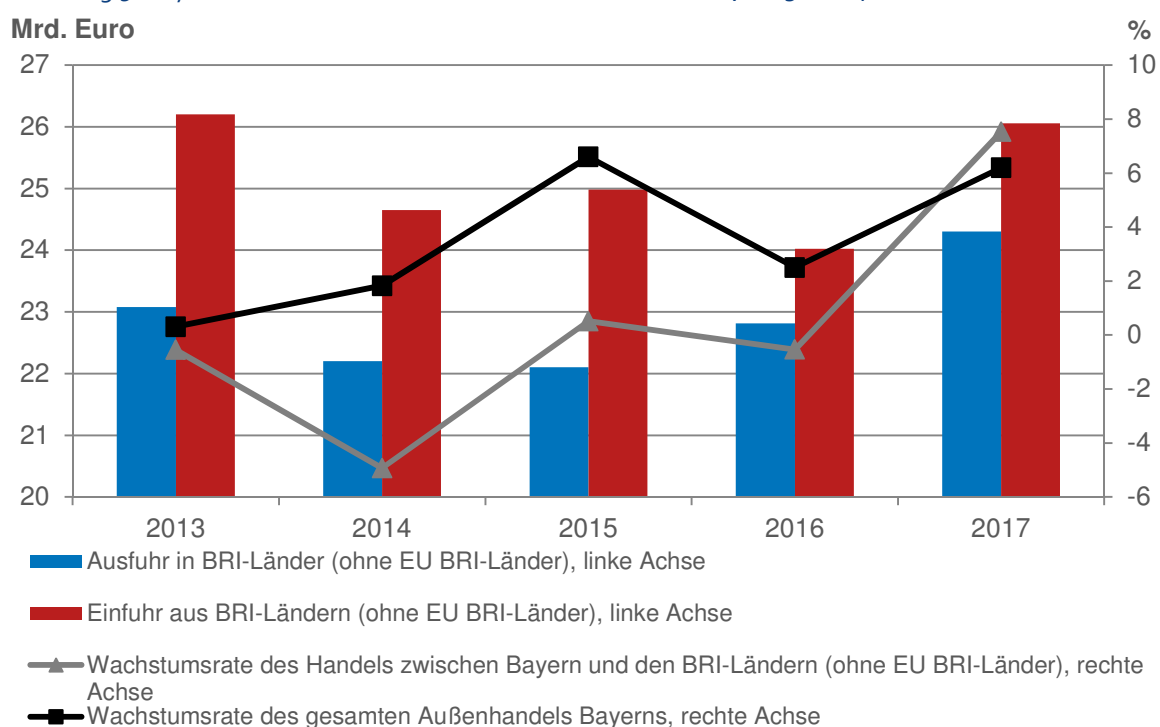
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, eigene Darstellung des ifo Instituts.

In welchem Umfang einzelne Regionen in Deutschland oder der EU in Zukunft von diesen Möglichkeiten profitieren können, wird unter anderem auch von deren sektoraler Wirtschaftsstruktur und ihrer Außenhandelsverflechtung insbesondere mit den BRI-Ländern abhängen. Die Wirtschaft des Freistaats Bayern zeichnet sich durch eine starke Exportorientierung und eine insgesamt hohe internationale Verflechtung aus. In den letzten fünf Jahren haben sowohl der Export der bayerischen Unternehmen in die BRI-Länder als auch ihr Import aus den BRI-Ländern zugenommen – mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von fast 5% für den Export und 7,5% für den Import. Der Außenhandel der bayerischen Unternehmen mit den BRI-Ländern ist damit über die Jahre sogar deutlich stärker gestiegen als ihr gesamter Außenhandel. Dadurch ist der Anteil der BRI-Länder an den gesamten Exporten Bayerns von 24,4% im Jahr 2013 auf

25,7% im Jahr 2017 leicht gestiegen. Im Fall der Importe war der Anstieg des Anteils der BRI-Länder deutlich stärker. Hier stieg der Anteil der BRI-Länder von 36,2% (2013) auf 39,5% (2017).

Geografisch konzentriert sich der Außenhandel Bayerns mit den BRI-Ländern grundsätzlich sehr stark auf die BRI-Länder Osteuropas, die auch EU-Mitgliedsstaaten sind (Abbildung 8). Der Anstieg des Außenhandels zwischen Bayern und diesen EU-Ländern war auch die Haupttriebkraft hinter der oben erwähnten Zunahme des bayerischen Außenhandels mit den BRI-Ländern insgesamt. Die hohe Bedeutung dieser elf EU-Länder für den Außenhandel Bayerns im Vergleich zu anderen BRI-Ländern ist über die Jahre weiter gestiegen.

Abbildung 9: Bayerns Außenhandel mit den Nicht-EU-BRI-Ländern, 2013 – 2017



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, eigene Darstellung des ifo Instituts.

Im Gegensatz zu dem deutlichen Anstieg des Außenhandels Bayerns mit den EU-BRI-Ländern, war der Außenhandel zwischen Bayern und den übrigen BRI-Ländern in den meisten Jahren sogar durch negative Wachstumsraten gekennzeichnet (vgl. Abbildung 9). Erst in jüngster Zeit ist der Außenhandel Bayerns mit diesen Nicht-EU-BRI-Ländern deutlich angestiegen. Im Jahr 2017 war die Wachstumsrate des Außenhandels Bayerns mit den Nicht-EU-BRI-Ländern mit rund 7,5% sogar höher als die Wachstumsrate des gesamten Außenhandels Bayerns (6,2%) und nur wenig niedriger als die Wachstumsrate des Außenhandels mit den BRI-Ländern insgesamt (8,4%). Den größten Beitrag haben hierzu die BRI-Länder in Südasien sowie die restlichen BRI-Länder in Osteuropa geleistet – mit 29% bzw. 13% Wachstum von 2016 auf 2017. Besonders hoch war dabei die prozentuale Zunahme des Außenhandels Bayerns mit Afghanistan (218%), Nepal (43%), Weißrussland (36%), Albanien (28%) und der Ukraine (28%). Trotz dieses zuletzt auffällig starken Anstiegs haben die BRI-Länder in diesen Regionen sowie die Länder in Zentral- und Westasien,

über die die Wirtschaftskorridore größtenteils laufen, derzeit nur eine relativ geringe Bedeutung für Bayerns Außenhandel. Dies gilt insbesondere für die Länder Zentralasiens, die speziell für den Export der bayerischen Unternehmen bisher eine vernachlässigbare Rolle spielen. Ob und in welchem Umfang sich dies durch die Seidenstraßeninitiative möglicherweise ändern könnte, muss hier zunächst noch offenbleiben.

Zusammenfassung

Neben den offiziellen Zielen für alle BRI-Länder ist offensichtlich, dass die BRI den wirtschaftlichen Interessen Chinas dienen soll. Es ist daher nicht überraschend, dass die Kernprojekte der BRI vor allem auch die infrastrukturelle Anbindung Chinas bzw. seiner Regionen innerhalb Asiens und mit Europa stärken. Weil China die Projekte der BRI finanziert und plant, ist davon auszugehen, dass es auch mehr als alle anderen von der Initiative profitiert.

In den 71 BRI-Ländern zusammengekommen wurden seit Beginn der Initiative in 2013 chinesische Investitionen in Höhe von insgesamt 182 Mrd. USD getätigt. Zusätzlich haben chinesische Unternehmen in diesem Zeitraum Baukontrakte in Höhe von 307 Mrd. USD abgeschlossen. Die chinesischen Investitionen und die Bauprojekte sind allerdings regional sehr ungleich auf die BRI-Länder verteilt, was erwarten lässt, dass die verschiedenen Länder sehr unterschiedlich stark von Chinas Engagement betroffen sein werden.

Im Hinblick auf den Außenhandel Chinas mit den BRI-Ländern dominieren die BRI-Länder in Ostasien und Ozeanien sowohl bei den Importen als auch bei den Exporten Chinas. Die zentral- und westasiatischen Länder sind hiervon deutlich geringer und im Zeitablauf eher abnehmender Bedeutung. Der im Rahmen der BRI geplante Ausbau der Transportinfrastruktur, insbesondere der Schienenverkehrsinfrastruktur, könnte für diese Länder jedoch bedeutende Chancen für eine bessere Einbindung in die Weltwirtschaft bieten. Dies gilt auch für den Handel dieser Länder mit Deutschland und speziell Bayern.

Sowohl China als auch die EU unterhalten derzeit nur mit einer (sehr) begrenzten Anzahl der BRI-Länder gültige Freihandelsabkommen. Hier besteht noch ein erhebliches Handlungspotenzial. Untereinander unterhalten die Fokusbänder der Studie ein recht unübersichtliches Geflecht zahlreicher bilateraler und regionaler Handelsabkommen unterschiedlicher Qualität. Auch hier gibt es sicherlich noch ein erhebliches aber vermutlich nicht leicht zu realisierendes Verbesserungspotenzial.

Angesichts der starken außenwirtschaftlichen Orientierung der bayerischen Unternehmen könnten sich aus der BRI insgesamt erhebliche Chancen für die bayerische Wirtschaft ergeben. Allerdings ist die positive Entwicklung des bayerischen Außenhandels mit den BRI-Ländern seit 2013 nahezu ausschließlich auf den Handel mit den mittel- und osteuropäischen BRI-Ländern, die zugleich Mitglieder der EU sind, zurückzuführen. Der Außenhandel Bayerns mit den übrigen BRI-Ländern war bis 2016 sogar eher rückläufig. Zudem kommt den Fokusbändern dieser Studie derzeit nur eine relativ geringe Bedeutung für Bayerns Außenhandel zu. Die Bedeutung der BRI-Länder hat in jüngster Zeit allerdings zugenommen. So war die Wachstumsrate des Handels zwischen Bayern und den (Nicht-EU-)BRI-Ländern mit 7,5% im Jahr 2017 erstmalig höher als die Wachstumsrate des gesamten Außenhandels (6,2%).

3 Chancen für die bayerische Wirtschaft

In diesem Kapitel werden die Chancen, die sich in den Fokusländern aus der BRI für die bayerische Wirtschaft ergeben, analysiert. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Veränderung der Wirtschaftsbeziehungen durch Transport-Infrastrukturmaßnahmen entlang der neuen Seidenstraße und daraus resultierenden verringerten Transportzeiten und folglich auch niedrigeren Handelskosten. Außerdem werden die möglichen Auswirkungen der chinesischen Investitionen in die betroffenen Länder näher beleuchtet. Zuletzt ergeben sich speziell durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur Chancen aus der Verlagerung weg von Schiff und Flugzeug hin zur Schiene. Diese Effekte werden separat im Appendix diskutiert.

3.1 Handelseffekte von Infrastrukturmaßnahmen

Die vermutlich direkteste Auswirkung der neuen Seidenstraße auf Bayern und Deutschland besteht in der Verbesserung der Transportinfrastruktur zwischen China und Europa. Neue und modernisierte Schienenwege sowie Häfen tragen dazu bei, dass sich Transportzeiten zum Teil erheblich reduzieren. Dies wirkt sich wiederum positiv auf Handelskosten und in letzter Instanz auch auf den Handel aus. Dies gilt nicht nur für Länder entlang der Seidenstraße, sondern auf der ganzen Welt, da so gut wie alle Regionen – direkt oder indirekt – von der verbesserten Infrastruktur profitieren. Basierend auf der Arbeit von de Soyres et al. (2018) wird in diesem Unterkapitel daher untersucht, wie sich die neue Seidenstraße auf den deutschen und bayerischen Handel – nicht nur mit den Ländern der neuen Seidenstraße – auswirken könnte.

3.1.1 Veränderung der Handelskosten nach Regionen

Zur Berechnung der Veränderung der Handelskosten analysieren de Soyres et al. (2018) 1000 Städte in 191 Ländern und 47 Sektoren. In einem ersten Schritt werden, basierend auf Annahmen zur durchschnittlichen Geschwindigkeit verschiedener Transportmodi,¹⁸ die aktuellen Transportzeiten zwischen allen Städtepaaren berechnet. Die gleiche Berechnung wird anschließend unter Berücksichtigung der neuen und verbesserten Schienenwege durchgeführt.¹⁹ Die sich hieraus ergebende durchschnittliche Veränderung in der Transportzeit zwischen einzelnen Regionen ermöglicht es, erste Schlüsse im Hinblick auf die Entwicklung des deutschen und bayerischen Handels zu ziehen.

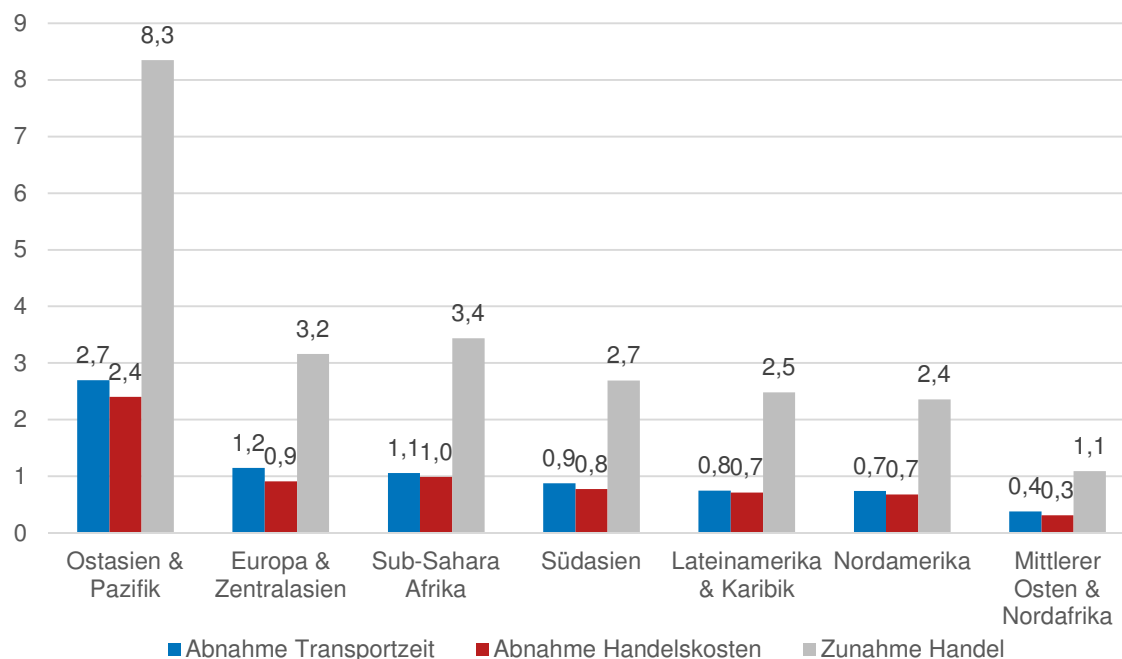
Die zu erwartenden prozentualen Änderungen in der Transportzeit nach Partnerregion sind in Abbildung 10 dargestellt. Die größten Einsparungen sind – wenig überraschend – mit den Ländern entlang der neuen Seidenstraße zu erwarten. Dies sind die Regionen Ostasien und Pazifik (2,7%) inklusive China sowie Europa und Zentralasien (1,2%). Auch der Handel mit Südasien und

¹⁸ Die zugrundeliegenden Geschwindigkeiten belaufen sich auf 25km/h für Schiffe und 50 km/h für Züge. Verzögerungen an Grenzen und für Be- und Entladung werden ebenfalls berücksichtigt.

¹⁹ Hierbei wird eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 75 km/h auf neuen beziehungsweise verbesserten Schienenwegen angenommen.

Afrika wird von geringeren Transportzeiten profitieren. Insbesondere die Länder Sub-Sahara-Afrikas dürften durch Seidenstraßenprojekte von einer besseren Anbindung des Hinterlands an die Häfen in Kenia und Tansania durch die Schiene profitieren.

Abbildung 10: Zu erwartende Handelseffekte zwischen Bayern und der Welt, in %



Quelle: de Soyres et al. (2018), eigene Berechnungen des ifo Instituts.

Die voraussichtliche Veränderung in den Handelskosten folgt derjenigen der Transportzeiten, fällt jedoch etwas geringer aus.²⁰ Dies liegt daran, dass Handelskosten neben Transportkosten auch andere Handelsbarrieren wie Zölle beinhalten. Da der Ausgangswert also höher ist, fällt die prozentuale Veränderung entsprechend geringer aus. Die Handelskosten berücksichtigen außerdem den sogenannten Zeitwert, der von Produkt zu Produkt variiert. So haben beispielsweise leicht verderbliche Güter, aber auch solche mit hohen Stückkosten, die viel Betriebskapital binden, einen höheren Zeitwert. Die Veränderung der Handelskosten zwischen zwei Ländern hängt also auch von der Struktur des Güterhandels ab. Exporteure von hochwertigen Gütern mit hohen Stückkosten profitieren stärker. Diese Tatsache wird in den Berechnungen von de Soyres et al. (2018) berücksichtigt.

Mit Hilfe der Reduktion der Handelskosten lässt sich die zu erwartende Veränderung des deutschen und bayerischen Handels annäherungsweise ableiten. Dafür wird die prozentuale Veränderung der Handelskosten mit der sogenannten Handelselastizität multipliziert. Letztere setzt Handelskosten und Handelsvolumen miteinander ins Verhältnis und wird mit Hilfe ökonomischer Modelle geschätzt. Die vorliegende Studie verwendet für Deutschland und Bayern die von

²⁰ Die durchschnittlichen Veränderungen in den Handelskosten bei Ex- und Importen unterscheidet sich minimal. Die Abbildung zeigt den einfachen Durchschnitt für Ex- und Importe.

Felbermayr et al. (2018) geschätzte Handelselastizität in Höhe von 3,471.²¹ Dies bedeutet, dass eine Reduktion der Handelskosten um 1% den Handel um 3,471% erhöht. Die sich aus dieser Berechnung ergebende Veränderung im Handel mit den verschiedenen Regionen ist ebenfalls in Abbildung 10 dargestellt. So ist auf Basis dieser Berechnungen mit einer Erhöhung des bayerischen Handels mit den Fokusländern (China) um bis zu 3% (8%) zu rechnen.²²

3.1.2 Handelseffekte nach Ländern

Mit Hilfe der in Abbildung 10 dargestellten prozentualen Veränderungen der Handelskosten kann auf Basis des aktuellen Handels eine mögliche Entwicklung des Handelsvolumens nach Ländern berechnet werden. Hierbei wird zusätzlich berücksichtigt, dass der Handel über verschiedene Sektoren unterschiedlich stark auf eine Senkung der Handelskosten reagiert und sich die sektoralen Handelsstrukturen mit den Fokusländern stark unterscheiden. Zunächst werden die zu erwartenden Handelseffekte nach Sektoren und Ländern mit Hilfe der zu erwartenden Länderspezifischen Änderung der Handelskosten aus de Soyres et al. (2018) sowie der Sektorspezifischen Handelselastizitäten aus Felbermayr et al. (2018) berechnet. Dann werden die auf Basis dieser Sektor-spezifischen Handelselastizitäten errechneten sektoralen Handelsänderungen für jedes Land aggregiert, um die Handelseffekte für die einzelnen Länder zu erhalten. Tabelle 4 zeigt die derzeitigen Handelsvolumina sowie die potenziellen jährlichen Handelssteigerungen sowohl der deutschen als auch der bayerischen Exporte und Importe für China sowie die Fokusländer entlang der Seidenstraße.

Es ist wenig überraschend, dass China sowohl als Beschaffungs- wie auch als Absatzmarkt eine besondere Rolle zukommt. So könnten die deutschen (bayerischen) Exporte in das Reich der Mitte um 11,4 Mrd. EUR (2,2 Mrd. EUR) zunehmen, die Importe sogar um 13,8 Mrd. EUR (2,1 Mrd. EUR). Die Größe dieses Effekts ist sowohl auf das aktuelle deutsch-chinesische Handelsvolumen zurückzuführen (deutsche Exporte im Wert von 86 Mrd. EUR nach China im Vergleich zu circa 9 Mrd. EUR in die übrigen analysierten Länder) als auch auf die höhere Abnahme der Handelskosten zwischen Deutschland und China (vgl. Abbildung 10).

Insgesamt entsteht für deutsche Exporte (Importe) durch die Seidenstraßeninitiative ein zusätzliches Handelspotenzial mit den zwölf Fokusländern von circa 450 Mio. EUR (250 Mio. EUR). Als Absatzmarkt könnten in Zukunft besonders die Ukraine (Erhöhung der deutschen Exporte um knapp 212 Mio. EUR), Weißrussland (71 Mio. EUR) und Kasachstan (66 Mio. EUR) an Bedeutung gewinnen. Länder wie Tadschikistan, Kirgisistan und Afghanistan spielen aufgrund des sehr geringen deutschen Exportvolumens in diese Länder bisher so gut wie keine Rolle. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass gerade in diesen Ländern die Wachstumsraten noch stärker sein

²¹ Hierbei handelt es sich um eine vereinfachte annäherungsweise Berechnung. Da die Handelselastizität für verschiedene Sektoren unterschiedlich ist, werden für die genauen Berechnungen der sektoralen als auch der länderspezifischen Handelseffekte entsprechend Sektor-spezifische Elastizitäten verwendet.

²² Andere Studien wie beispielsweise Herrero und Xi (2016,2017) schätzen einen Zuwachs der Handelsströme von gut 6%.

könnten als in Abbildung 10 angegeben. Das gleiche gilt – in kleinerem Maßstab – für Bayern.²³ Hier ergibt sich ein zusätzliches Export- (Import-)potenzial von ungefähr 53 Mio. EUR (115 Mio. EUR) mit den Fokusländern.

Als Beschaffungsmärkte könnten für Deutschland besonders Kasachstan (113 Mio. EUR), die Ukraine (79 Mio. EUR) sowie Aserbaidschan (32 Mio. EUR) und Weißrussland (17 Mio. EUR) an Attraktivität gewinnen. Die restlichen Länder fallen auf aggregierter Ebene nicht weiter ins Gewicht.

Tabelle 4: Handelseffekte nach Ländern, in Mio. EUR

Partnerland	Deutschland				Bayern			
	Exporte		Importe		Exporte		Importe	
	Volumen	Änd.	Volumen	Änd.	Volumen	Änd.	Volumen	Änd.
Afghanistan	83,49	3,15	9,19	0,19	12,52	0,65	0,36	0,01
Armenien	151,76	6,72	112,79	3,32	15,10	0,63	0,93	0,03
Aserbaidschan	351,87	17,51	1.002,86	31,75	37,06	1,78	632,23	19,98
China	86.141,17	11.411,87	101.836,61	13.800,20	16.009,11	2.227,19	15.493,19	2.134,25
Georgien	343,51	16,52	75,06	2,18	31,76	1,66	17,57	0,53
Kasachstan	1.261,71	66,08	3.592,46	112,62	108,75	6,06	2.577,21	81,37
Kirgisistan	62,02	3,10	13,95	0,39	5,15	0,30	2,01	0,04
Mongolei	103,51	11,25	8,24	0,55	10,59	1,80	0,82	0,06
Tadschikistan	54,65	2,80	1,74	0,06	5,58	0,21	0,40	0,02
Turkmenistan	365,23	20,78	5,89	0,21	28,82	1,73	0,55	0,02
Ukraine	4.392,39	211,92	2.239,78	78,87	514,08	26,00	311,34	11,66
Usbekistan	582,78	34,24	23,84	0,63	63,35	4,34	3,96	0,11
Weißrussland	1.449,46	71,47	507,29	17,04	153,62	7,61	50,93	1,53

Quelle: Destatis und Bayerisches Landesamt für Statistik, eigene Berechnungen des ifo Instituts. Bemerkung: Die dargestellten potenziellen absoluten Handelsänderungen ergeben sich aus den prozentualen sektoralen Handelsänderungen multipliziert mit den jeweiligen beobachteten sektoralen Handelsvolumina für 2017, welche sodann auf Länderebene aggregiert werden.

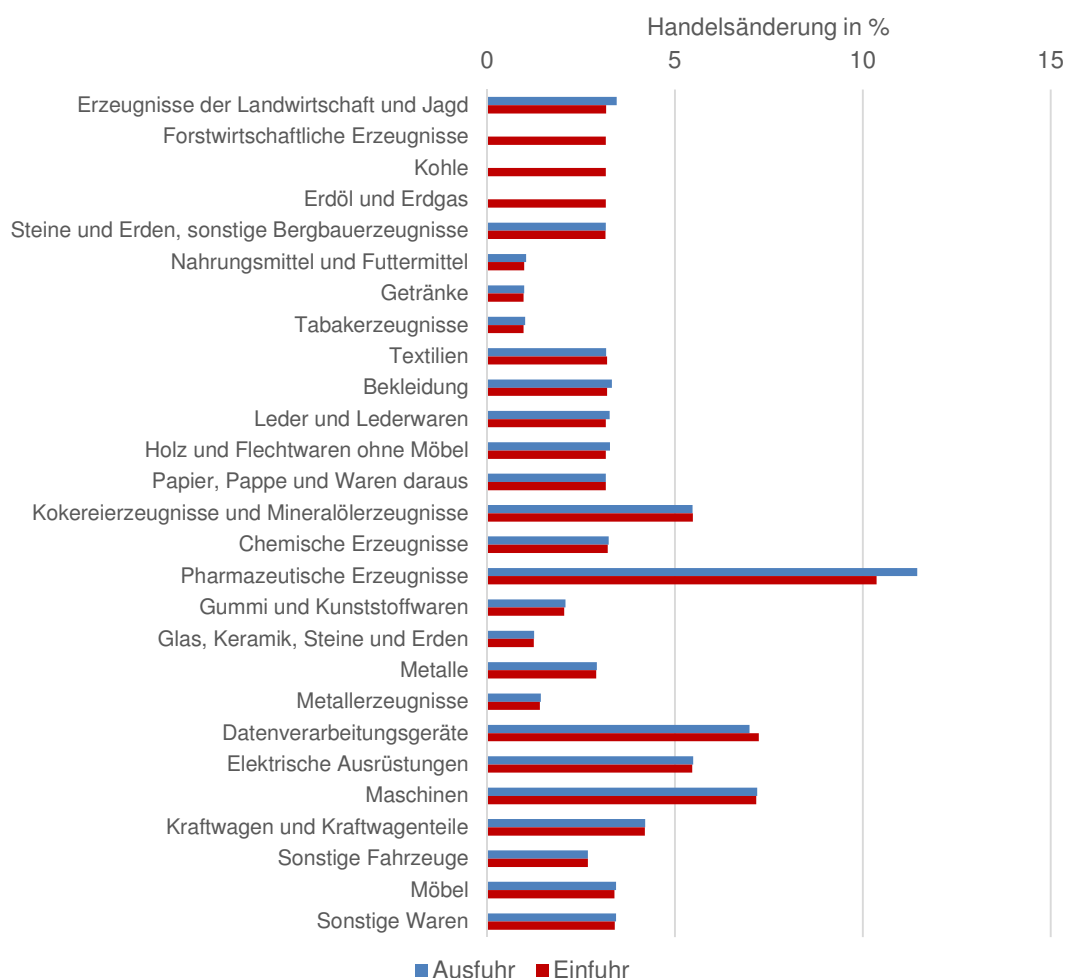
3.1.3 Handelseffekte nach Sektoren

Im Folgenden werden aus der zu erwartenden Länder-spezifischen Änderung der Handelskosten (de Soyres et al., 2018) sowie den Sektor-spezifischen Handelselastizitäten (Felbermayr et al., 2018) die aggregierten sektoralen Handelseffekte berechnet. Da sich der Handel mit China anders verhält als derjenige mit den übrigen betrachteten Ländern und dies daher zu erheblichen Verzerrungen führen könnte, wird das Land von der nachfolgenden Analyse ausgeschlossen. Der Fokus liegt somit auf den zwölf in Tabelle 4 aufgezählten Ländern entlang des Wirtschaftsgürtels („Fokusländer“). Hierbei wird die relative Bedeutung der einzelnen Handelspartner für Deutschland berücksichtigt.

²³ Die zu erwartenden Veränderungen im Handel werden auf Basis der bereits existierenden Handelsvolumina geschätzt. Wird ein Produkt aufgrund nichtexistierender Transportinfrastruktur bisher noch nicht gehandelt, wird es bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Die Handelsgewinne durch die Erschließung neuer Handelsrouten könnten daher noch wesentlich höher sein.

Abbildung 11 stellt die relative Handelssteigerung nach Sektor über alle analysierten Handelspartner Bayerns graphisch dar.²⁴ Hier sind die Potenziale zur Handelssteigerung in den Sektoren Pharmazie (> 10%), Datenverarbeitungsgeräte (circa 7,5%), Maschinen (circa 7,5%), elektrische Ausrüstung (circa 5,5%) sowie Mineralölerzeugnisse (circa 5,5%) besonders augenfällig. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass es sich lediglich um das Potenzial für die relative Handelssteigerung handelt. Die absolute Veränderung im Handel hängt auch von den aktuellen Export- bzw. Importwerten ab. Multipliziert man diese mit der potenziellen relativen Veränderung im Handel, so erhält man die zu erwartende absolute Veränderung, die weiter unten in Tabelle 5 dargestellt ist.

Abbildung 11: Relative Handelssteigerung Bayerns mit den Fokusländern nach Sektor



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, eigene Berechnungen des ifo Instituts. Bemerkung: Durchschnittliche Veränderung über die zwölf Seidenstraßenländer, gewichtet nach Handelsvolumen. Fehlende Werte sind auf Nichtexistenz von Handel in diesen Bereichen zurückzuführen.

²⁴ Die entsprechenden Werte für Deutschland sind sehr ähnlich.

Nicht abgebildet aber ebenfalls zu den Gewinnern der Seidenstraße wird sicherlich auch die Logistikbranche gehören, welche von einer Zunahme des Handels profitieren wird. Hier ist insbesondere der Gütertransport über die Schiene zu nennen. Für einige der europäischen Seehäfen könnten sich durch die Seidenstraßeninitiative ebenfalls zusätzliche Geschäftschancen im intermodalen Güterverkehr ergeben. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn Schienen- und Seeverkehr im Rahmen internationaler Wertschöpfungsketten miteinander verknüpft sind. Kommt es zu einer Reduktion der Transportkosten in einem Teil der Transportkette (hier die Schiene), so erhöht sich das gesamte Transportvolumen und der andere Teil profitiert ebenfalls. Angesichts seiner guten Hinterland Anbindung vor allem auch über das Schienenverkehrsnetz und seiner hohen Dichte an Zubringerdiensten (Feederverkehr) für den Ostseeraum sowie seiner langjährigen Expertise im China-Geschäft könnte der Hamburger Hafen hier zu den Gewinnern gehören.

Tabelle 5: Potenzielle absolute Handelsänderung mit den Fokusländern (ohne China), in Mio. EUR

Sektor	Deutschland		Bayern	
	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	5,1	13,9	0,4	1,4
Forstwirtschaftliche Erzeugnisse	0,0	0,4	0,0	0,0
Fische und Fischereierzeugnisse	0,0	0,0	0,0	0,0
Kohle	0,0	0,3	0,0	0,1
Erdöl und Erdgas	0,1	131,8	0,0	100,0
Erze	0,1	3,5	0,0	0,0
Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	0,2	0,1	0,0	0,0
Nahrungsmittel und Futtermittel	3,7	2,1	0,4	0,2
Getränke	0,8	0,1	0,1	0,0
Tabakerzeugnisse	0,3	0,0	0,0	0,0
Textilien	5,0	1,4	0,4	0,2
Bekleidung	4,9	7,6	0,1	1,7
Leder und Lederwaren	1,4	0,6	0,1	0,1
Holz und Flechtwaren ohne Möbel	1,3	6,7	0,2	1,1
Papier, Pappe und Waren daraus	5,7	0,6	0,3	0,0
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	5,5	2,0	0,1	0,0
Chemische Erzeugnisse	39,1	5,8	3,1	0,8
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	65,1	1,4	8,8	0,0
Gummi und Kunststoffwaren	6,2	0,7	0,7	0,1
Glas, Keramik, Steine und Erden	1,4	0,5	0,2	0,1
Metalle	4,6	20,6	0,4	1,8
Metallerzeugnisse	3,3	0,9	0,3	0,1
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	43,6	2,4	5,6	0,2
Elektrische Ausrüstungen	26,6	6,8	3,4	0,9
Maschinen	164,7	8,4	18,5	2,1
Kraftwagen und Kraftwagenteile	58,3	20,9	8,3	2,7
Sonstige Fahrzeuge	2,7	0,3	0,1	0,0
Möbel	1,7	3,5	0,2	0,8
Energieversorgung	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Waren	14,2	4,5	1,2	1,0

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Destatis, eigene Berechnungen des ifo Instituts.

Analog zu den relativen Handelssteigerungen aus Abbildung 11 sind die absoluten Handelseffekte in den verschiedenen Sektoren in Tabelle 5 für Deutschland und Bayern tabellarisch aufge-

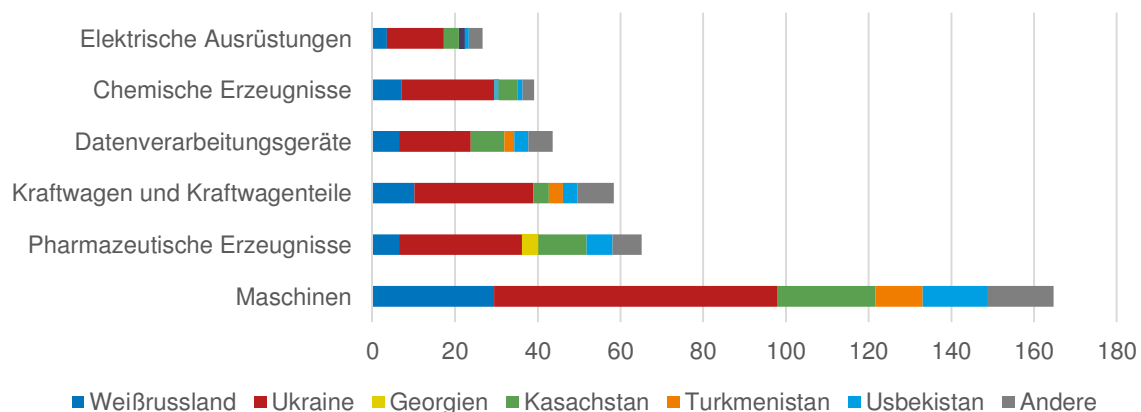
führt. Es wird deutlich, dass das in absoluten Zahlen größte zusätzliche jährliche Exportpotenzial in den Bereichen Maschinenbau (164,7 Mio. EUR für Deutschland, davon 18,5 Mio. EUR in Bayern), Pharmazie (65,1 und 8,8 Mio. EUR), Kraftwagen (58,3 und 8,3 Mio. EUR), Datenverarbeitung (43,6 und 5,6 Mio. EUR) und Chemie (39,1 und 3,1 Mio. EUR) liegt. Das absolut gesehen größte Importpotenzial liegt mit Abstand im Bereich Erdöl und -gas (131,8 und 100,0 Mio. EUR). Hierbei ist zu beachten, dass über drei Viertel des deutschen Potenzials in diesem Bereich im Handel mit Bayern liegt. Es folgen im Importbereich Kraftwagen (20,9 und 2,7 Mio. EUR), Metalle (20,6 und 1,8 Mio. EUR) und Landwirtschaftliche Erzeugnisse (13,9 und 1,4 Mio. EUR).

3.1.4 Handelseffekte in bedeutenden Märkten

3.1.4.1 Absatzmärkte

Abbildung 12 zeigt die mögliche Veränderung der deutschen Exporte in die Fokusländer in den am stärksten betroffenen Sektoren. Es wird offensichtlich, dass der Maschinensektor mit circa 165 Mio. EUR das größte zusätzliche Exportpotenzial pro Jahr aufweist. 69 Mio. EUR davon entfallen auf die Ukraine, mit der Deutschland bereits jetzt die engsten Handelsbeziehungen hat. Weißrussland (29 Mio. EUR) und Kasachstan (24 Mio. EUR) könnten für diesen Sektor allerdings ebenfalls attraktive Chancen bieten. Ebenfalls interessant sind Usbekistan sowie Turkmenistan mit einem Potenzial von knapp 16 Mio. EUR bzw. 11 Mio. EUR.

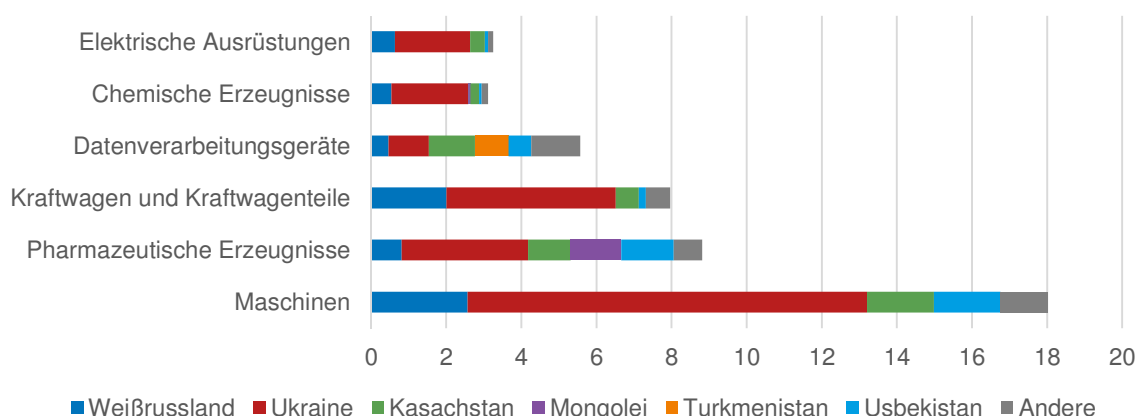
Abbildung 12: Deutsches Exportpotenzial in ausgewählten Sektoren, in Mio. EUR



Quelle: Destatis, eigene Berechnungen des ifo Instituts.

Dem Maschinensektor folgen mit größerem Abstand die Sparten Pharmazie und Kraftwagen mit einem jährlichen Exportpotenzial von 65 Mio. EUR bzw. 58 Mio. EUR. Auch in diesen Sektoren ist die Ukraine als Exportmarkt mit Abstand am attraktivsten, gefolgt von Kasachstan und Weißrussland. Die mögliche Entwicklung der bayerischen Exporte folgt der deutschen und ist in Abbildung 13 dargestellt. Erneut sind die Sektoren Maschinen, Pharmazie und Kraftwagen am stärksten betroffen. Auch für Bayern sind die Ukraine und Weißrussland die wichtigsten Exportdestinationen. Im pharmazeutischen Sektor sind speziell für Bayern die Mongolei und Usbekistan (jeweils 1,4 Mio. EUR) außerdem interessante Exportziele.

Abbildung 13: Bayerisches Exportpotenzial in ausgewählten Sektoren, in Mio. EUR

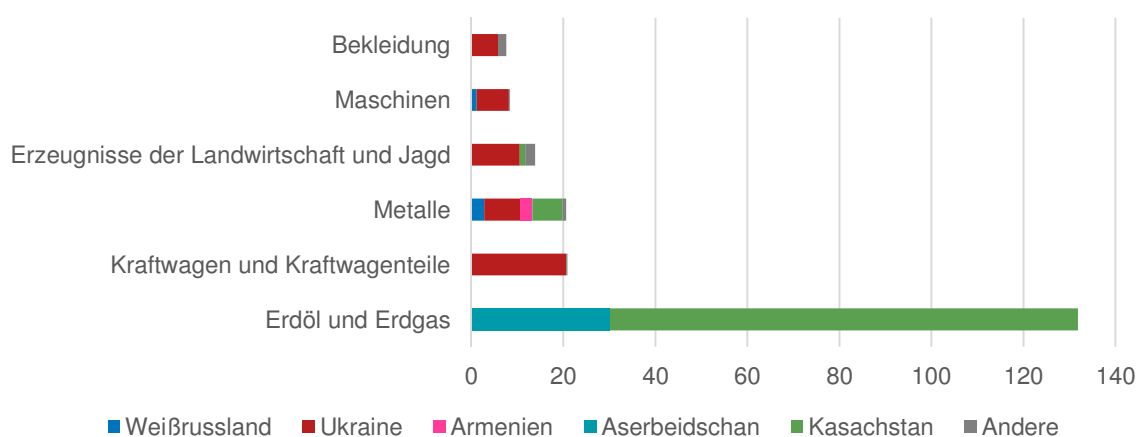


Quelle: Bayerisches Statistisches Landesamt, eigene Berechnungen des ifo Instituts.

3.1.4.2 Beschaffungsmärkte

Betrachtet man die potenziellen Beschaffungsländer, so ergibt sich ein anderes Bild. Abbildung 14 (Abbildung 15) zeigt die durch eine Reduktion der Handelskosten getriebene potenzielle Entwicklung der deutschen (bayerischen) Importe für die wichtigsten Sektoren. Mit einem zusätzlichen jährlichen Importpotenzial von knapp 132 Mio. EUR für Deutschland (100 Mio. EUR für Bayern) spielt der Öl- und Gassektor mit großem Abstand die wichtigste Rolle. Dies mag verwundern, da beide Rohstoffe hauptsächlich über Pipelines transportiert werden. Allerdings könnte gerade in diesem Sektor die Veredelung und Weiterverarbeitung der Produkte im Förderland mit anschließendem Export (dann über die Schiene) in Zukunft an Bedeutung gewinnen.

Abbildung 14: Deutsches Importpotenzial in ausgewählten Sektoren, in Mio. EUR



Quelle: Destatis, eigene Berechnungen des ifo Instituts.

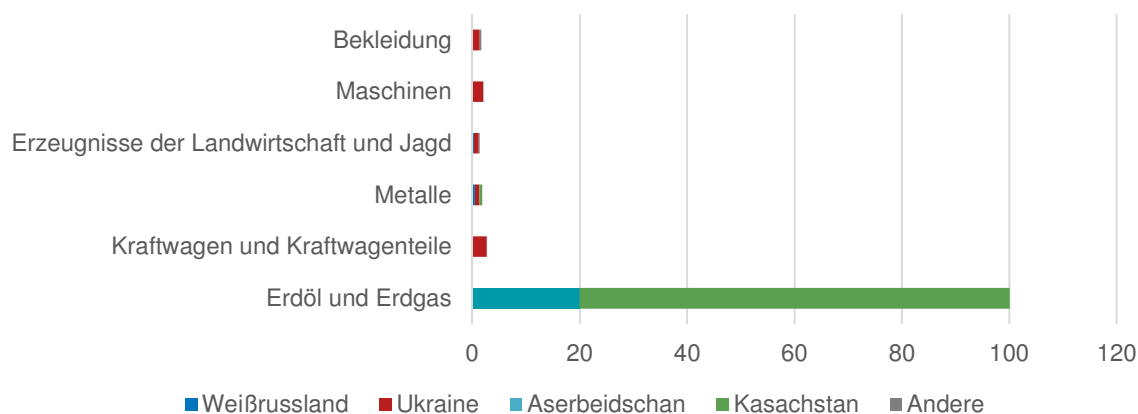
Das deutsche Importpotenzial in diesem Sektor konzentriert sich mit über drei Vierteln sehr stark auf Bayern. Bedingt durch die derzeitige Handelsstruktur entsteht dieses Potenzial allerdings ausschließlich aus den Importen aus Kasachstan und Aserbaidschan (2017 betrugen hier die Importe 3,2 Mrd. bzw. 956 Mio. EUR). Währenddessen beliefen sich die Öl- und Gasimporte aus der

Ukraine im Jahr 2017 gerade einmal auf 2,5 Mio. EUR und für die übrigen analysierten Länder wurden keine Transaktionen registriert.

Da diese Schätzungen auf bereits bestehenden Handelsstrukturen aufbauen, können bestimmte Entwicklungen naturgemäß nicht oder nur ungenügend erfasst werden. So ist Erdgas aktuell zwar das zweitwichtigste Exportgut Usbekistans, allerdings exportiert das Land dieses zurzeit nicht nach Deutschland. Dies könnte sich durch den geplanten Bau einer Gaspipeline im Rahmen der BRI ändern. Auf der anderen Seite ist es jedoch möglich, dass der Zugang nach Turkmenistan als Beschaffungsmarkt für Erdgas aufgrund dieser Gaspipeline noch schwieriger wird, da das Land sich zusehends auf den Export nach China konzentrieren könnte.

In den anderen Sektoren dominiert die Ukraine aufgrund ihrer relativen ökonomischen Größe. Besonders in der Kraftwagensparte könnten Importe aus der Ukraine für Deutschland (wenn auch wenige für Bayern) an Bedeutung gewinnen. Metallimporte könnten sich dagegen diversifizierter entwickeln. In diesem Sektor haben nicht nur die Ukraine (7,9 Mio. EUR), sondern auch Kasachstan (6,7 Mio. EUR), Weißrussland (2,8 Mio. EUR) und Armenien (2,5 Mio. EUR) aufgrund ihres bereits bestehenden Handels mit Deutschland Potenzial. Darüber hinaus könnten auch die Mongolei und Georgien als Lieferant für Kupfererze und -konzentrate interessant sein. Gold stellt hingegen das wichtigste Exportprodukt für Usbekistan und Kirgisistan dar.

Abbildung 15: Bayerisches Importpotenzial in ausgewählten Sektoren, in Mio. EUR

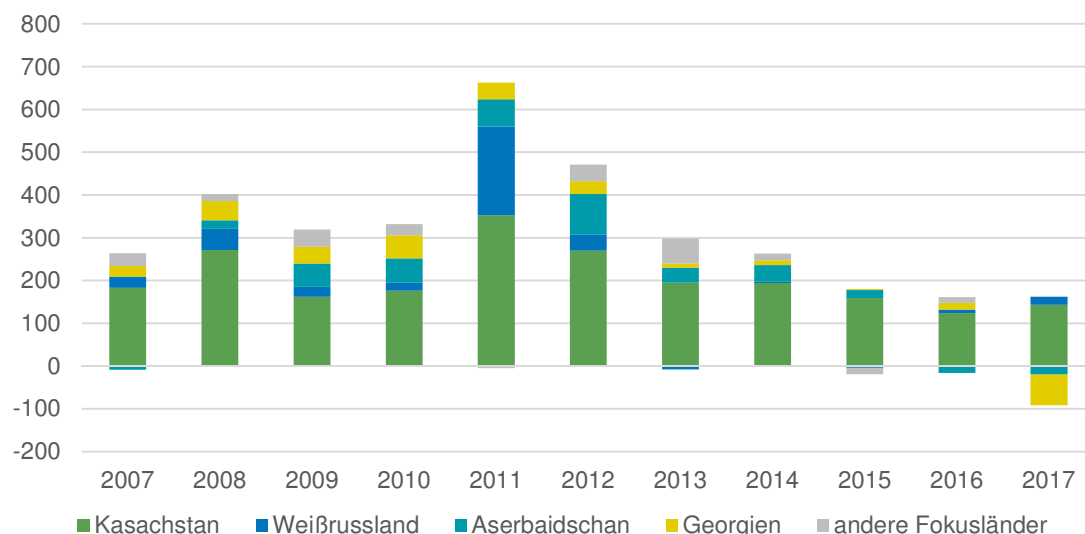


Quelle: Bayerisches Statistisches Landesamt, eigene Berechnungen des ifo Instituts.

3.1.5 Investitionsstandorte

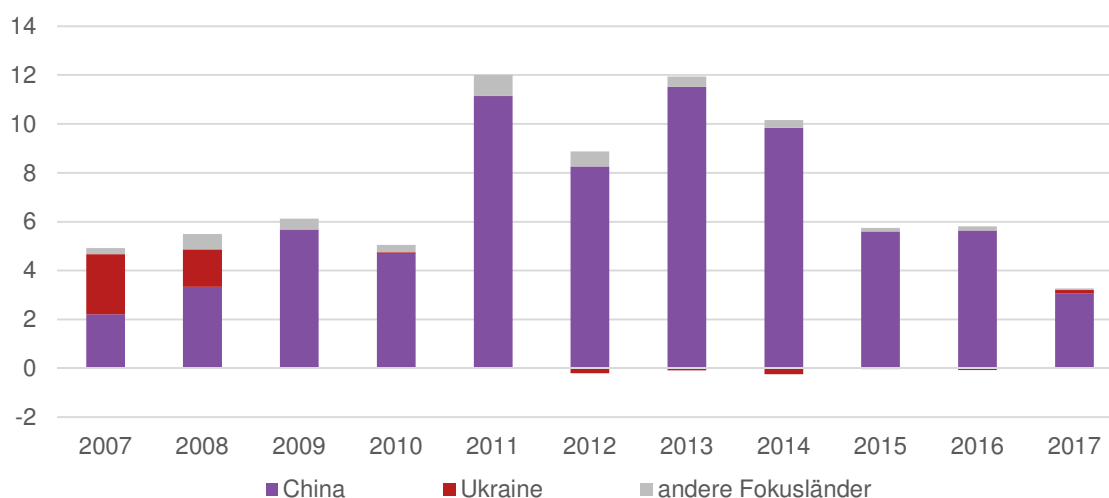
Die deutschen Netto-Direktinvestitionen in die Länder der Seidenstraße beliefen sich im Jahr 2017 auf 3,6 Mrd. EUR. Hiervon entfallen allerdings 3,4 Mrd. EUR auf China, so dass die Netto-Direktinvestitionen in die übrigen analysierten Länder 2017 lediglich 219 Mio. EUR betrugen. Dies entspricht gerade einmal 0,2% der gesamten Netto-Direktinvestitionen dieses Jahres. Besonders im Vergleich zu China (3,1% in 2017) scheinen die Fokusländer entlang der Seidenstraße folglich nur eine vergleichsweise geringe Rolle als Investitionsstandort zu spielen. Betrachtet man einen längeren Zeitraum, so zeigt sich zudem ein abnehmender Trend sowohl in absoluten Zahlen (Abbildung 16), als auch relativ zu den Gesamtinvestitionen (Abbildung 17).

Abbildung 16: Deutsche Netto-Direktinvestitionsflüsse, in Mio. EUR



Quelle: Bundesbank, eigene Berechnungen des ifo Instituts. Bemerkungen: Exklusive China und Ukraine. Andere Fokusländer: Afghanistan, Armenien, Kirgisistan, Mongolei, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan. Negative Werte zeigen Netto-Abflüsse.

Abbildung 17: Anteil an deutschen Netto-Direktinvestitionsflüssen, in %



Quelle: Bundesbank, eigene Berechnungen des ifo Instituts. Bemerkungen: Andere Fokusländer: Kasachstan, Belarus, Aserbaidschan, Georgien, Afghanistan, Armenien, Kirgisistan, Mongolei, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan. Negative Werte zeigen Netto-Abflüsse.

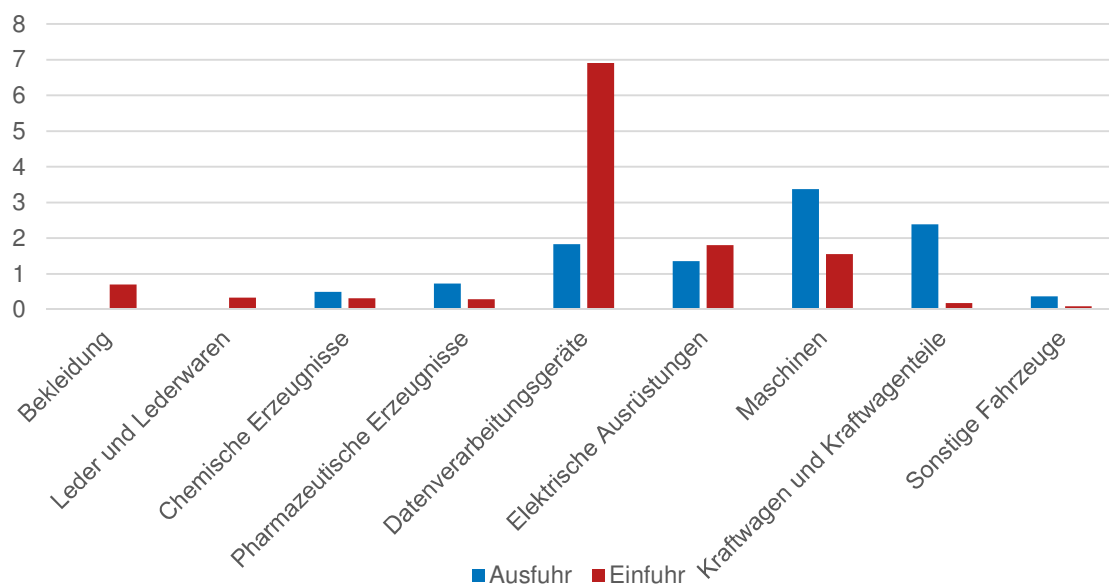
Die Attraktivität dieser Länder als Investitionsstandort könnte sich durch die verbesserte Transportinfrastruktur und der damit verbundenen Anbindung an die globalen Wertschöpfungsketten jedoch verbessern. So wäre es möglich, dass Zwischenprodukte aus China auf ihrem Weg nach Europa entlang der Seidenstraße weiterverarbeitet werden. Auch wäre es denkbar, dass Erdgas aus Kasachstan, Turkmenistan und Usbekistan direkt vor Ort veredelt wird, da sich die dann hochwertigeren Produkte leichter und schneller auf der Schiene in die entsprechenden Absatzmärkte transportieren lassen. Gleiches gilt für Öl, welches als Grundlage für eine Kunststoffproduktion dienen könnte. Baumwolle aus Tadschikistan und Turkmenistan könnte zudem direkt vor Ort oder entlang der Seidenstraße weiterverarbeitet

werden. In einigen Sektoren könnte so eine verarbeitende Industrie aufgebaut werden, welche es den betroffenen Ländern ermöglicht, sich vom Rohstoffexporteur zum Produktionsstandort zu entwickeln. Diese könnten dann direkt in die bestehenden internationalen Wertschöpfungsketten deutscher bzw. bayerischer Unternehmen eingebunden werden. Dies erfordert wiederum deutsches Know-How in den entsprechenden Ländern, um die dort hergestellten Vorprodukte auf die Erfordernisse für die Weiterverarbeitung in Deutschland und Bayern abzustimmen (beispielsweise Kupfer für die Autoindustrie).

3.1.6 Handel mit China

Zwar liegt der Fokus dieser Studie auf den Fokusländern entlang der Seidenstraße, jedoch soll auch das Handelspotenzial mit China kurz etwas detaillierter betrachtet werden, da es dasjenige mit den Fokusländern um ein Vielfaches übersteigt.

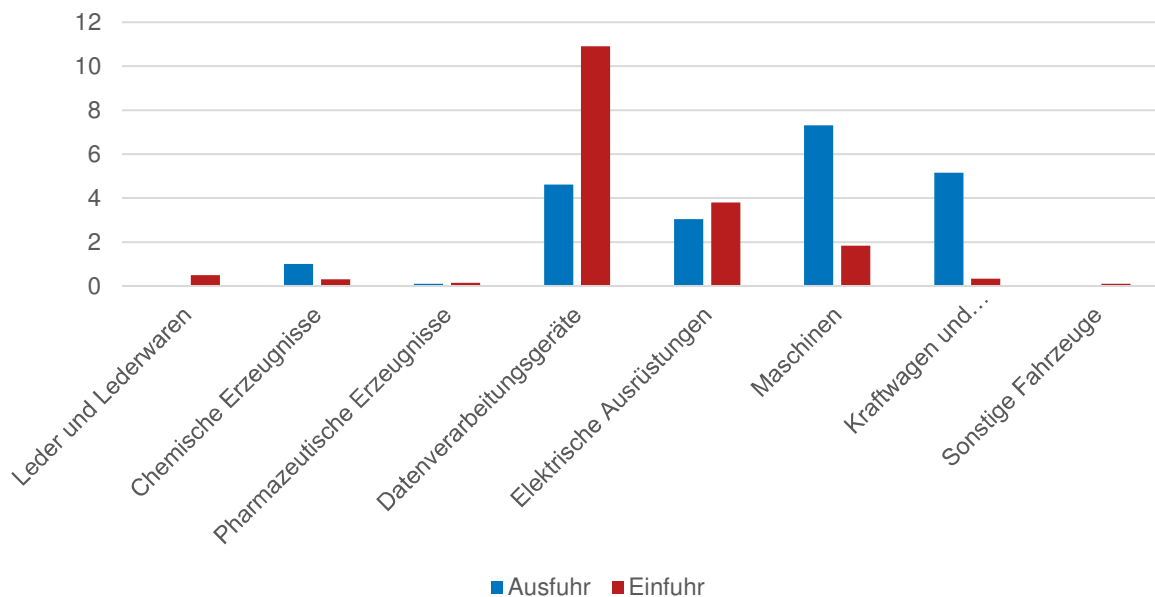
Abbildung 18: Zusätzliches jährliches Handelspotenzial Deutschlands mit China in ausgewählten Sektoren, in Mrd. EUR



Quelle: Destatis, eigene Berechnungen des ifo Instituts.

Wie in Abbildung 18 dargestellt, werden bei den deutschen Importen aus China voraussichtlich die Sektoren Datenverarbeitungsgeräte (6,9 Mrd. EUR Handelssteigerungspotenzial), elektrische Ausrüstung (1,8 Mrd. EUR) und Maschinen (1,6 Mrd. EUR) besonders betroffen sein. Gleiches gilt – in geringerem Maßstab – für Bayern (Abbildung 19). Bei den Exporten könnten die Sektoren Maschinen (3,4 Mrd. EUR bzw. 0,73 Mrd. EUR für Bayern) und Kraftwagen (2,4 Mrd. EUR bzw. 0,52 Mrd. EUR für Bayern) am stärksten profitieren.

Abbildung 19: Zusätzliches jährliches Handelspotenzial Bayerns mit China in ausgewählten Sektoren, in 100 Mio. EUR



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, eigene Berechnungen des ifo Instituts.

3.2 Wachstumspotenzial durch chinesische Investitionen

Sowohl die geplanten Investitionen als auch die daraus resultierende Zunahme im Handel werden sich positiv auf das Wirtschaftswachstum der betroffenen Länder auswirken und diese damit als Absatzmärkte für deutsche Unternehmen attraktiver machen. Freilich bieten sich nicht in allen Ländern und Wirtschaftszweigen identische Chancen, da die chinesischen Investitionen sehr unterschiedlich verteilt sind. Auf diese Verteilung soll im Folgenden kurz eingegangen werden.

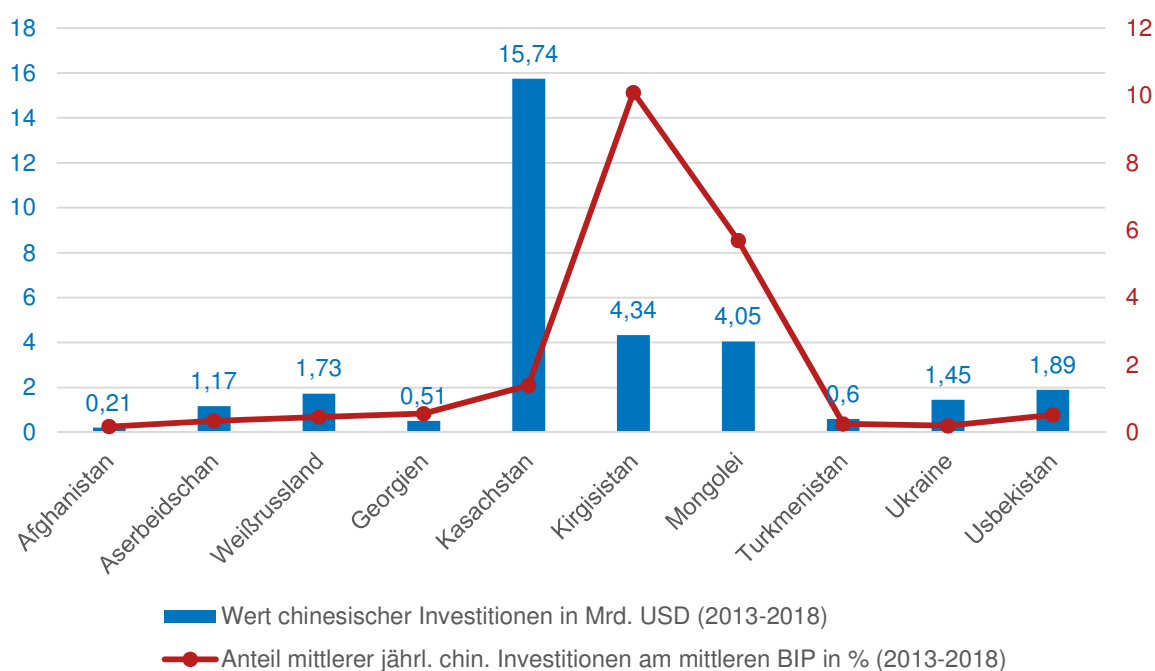
3.2.1 BRI-Investitionen nach Ländern

Wie bereits in Kapitel 1 dargestellt, hat China seit dem Beginn der Seidenstraßeninitiative im Jahr 2013 insgesamt 182 Mrd. USD in den BRI-Ländern investiert und zusätzlich Baukontrakte mit diesen Ländern in Höhe von 307 Mrd. USD abgeschlossen. Hiervon entfallen insgesamt jedoch lediglich 32 Mrd. USD auf die in dieser Studie analysierten Fokusländer. Abbildung 20 zeigt zudem, dass die Investitionen in diese Länder sowohl absolut als auch relativ zum BIP der Empfängerländer ebenfalls sehr ungleich verteilt sind. So fließen absolut gesehen die meisten Investitionen nach Kasachstan (15,7 Mrd. USD), Kirgisistan (4,3 Mrd. USD) und die Mongolei (4,0 Mrd. USD).

Relativ zum BIP des Empfängerlandes sind die chinesischen Investitionen in Kirgisistan mit einer mittleren Investitionshöhe von 10,1% des mittleren BIPs im Betrachtungszeitraum 2013 bis 2018 am höchsten. Darauf folgt die Mongolei mit 5,7% auf Platz 2 und Kasachstan mit 1,4% auf Platz 3. Insbesondere in Kirgisistan und der Mongolei sind die chinesischen Investitionen so hoch, dass sie zu gesamtwirtschaftlichen Effekten führen könnten, wie z.B. eine Erhöhung der Kaufkraft oder

Effekte auf Zulieferer- und Abnehmer-Sektoren. Sowohl relativ als auch absolut gesehen befinden sich die chinesischen Investitionen abgesehen von den drei genannten Ländern jedoch bislang in den betrachteten Fokusländern noch auf einem niedrigen Niveau. In Armenien und Tadschikistan wurden im Zeitraum von 2013 bis 2018 keine chinesischen Investitionen verzeichnet.

Abbildung 20: Wert chinesischer Investitionen und Verhältnis zum durchschnittlichen BIP der Zielländer, 2013 - 2018



Quelle: American Enterprise Institute und Heritage Foundation, WDI Weltbank, eigene Berechnungen des ifo Instituts.
 Bemerkung: inklusive Baukontrakte.

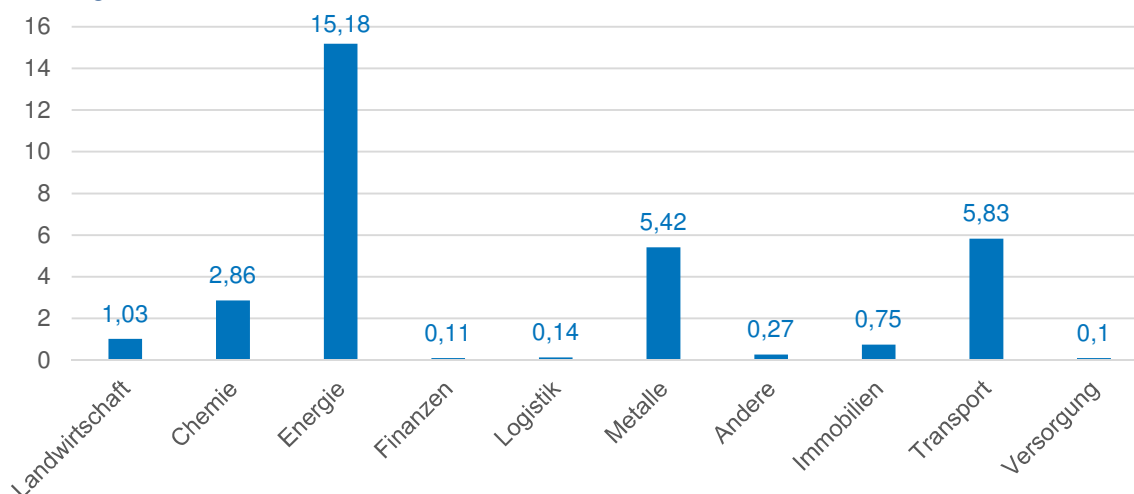
3.2.2 BRI-Investitionen nach Sektoren

In Bezug auf neue Chancen für Importe und Investitionen lohnt eine sektorale Betrachtung der chinesischen Investitionen. Auch hier ist die Verteilung sehr unterschiedlich (Abbildung 21). So konzentrieren sich die meisten Investitionen und Baukontrakte auf den Bereich Energie (15,2 Mrd. USD), gefolgt vom Transportsektor (5,8 Mrd. USD). Der Metallsektor steht mit circa 5,4 Mrd. USD Investitionsvolumen auf Platz 3.

Im Energiesektor fließen lediglich etwas über 11% der Investitionen (1,7 Mrd. USD) in erneuerbare Energien. Am meisten profitiert der Ölsektor mit einem Investitionsvolumen von knapp über 8 Mrd. USD, welches fast ausschließlich nach Kasachstan fließt. Dies ist kaum verwunderlich, da es sich bei dem Land um den größten Ölexporteur (knapp 20 Mrd. USD in 2016) in der Region handelt. Wie im vorherigen Unterkapitel angeführt, könnte Kasachstan sein Erdöl daher in Zukunft selbst verwerten und hochwertigere Produkte exportieren, was das Land als Beschaffungsmarkt in diesem Bereich attraktiver machen könnte. Investitionen könnten sich lohnen, allerdings ist hier die chinesische Konkurrenz zu beachten. Investitionen in andere Öl exportierende Länder

wie Aserbaidschan könnten – auch aufgrund ihrer geographischen Lage – für deutsche und bayerische Unternehmen vielversprechender sein.

Abbildung 21: Chinesische Investitionen in Fokusländern nach Sektor, 2013 - 2018 in Mrd. USD



Quelle: American Enterprise Institute und Heritage Foundation, eigene Berechnungen des ifo Instituts. Bemerkung: Inklusive Baukontrakte.

Auch im Bereich Metalle werden die meisten BRI-Projekte in Kasachstan realisiert. Hier spielt besonders Kupfer eine wichtige Rolle (1 Mrd. USD), welches für viele Industrien von Bedeutung ist. Aber auch in Stahl – dem insgesamt volumenmäßig wichtigsten Metallsektor – wird mit 0,7 Mrd. USD in Kasachstan investiert, allerdings in geringerem Umfang als in der Mongolei oder in Aserbaidschan mit 1,9 Mrd. bzw. 1,2 Mrd. USD.

Zusammenfassung

Die bayerische Wirtschaft kann von der BRI insbesondere durch die verbesserte Infrastruktur und der damit einhergehenden Verringerung der Transportkosten profitieren. Diese kann zu einer Zunahme des Handels mit den Fokusländern um circa 3%, mit China sogar um mehr als 8% führen. Für die Fokusländer entspräche dies einem Zuwachs der bayerischen Exporte (Importe) von insgesamt circa 53 Mio. EUR (115 Mio. EUR), für China sogar von 2,2 Mrd. EUR (2,1 Mrd. EUR). Nichtsdestotrotz wird der Handel mit allen Ländern profitieren – auch denjenigen, die nicht Teil der Seidenstraßeninitiative sind.

Exportpotenzial für bayerische Unternehmen durch die BRI könnte vor allem im Bereich Maschinenbau und Automobilindustrie erwachsen. Innerhalb der Fokusländer bietet die Ukraine aufgrund der bestehenden Handelsbeziehungen das unmittelbarste und größte Potenzial, an zweiter Stelle steht Weißrussland. Aber auch in Kasachstan und Usbekistan könnten durch die BRI zusätzliche Exportpotenziale im Maschinenbau entstehen. Für die Pharmaindustrie ist ebenfalls die Ukraine der interessanteste Exportmarkt, aber auch Kasachstan, die Mongolei und Usbekistan könnten sich positiv entwickeln. Zuletzt könnte die Datenverarbeitungsindustrie durch die BRI von zusätzlichem Exportpotenzial in der Ukraine sowie in Kasachstan und Turkmenistan profitieren.

In Bezug auf mögliche Beschaffungsmärkte nimmt aufgrund der starken Erdöl und -gasindustrie der Energiesektor eine herausragende Bedeutung ein. Dabei konzentriert sich das deutsche Potenzial sehr stark in Bayern. Das Hauptaugenmerk liegt hier auf Kasachstan und Aserbaidschan. In diesen Ländern könnte die Veredelung bzw. Weiterverarbeitung der Produkte vor Ort in Zukunft eine stärkere Rolle spielen. So hat China bereits stark in den Energiesektor Kasachstans investiert. Doch auch für bayrische Unternehmen könnten sich noch Investitionsmöglichkeiten ergeben. Auf der anderen Seite ist es wahrscheinlich, dass die chinesische Konkurrenz auf diesen Beschaffungsmärkten durch die BRI gestärkt wird. Besonders in Kasachstan, aber auch in Kirgisistan und der Mongolei hat China in den letzten Jahren stark investiert. Dies wirkt sich wiederum positiv auf die wirtschaftliche Dynamik in diesen Ländern aus und kann somit auch neue Möglichkeiten für bayerische Unternehmen bieten.

Abgesehen vom Energiesektor könnte sich die Stärkung der Beschaffung von Komponenten und Teilen für die Automobil- und Maschinenbauindustrie besonders aus der Ukraine als sinnvoll erweisen. Hier könnten sich auch Investitionen bayerischer Unternehmen in Zulieferstandorte lohnen. Wenn auch der Import von Metallen bisher eine untergeordnete Rolle spielt, könnten Investitionen bayerischer Unternehmen in diesem Bereich dazu beitragen, dass sich in spezifischen Fokusländern eine entsprechende Industrie entwickelt, um die bayerische Wirtschaft mit spezialisierten Vorprodukten zu versorgen.

4 Risiken und Herausforderungen

4.1 Veränderung der relativen Transportkosten

4.1.1 Steigerung der (relativen) Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit konkurrierender Standorte

China wird wahrscheinlich schon deshalb einer der größten Gewinner der BRI sein, weil es die BRI gezielt zur Verfolgung der eigenen wirtschaftlichen Interessen einsetzt. Auf längere Sicht könnte die BRI zusätzliche Wachstumsimpulse für die chinesische Wirtschaft etwa dadurch mit sich bringen, dass sie gezielt neue Absatzmärkte erschließt. Als BRI-Initiator und in vielen Fällen auch Hauptprojektfinanzier (Hurley et al., 2018) hat China große Möglichkeiten, BRI-Projekte wie bei der Erstellung, Erschließung, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen unterschiedlicher Art so zu entwickeln und zu steuern, dass die von China anvisierten Absatzmärkte leichter erschlossen werden können. Auch auf kurz- und mittelfristige Sicht scheint die chinesische Regierung bestrebt zu sein, der heimischen Wirtschaft zusätzliche Wachstumsimpulse zu verschaffen, indem sie dazu beiträgt, dass Überkapazitäten in heimischen Sektoren wie Stahl, Beton und Bauwirtschaft abgebaut werden.

In der Tat zeigt Hillman (2018), dass fast 90% der Projekte von Transportinfrastrukturen im Eurasischen Raum, die von China finanziert werden, von chinesischen Unternehmen durchgeführt werden. Dies kann zum Teil zwar möglicherweise darauf zurückzuführen sein, dass die chinesischen Unternehmen Wettbewerbsvorteile sowohl bei den Kosten als auch bei der Fähigkeit mit dem schwierigen institutionellen Umfeld mit weitverbreiteter Korruption und fehlender Rechtsstaatlichkeit umzugehen haben. Es ist jedoch davon auszugehen, dass China BRI-Projekte gezielt für die Förderung der eigenen wirtschaftlichen Interessen nutzt.²⁵ Schließlich kann sich China auch dadurch einen strategischen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, dass es die Logistik beeinflusst, d.h. Einfluss darauf nimmt, wer welche Strecken wie oft und zu welchen Kosten benutzt.²⁶

Ein weiteres Risiko der BRI für Deutschland und Bayern besteht darin, dass internationale Handelsströme tendenziell von Europa wegbewegt werden könnten, wenn Handelskosten für Europa weniger stark sinken als für andere Teile der Welt. Die Ergebnisse von de Soyres et al. (2018) deuten darauf hin, dass die BRI zwar die Transportzeiten und –kosten weltweit reduzieren kann, allerdings in unterschiedlichem Maße für verschiedene Länder und Regionen. Demnach könnten

²⁵ Neben den in Kapitel 2 beschriebenen Zielen, sollen Chinas BRI Projekte, insbesondere die Bauprojekte für Transportinfrastrukturen im Ausland, auch dazu dienen, die Akzeptanz und Nutzung chinesischer (industrieller) Normen und Standards international zu erhöhen (Yidaiyilu, 2015 & 2018b). Auch die Verwendung dieser Normen und Standards trägt dazu bei, dass chinesische Unternehmen bei der Ausschreibung bestimmter BRI-Bauprojekte Wettbewerbsvorteile gegenüber Marktkonkurrenten aus anderen Ländern haben. Längerfristig könnte die Verbreitung chinesischer Normen und Standards dazu beitragen, die Wettbewerbsposition der chinesischen Unternehmen in diesen Bereichen auch bei anderen als den von China im Rahmen der BRI initiierten bzw. finanzierten Projekten weiter zu stärken.

²⁶ Beispielsweise formuliert der Entwicklungsplan Chinas für die Eurasische Zugverbindung (BRI Arbeitsgruppe, 2016) explizite Ziele dahingehend, welche chinesischen Städte angeschlossen werden sollten und wie oft die Direktzüge ausgewählte Städte im Landesinneren und Hafenstädte an der Küste anfahren sollten.

die Transportkosten für Länder in Ost-, Südost-, und Zentralasien sowie im Pazifikraum und in Ostafrika, in denen große BRI Infrastrukturprojekte realisiert oder geplant sind, deutlich stärker sinken als die für europäische Länder. Während die Transportkostensenkungen für die meisten europäischen Länder, darunter Deutschland, auf weniger als 1% geschätzt werden, könnten sie für einige südostasiatische und zentralasiatische Länder wie Thailand oder Kirgisistan mehr als 5% betragen und für einige ostafrikanische Länder wie Kenia 4% bis 5%.

Innerhalb Europas könnten einige mittel- und osteuropäische Länder stärker profitieren, weil die Eisenbahnprojekte der BRI ihre Anbindung an China und den asiatischen Raum stärker verbessern als die Anbindung Deutschlands. Auch könnten die westeuropäischen Länder mit besonders bedeutenden Seehäfen wie etwa die Niederlande oder Belgien stärker von den maritimen Infrastrukturprojekten der BRI profitieren als Deutschland.

4.1.2 Verschiebungen der Attraktivität des Schienengüterverkehrs relativ zu anderen Verkehrsträgern im Gütertransport

Im Außenhandel Deutschlands sowie der Europäischen Union mit China nimmt der Seeverkehr die mit Abstand bedeutendste Rolle ein.²⁷ So werden in Tonnen gemessen rund 95% der von Deutschland aus China importierten Waren und gut 92% der von Deutschland nach China exportierten Waren per Schiff transportiert – jeweils mit leicht fallender Tendenz (Abbildung 25 im Appendix). Für die europäischen (EU-28) Importe aus China sind es rund 90%, für die europäischen Exporte nach China sogar rund 96%. Der Anteil der per Flugzeug transportierten Güter beträgt bei den deutschen Importen aus China lediglich 3,0%, bei den Exporten nach China rund 4,3%. Für die EU insgesamt liegen die entsprechenden Anteile sogar nur bei rund 2,2% bei den Importen und rund 1,8% bei den Exporten (jeweils mit leicht steigender Tendenz).

Der Anteil des Schienenverkehrs ist im deutschen bzw. europäischen Außenhandel mit China noch geringer als der Anteil des Luftverkehrs, stieg in den letzten Jahren aber durchgängig deutlich an. Dies gilt insbesondere für den deutschen Außenhandel, wo der Transportanteil des Schienenverkehrs von praktisch null im Jahr 2011 auf 1,9% bei den Importen bzw. 3,4% bei den Exporten anstieg.²⁸ Allein zwischen 2015 und 2017 hat sich der Anteil des Schienenverkehrs im Handel mit China dabei in etwa verdreifacht. Für die EU insgesamt hat sich der Transportanteil des Schienenverkehrs zwischen 2015 und 2017 sowohl bei den Importen als auch bei den Exporten in etwa verdoppelt, beträgt aber immer noch nur rund 1,4% bei den Importen und rund 1,0% bei den Exporten.

Berechnet man den Anteil der Verkehrsträger nach dem Wert der transportierten Waren statt nach deren Gewicht, so ergeben sich für den Lufttransport sehr viel höhere Anteile (Abbildung 25

²⁷ Detaillierte Angaben zur Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger für den europäischen Binnenhandel sowie den deutschen und europäischen Außenhandel mit China und mit den Nicht-EU Ländern insgesamt finden sich im Appendix (Abbildungen 24 und 25).

²⁸ Diese Anteile beziehen sich auf Waren, die mittels Schienengüterverkehr transportiert werden. Es ist daher möglich, dass der Schienenanteil bei den Importen kleiner ist als bei den Exporten aber trotzdem insgesamt ein größeres Handelsvolumen über den Schienengüterverkehr importiert wird als exportiert.

(d) im Appendix). Die Anteile des Luftverkehrs am Transport der deutschen bzw. europäischen Importe und Exporte im Außenhandel mit China liegen dann zwischen rund 25% und rund 32% – und das durchgängig mit steigender Tendenz. Der Anteil des Schienentransports im deutschen Außenhandel mit China steigt für den Warenwert auf 4,4% bei den Importen und rund 5,7% bei den Exporten; beim europäischen Außenhandel auf 2,4% bzw. rund 3%. Somit werden gemessen am Warenwert „nur“ noch jeweils rund 60% des deutschen und europäischen Außenhandels mit China per Schiff abgewickelt.

Dem Gütertransport per Bahn kommt somit im Außenhandel Deutschlands mit China eine im Vergleich zur Seeschifffahrt (hinsichtlich des Wertes der transportierten Güter aber auch im Vergleich zur Luftfahrt) noch geringe aber in den letzten Jahren stark wachsende Bedeutung zu. Im Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger ist der Schienengüterverkehr auch für den Handel mit China damit keine zu vernachlässigende Größe mehr.

Die Zahl der Zugverbindungen und das transportierte Gütervolumen zwischen China und der EU ist seit Einrichtung der Güterzugverbindung zwischen Chongqing und Duisburg im Jahr 2011 rasant angestiegen. Das Transportvolumen stieg von 14.000 Standardcontainer (TEU)²⁹ im Jahr 2011 auf rund 318.000 TEU im Jahr 2017 an (China Railway Container Transport, <http://www.crct.com>).³⁰ Die Zahl der zwischen China und der EU verkehrenden Güterzüge stieg im gleichen Zeitraum von 17 im Jahr 2011 auf 3.673 Züge (ca. 70 Züge pro Woche) im Jahr 2017. Prognosen zur weiteren Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf den Strecken zwischen China und der EU sind naturgemäß mit zahlreichen Unsicherheiten verbunden.³¹ Vinokurov et al. (2018) gehen davon aus, dass die Transportleistung bis 2030 auf rund 1.000.000 TEU pro Jahr ansteigen wird. Von einem etwas geringeren Wachstumspotenzial geht die Unternehmensberatung Roland Berger in einer Studie für den Internationalen Eisenbahnverband aus (UIC, 2018). Für das Jahr 2027 prognostiziert die Studie in einem mittleren Szenario einen Anstieg der Transportleistung auf ca. 636.000 TEU (rund 150 Züge pro Woche) und schreibt dieses auf rund 810.000 TEU bis 2030 fort.³²

4.1.2.1 Wettbewerb der Verkehrsträger im Güterverkehr

Es ist davon auszugehen, dass ein bedeutender Teil des zukünftigen Zuwachses des Schienengüterverkehrs zwischen China/Ostasien und der EU aus einer Verlagerung von Verkehrsströmen vom Schiff auf die Bahn resultieren wird. So schätzt eine UIC-Studie, dass von der prognostizierten Zunahme des Schienengüterverkehrs zwischen Ostasien/China und der EU von gut 140.000

²⁹ Ein TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) oder ein „Standardcontainer“ ist eine international standardisierte Maßeinheit für die Größe von Containern.

³⁰ Dabei war das Transportvolumen von China nach Europa jeweils deutlich höher als das Transportvolumen in die umgekehrte Richtung. So betrug das Transportvolumen von China nach Europa im Jahr 2017 rund 212.000 TEU, während es von Europa nach China nur rund 106.000 TEU betrug.

³¹ Ein wesentlicher Unsicherheitsfaktor ist hierbei die weitere Entwicklung der von den Provinzregierungen und lokalen Regierungen in Zentralchina gezahlten Subventionen für den Schienengütertransport nach Europa (vgl. Appendix).

³² Die Unternehmensberatung Steer Davies Gleave erwartet längerfristig sogar ein Wachstum der Transportleistung im Schienengüterverkehr zwischen Ostasien und Europa auf rund 3.000.000 TEU im Jahr 2040 (Steer Davies Gleave, 2018).

TEU im Jahr 2016 auf rund 636.000 TEU im Jahr 2027 mehr als die Hälfte (276.000 TEU) aus einer Verlagerung vom Seeverkehr auf den Schienenverkehr resultieren wird. Dennoch ist nicht zu erwarten, dass die Zunahme des Schienengüterverkehrs zwischen Ostasien und der EU eine ernsthafte Bedrohung für die Entwicklung der europäischen Seeverkehrshäfen darstellt. Hierfür ist der gegenwärtige (und wohl auch der zukünftige) Marktanteil des eurasischen Schienengüterverkehrs im Verhältnis zum Seeverkehr einfach zu gering.³³

Allein der Hamburger Hafen, nach Rotterdam und Antwerpen der drittgrößte Containerhafen Europas, schlug im Jahr 2017 insgesamt rund 8,82 Mio. TEU um (Port of Hamburg Marketing, 2018). Mit rund 2,62 Mio. TEU war China (inklusive Hong Kong) dabei der mit Abstand wichtigste Handelspartner des Hamburger Hafens. Der gesamte Schienengüterverkehr zwischen China und der EU betrug demgegenüber im Jahr 2017 weniger als 320.000 TEU, also nur rund 12% des Containerumschlags allein des Hamburger Hafens mit China und nur rund 3,6% des gesamten Containerumschlags des Hafens.³⁴ Der von der UIC-Studie für 2027 erwartete Zuwachs des eurasischen Schienengüterverkehrs auf 636.000 TEU hätte noch einmal in etwa die gleiche Größenordnung.³⁵ Und selbst das deutlich höhere von Vinokurov et al. (2018) für 2030 prognostizierte Transportvolumen von 1 Mio. TEU für den eurasischen Schienenverkehr würde insgesamt nur rund 3% des derzeitigen Containerumschlags der drei größten europäischen Seehäfen (Rotterdam, Amsterdam, Hamburg) von rund 33 Mio. TEU im Jahr 2017 entsprechen. Angesichts dieser Größenrelationen ist davon auszugehen, dass das Wachstum des Schienengüterverkehrs zwischen Ostasien und Europa keinen gravierenden Einfluss auf die Gesamtentwicklung des Seefrachtverkehrs in den europäischen Seehäfen haben wird.

Beim Außenhandel der EU-28 und speziell Deutschlands mit China war der Transportanteil des Luftverkehrs im Jahr 2017, gemessen am Frachtgewicht, nur wenig größer als der des Schienengüterverkehrs.³⁶ Eine weitere Zunahme des Anteils des Schienengüterverkehrs könnte insofern eine ernste Herausforderung für die weitere Entwicklung des Luftfrachtverkehrs zwischen China und der EU bzw. Deutschland darstellen. Allerdings macht der aus dem Außenhandel mit China resultierende Luftfrachtverkehr für die EU (für Deutschland) nur rund 10,7% (11,1%) des aus dem Außenhandel mit den Nicht-EU-Staaten insgesamt resultierenden Luftfrachtverkehrs aus. Zudem ist die im Außenhandel der EU bzw. Deutschlands mit China per Luftfracht transportierte

³³ Der Transportanteil des Seeverkehrs (in Tonnen) am gesamten europäischen Außenhandel mit China betrug im Jahr 2017 rund 93%, während der Anteil des Schienengüterverkehrs im gleichen Jahre lediglich 1,2% betrug. Zudem macht der Seegüterverkehr mit China für die EU nur rund 5,7% des Seefrachtverkehrs mit den Nicht-EU-Staaten insgesamt aus.

³⁴ Im Jahr 2017 liefen 635 Containerschiffe mit einer Stellkapazität von mehr als 10.000 TEU den Hamburger Hafen an – davon 325 mit einer Kapazität zwischen 14.000 und 20.000+ TEU. Ein einziges der größten dieser Schiffe (20.000+ TEU) wäre theoretisch in der Lage, in einer einzigen Fahrt von China nach Hamburg und zurück Waren im Volumen von rund einem Achtel des gesamten Schienengüterverkehrs zwischen China und der EU des Jahres 2017 zu transportieren.

³⁵ Das Volumen der erwarteten Verlagerung vom Schiffs- auf den Schienengüterverkehr ist sogar deutlich kleiner. Die UIC-Studie erwartet, dass von dem für 2017 prognostizierten Schienentransportvolumen von rund 636.000 TEU, rund 276.000 TEU aus einer Verlagerung vom Schiffsverkehr auf den Schienenverkehr und rund 30.000 TEU aus einer Verlagerung vom Luftverkehr auf den Schienenverkehr resultieren werden. Rund 300.000 TEU resultieren demnach aus dem autonomen Wachstum des eurasischen Schienengüterverkehrs.

³⁶ Beim Warenwert sind die Anteile des Luftverkehrs im Handel der EU bzw. Deutschlands mit China allerdings immer noch rund 10mal bzw. rund 5-7mal so groß wie die des Schienengüterverkehrs.

Warenmenge in Tonnen zwischen 2011 und 2017 trotz der zunehmenden Konkurrenz durch den Schienengüterverkehr um rund 34% (11%) gestiegen.³⁷

Der Anstieg des Schienengütertransportverkehrs zwischen China und der EU hat bisher vermutlich nur in (vergleichsweise) geringem Umfang zu einer Verlagerung des Gütertransports vom Luftverkehr auf den Schienenverkehr geführt. Die UIC-Studie geht davon aus, dass auch von dem prognostizierten Wachstum des Schienengüterverkehrs zwischen China und der EU (auf rund 640.000 TEU) bis 2027 nur ein geringer Anteil von rund 30.000 TEU aus einer Verlagerung vom Luftverkehr auf den Schienenverkehr resultieren wird (UIC, 2017). Bei einem unterstellten hypothetischen Warengewicht von 5 – 10 Tonnen pro TEU entspräche dies rund 7 – 14% der im Jahr 2017 im Außenhandel zwischen der EU und China per Luftfracht transportierten Warenmenge und nur 0,75 – 1,5% der im Außenhandel zwischen der EU und den Nicht-EU-Staaten per Luftfracht insgesamt transportierten Warenmenge.

4.1.2.2 Kapazitätsengpässe im Schienenverkehr

Die weitere Entwicklung des eurasischen Schienengüterverkehrs und die Möglichkeiten der europäischen und speziell auch der deutschen und bayerischen Wirtschaft davon zu profitieren, hängen maßgeblich davon ab, ob es gelingt, bestehende und neu entstehende Infrastruktur-Engpässe rechtzeitig zu identifizieren und in angemessener Zeit und zu angemessenen Kosten zu beseitigen. Im Schienenverkehr können dabei bereits einzelne lokale Engpässe erhebliche Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems haben, da die Nutzer hier wesentlich weniger flexibel reagieren können als bei der See- oder Luftfracht, wo sie bei Engpässen bei einzelnen Seehäfen oder Flughäfen leicht auf andere ausweichen können.

Die bisherigen Steigerungen des Schienengüterverkehrs zwischen China und Europa konnten mit insgesamt relativ geringen Investitionen erreicht werden. Der Transport entlang der verschiedenen eurasischen Schienenverkehrskorridore (vgl. Appendix) erfolgt weitgehend auf bereits zuvor existierenden Schienenstrecken (Pomfret, 2018a). Zeitsparende und kapazitätssteigernde Infrastrukturinvestitionen erfolgten vor allem in die Anlagen zur Umladung bzw. Umspurung der Güterzüge an den Grenzen zwischen China und Kasachstan sowie zwischen Weißrussland und Polen (ebd.).³⁸ Trotz dieser Investitionen stellen Kapazitätsprobleme und Verzögerungen vor allem bei der Umspurung an der EU-Außengrenze zwischen Weißrussland und Polen nach wie vor ein bedeutendes Hindernis für ein weiteres Wachstum des eurasischen Schienengüterverkehrs dar (UIC, 2017; Vinokurov et al., 2018).

Kapazitätsengpässe und Verzögerungen im Schienengüterverkehr bestehen aber auch auf dem Schienennetz innerhalb der EU. Kapazitätsengpässe an der deutsch-polnischen Grenze und auf vielen anderen Teilstrecken, zahlreiche (häufig wenig koordinierte) Baustellen, notwendige

³⁷ Auch insgesamt hat der Luftfrachtverkehr auf den europäischen Flughäfen in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. So ist das gesamte Frachtaufkommen auf den Flughäfen der EU-28 zwischen 2011 (2015) und 2017 um 16,9% (12,4%) gestiegen. Das Frachtaufkommen auf den deutschen Flughäfen ist im gleichen Zeitraum um 7,4% (9,8%) gestiegen.

³⁸ Während die Spurweite auf dem Schienennetz in China und Europa (überwiegend) 1425 mm beträgt („Normalspur“), beträgt sie in den Nachfolgestaaten der Sowjetunion 1520 mm („Russische Breitspur“).

Wechsel von Lokomotiven und Personal an den innereuropäischen Grenzen und eine Priorisierung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr werden von Branchenkennern als Probleme angeführt (UIC, 2017). Die Kapazitätsengpässe auf Teilen des europäischen Schienennetzes könnten sich im Falle einer starken Zunahme des Schienengüterverkehrs zwischen China/Ostasien und der EU weiter verschärfen. Da bestehende Kapazitätsprobleme und Verzögerungen derzeit insbesondere den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU betreffen und im Schienengüterverkehr bereits einzelne lokale Engpässe zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gesamtsystems führen können, erfordert die rechtzeitige Identifikation und Beseitigung bestehender oder neu entstehender Kapazitätsprobleme in vielen Fällen eine gesamteuropäische Perspektive. Dabei ist zu beachten, dass die Planung und Realisierung größerer Infrastrukturprojekte in den EU-Ländern durchaus 20 oder mehr Jahre dauern kann.

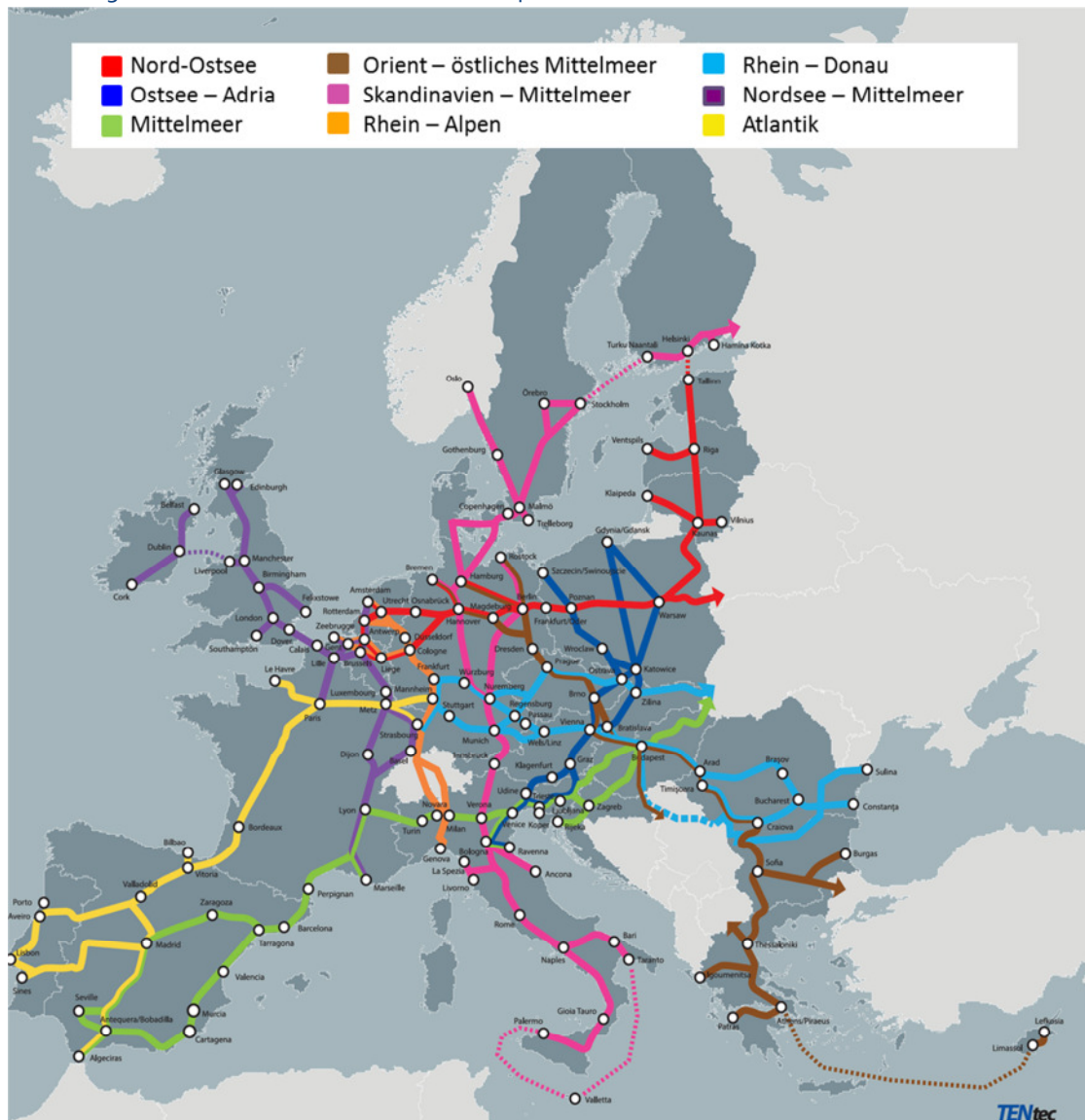
4.1.2.3 TEN-V Politik

Die EU koordiniert und unterstützt den Ausbau und die Integration der europäischen Verkehrsinfrastrukturnetze im Rahmen ihrer Politik der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Hierzu hat die TEN-V Politik neun großräumige multimodale Kernnetzkorridore definiert, die die wichtigsten Langstreckenverbindungen innerhalb der EU abbilden und in denen die bestehenden Verkehrsnetze miteinander verbunden und ausgebaut werden sollen. Im Hinblick auf die Verbindung mit den „Seidenstraßenkorridoren“ ist dabei vor allem der „Nord-Ostsee-Korridor“ von Bedeutung. Dieser verbindet Helsinki über die baltischen Staaten, Polen und Deutschland mit den deutschen, niederländischen und belgischen Nordseehäfen (Abbildung 22).

Mit der Anbindung an die weißrussisch-polnische Grenze bei Brest/Malaszewicze stellt der Nord-Ostsee-Korridor zugleich die zentrale Schnittstelle zwischen dem europäischen Eisenbahnnetz und dem Zentralen und dem Nördlichen Schienenverkehrskorridor zwischen Europa und China dar.³⁹ Über den Grenzbahnhof Brest läuft derzeit der überwiegende Teil des gesamten Schienengüterverkehrs zwischen der EU und China/Ostasien. Prognosen gehen davon aus, dass auch in Zukunft der überwiegende Teil der eurasischen Schienengüter über die weißrussisch-polnische Grenze sowie zunehmend auch über die Grenzübergänge zwischen Russland und den baltischen Staaten laufen werden, die ebenfalls über den Nord-Ostsee-Korridor an das EU Schienennetz angebunden sind (UIC, 2017; Steer Davies Gleave, 2018).

³⁹ Zum Verlauf der verschiedenen eurasischen Schienenverkehrskorridore vgl. Appendix.

Abbildung 22: Kernnetzkorridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes



Quelle: Europäische Kommission.

Andere TEN-V Kernkorridore, die an die östliche oder südöstliche Grenze der EU führen und für die Verbindung mit den Seidenstraßenkorridoren potentiell von Bedeutung sind (Rhein-Donau-Korridor, Mittelmeerkorridor, Korridor Orient-östliches Mittelmeer), sind aufgrund der politischen Situation in der Ukraine und des noch unzureichenden Ausbaustands des südlichen Schienenverkehrskorridors über die Türkei oder das Schwarze Meer derzeit nur von geringer Bedeutung für den eurasischen Schienengüterverkehr.⁴⁰

⁴⁰ Der Ausbau des südlichen Verkehrskorridors sowie die Wiederherstellung der Schienenverkehrsverbindungen über die Ukraine würde die Abhängigkeit des eurasischen Schienengüterverkehrs von Russland und Weißrussland reduzieren. Sie dürften somit im Interesse sowohl der EU als auch Chinas liegen. Für die EU könnten sich in diesem Fall zusätzliche Anforderungen an den Ausbau der Verbindungen des Rhein-Donau-Korridors sowie des Korridor Orient-östliches Mittelmeer ergeben.

Aus Sicht der bayerischen Wirtschaft dürften neben dem anforderungsgerechten Ausbau der Verbindungen des Nord-Ostsee Korridors deshalb im Zusammenhang mit der Seidenstraßeninitiative vor allem die Strecken zur Anbindung des bayerischen Schienennetzes an diesen Korridor von Bedeutung sein.⁴¹ Sollte die Seidenstraßeninitiative über den Ausbau der Hafeninfrastruktur in zahlreichen BRI-Ländern zudem zu einem verstärkten Güterhandel über die italienischen und griechischen⁴² Mittelmeerhäfen führen, so könnten sich auch bei deren Anbindung an Mitteleuropa zusätzliche Kapazitätsengpässe ergeben.

Für den Nord-Ostsee-Korridor umfasst die Liste der allein im Bereich der Eisenbahninfrastruktur geplanten Projekte 123 Einzelprojekte mit einer geplanten Gesamtinvestitionssumme von 36,9 Mrd. EUR (Stand Juli 2017).⁴³ Hinzu kommen 17 ERMTS Projekte mit einem Investitionsvolumen von 1,8 Mrd. EUR (EC, 2018). Die geplanten Projekte sollen neue Eisenbahnverbindungen insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr schaffen, bestehende Engpässe beseitigen und die Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sicherstellen. Die technischen Anforderungen an die Ausstattung und Interoperabilität des Kernnetzes im Bereich des Schienengüterverkehrs beziehen sich dabei auf die Spurweite,⁴⁴ die durchgehende Elektrifizierung des Kernnetzes, Mindestanforderungen bei Streckengeschwindigkeit, Achslast und die Zuglänge, sowie die Ausstattung mit dem ERMTS.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen sollte ursprünglich bis spätestens 2030 erfolgen und dafür sorgen, dass die Schienengüterverkehrsinfrastruktur bis dahin die heutige und bis 2030 prognostizierte Kapazitätsnachfrage bedienen kann (Steer Davies Gleave, 2018). Allerdings ist schon jetzt abzusehen, dass die geplanten Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes im Nord-Ostsee-Korridor bis 2030 nicht vollständig umgesetzt sein werden (EC, 2018). Zudem enthält die den Ausbauplänen zugrundeliegende Korridorstudie keine spezifischen Prognosen über die aus der Seidenstraßeninitiative vermutlich resultierenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen und Kapazitätsanforderungen (Steer Davies Gleave, 2018).

Pläne zur Abstimmung der TEN-V Politik mit der Seidenstraßeninitiative oder zur Erweiterung der TEN-V auf die östlichen Nachbarländer der EU sind bis heute kaum über Absichtserklärungen hinausgekommen. So vereinbarten die EU und China im Rahmen der Anfang 2016 etablierten „Konnektivitätsplattform EU-China“ Synergien zwischen der TEN-V Politik der EU und der chinesischen Seidenstraßeninitiative zu fördern. Die Vereinbarung blieb bisher jedoch weitgehend

⁴¹ Hierbei handelt es sich um Teilstrecken innerhalb der Kernnetzkorridore Skandinavien-Mittelmeer, Ostsee-Adria und Rhein-Donau.

⁴² Der Hafen von Piräus konnte seinen Containerumschlag seit dem Einstieg des chinesischen Staatskonzerns COSCO im Jahre 2009 (zunächst als Pächter und seit 2016 als Mehrheitseigentümer) vervielfachen. Mit rund 4,9 Mio. TEU (+18,4% gegenüber 2017) war Piräus im Jahr 2018 der siebtgrößte Containerhafen Europas und (hinter Valencia) der zweitgrößte im Mittelmeer (<https://hansa-online.de/2019/02/haefen/118318/cosco-treibt-wachstum-im-hafen-von-piraeus/>, 18.2.2019).

⁴³ Allein auf den Neu- und Ausbau von Bahnstrecken in Polen entfallen dabei rund 11 Mrd. EUR, auf die Elektrifizierung und den Kapazitätsausbau von Strecken im deutschen Eisenbahnnetz rund 11,6 Mrd. EUR. Insgesamt (für alle Verkehrsträger), umfasst die Projektliste im Nord-Ostsee Korridor 530 Einzelprojekte mit geplanten Gesamtinvestitionen von 96,1 Mrd. EUR. Für den Ausbau des gesamten TEN-V Kernnetzes veranschlagt die EU Kommission bis 2030 Kosten von etwa 750 Mrd. EUR (EC, 2017).

⁴⁴ Die Standardspurweite im europäischen Bahnnetz beträgt 1435 mm, das Bahnnetz der baltischen Staaten basiert aber noch auf dem russischen 1520-mm-Standard.

ergebnislos. Nach dem Abschluss bilateraler Vereinbarungen mit den sechs Ländern der Östlichen Partnerschaft (Armenien, Aserbaidshan, Georgien, Moldau, Ukraine und Weißrussland) hat die Europäische Kommission im November 2018 indikative Pläne zur Erweiterung des TEN-V Kernnetzes auf diese Länder veröffentlicht. Vereinbarungen bezüglich konkreter Projekte und deren finanzieller Unterstützung durch die EU hängen jedoch vom Ausgang der laufenden Verhandlungen über den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) der EU für die Jahre 2021-2027 und der für 2023 geplanten Revision der Kernnetzpläne bzw. der TEN-V Verordnung ab.

4.2 Länderspezifische Risiken und wirtschaftliche Verflechtungen

4.2.1 Wirtschaftliche Verflechtungen

4.2.1.1 Handelsverflechtungen

Um wirtschaftliche Verflechtungen und daraus resultierende mögliche Abhängigkeiten darstellen zu können, lohnt die Betrachtung des Anteils Chinas, Russlands und der EU am Gesamthandel der BRI Länder (vergleiche Abbildung 6). Potenzielle Abhängigkeiten von China zeigen sich hier vor allem bei der Mongolei und Turkmenistan, deren Exporte zu mehr als 80% in die Volksrepublik gehen.

Kirgisistan und Tadschikistan hingegen beziehen mehr als 60% bzw. knapp 40% ihrer Gesamtimporte aus China, was ebenfalls eine starke Abhängigkeit impliziert. Dies gilt insbesondere für Tadschikistan, da dieses Land – im Hinblick auf das gesamte bilaterale Handelsvolumen – für China vernachlässigbar ist, so dass von Seiten Chinas leicht mehr Druck aufgebaut werden könnte.

Einige Länder entlang der neuen Seidenstraße haben außerdem mit Russland engere Handelsbeziehungen als mit der EU. Dazu gehört insbesondere Weißrussland, welches mehr als 60% (40%) seiner Importe (Exporte) mit Russland abwickelt. Auch für Usbekistan, Tadschikistan und Kirgisistan ist Russland ein wichtigerer Handelspartner als die EU. Sollten diese Länder hingegen ihren Handel in Zukunft stärker diversifizieren wollen, so könnten sich daraus durchaus auch Chancen für deutsche und bayerische Unternehmen ergeben.

4.2.1.2 Freihandelsabkommen

Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der BRI-Länder und ihre Einbindung in die Weltwirtschaft können Handelsabkommen, die auf den Abbau tarifärer und anderer politischer oder institutioneller Handelshemmnisse zielen, eine bedeutende Rolle spielen. Dies gilt insbesondere für die Fokusländer entlang des Wirtschaftsgürtels.

Wie in Kapitel 2 gezeigt, besteht in der Fokusregion ein recht unübersichtliches Netz sich ergänzender und teils überlappender bilateraler und regionaler Handelsabkommen unterschiedlicher Qualität (vgl. Tabelle 3). Die Beziehungen zwischen den Fokusländern reichen von einer tiefen wirtschaftlichen Integration der EAEU-Mitglieder bis hin zum Fehlen jeglicher handelspolitischer

Vereinbarungen, wie etwa zwischen Armenien und Aserbaidschan oder zwischen Turkmenistan und den anderen zentralasiatischen Republiken. In der Komplexität des handelspolitischen Regimes spiegeln sich dabei neben teils erheblichen Unterschieden im Stand der wirtschaftlichen Transformation und Entwicklung mitunter auch gravierende politische Konflikte zwischen einzelnen Ländern, wie dies etwa in den Fällen Russland und Ukraine oder Armenien und Aserbaidschans der Fall ist. Vor diesem Hintergrund dürfte eine bessere Koordinierung, Vereinfachung und Vereinheitlichung der handelspolitischen Beziehungen zwischen den Fokusländern nicht leicht zu erreichen sein.

4.2.2 Länderspezifische Risiken

4.2.2.1 Institutionelle Defizite und Risiken ausgewählter BRI-Länder als Hemmnisse für Handel und Direktinvestitionen

In vielen Ländern entlang der Seidenstraße sind wirtschaftliche Aktivitäten mit erheblichen politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten und Risiken verbunden. Hinsichtlich der Qualität der Regierungsführung („governance“) und der (allgemeinen) institutionellen Rahmenbedingungen für wirtschaftliches Handeln weisen viele der betreffenden Länder schwerwiegende Defizite auf. Diese Defizite erhöhen die Gefahr, dass sich einzelne BRI-Projekte in diesen Ländern mittelfristig als ökonomisch oder politisch nicht nachhaltig erweisen könnten oder in ihrer (positiven) Wirkung isoliert bleiben und nicht zu einer Verbesserung der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in den betreffenden Ländern beitragen.

Tabelle 6 fasst für 17 asiatische und osteuropäische BRI-Länder (inklusive der Fokusländer) sowie für China und Deutschland Informationen zu verschiedenen Aspekten der Regierungsführung, zur Wirtschaftsfreundlichkeit der regulatorischen Rahmenbedingungen sowie zum Verlustrisiko im Außenwirtschaftsverkehr (Länderrisiko) zusammen. Die Mehrzahl der in Tabelle 6 erfassten BRI-Länder weisen hinsichtlich der Qualität der Regierungsführung schwerwiegende Defizite auf. Nach Maßgabe der Worldwide Governance Indikatoren (WGI) der Weltbank, Indikator „Mitspracherecht und Verantwortlichkeit“, gehören insbesondere die Regime in den zentralasiatischen Republiken Turkmenistan, Usbekistan und Tadschikistan sowie das Regime in Aserbaidschan zu den autokratischsten und am wenigsten demokratischen Regierungen der Welt.⁴⁵ Auch die anderen Fokusländer weisen hier überwiegend erhebliche Defizite auf. Lediglich die Mongolei und Georgien rangieren nach diesem Kriterium unter den besten einhundert Ländern der Welt.

Auch in Sachen Rechtsstaatlichkeit und Korruptionskontrolle haben die meisten Fokusländer gravierende Schwächen. Erneut sind es die genannten zentralasiatischen Republiken, die hier,

⁴⁵ Die Worldwide Governance Indikatoren (WGI) der Weltbank (<http://info.worldbank.org/governance/WGI/>) bewerten die Qualität der Regierungsführung (governance) von mehr als 200 Ländern. Sie erfassen dabei insgesamt sechs Dimensionen der Regierungsführung: Mitspracherecht und Verantwortlichkeit (voice and accountability), politische Stabilität und Abwesenheit von Gewalt (political stability and absence of violence), Leistungsfähigkeit der Regierung (government effectiveness), Qualität staatlicher Regulierung (regulatory quality), Rechtsstaatlichkeit (rule of law) und Korruptionskontrolle (control of corruption). Die Berechnung der WGI greift dabei auf über 30 verschiedene Datenquellen zurück.

zusammen mit Afghanistan, ganz besonders schlecht abschneiden. Lediglich Georgien steht bei beiden Kriterien relativ gut da. Keines der anderen betrachteten Fokusländer rangiert in Sachen Rechtsstaatlichkeit oder Korruptionskontrolle in der vorderen Hälfte der 209 von der Weltbank insgesamt bewerteten Länder.

Tabelle 6: Regierungsführung, regulatorische Rahmenbedingungen und Länderrisiko

	Mitspracherecht u. Verantwortlichkeit	Rechtsstaat- lichkeit	Korruptions- kontrolle	Ease of doing business	Grenzüber- schreitender Handel	Länderrisiko
	Rang	Rang	Rang	Rang	Rang	Kategorie
Afghanistan	159	199	201	167	177	7
Armenien	139	106	141	41	46	6
Aserbaidshan	190	142	172	25	84	5
Georgien	93	78	48	6	43	6
Kasachstan	176	129	168	28	102	5
Kirgisistan	137	173	182	70	70	7
Mongolei	90	122	122	74	117	6
Tadschikistan	194	192	193	126	148	7
Turkmenistan	202	196	200	n.r.	n.r.	6
Ukraine	108	157	163	71	78	7
Usbekistan	197	186	184	76	165	6
Weißrussland	179	164	111	37	25	6
Iran	178	155	167	128	121	6
Moldau	112	131	165	47	35	7
Pakistan	147	159	162	136	142	7
Russland	166	163	173	31	99	4
Türkei	148	115	106	43	42	5
China	188	116	112	46	65	2
Deutschland	10	19	13	24	40	n.c.
Anzahl Länder	204	209	209	190	190	

Quelle: Weltbank Worldwide Governance Indicators (2017) und Weltbank Doing Business Rankings (2019), OECD Country Risk Classification (26.10.2018), eigene Berechnungen und Zusammenstellung des ifo Instituts. Bemerkung: n.r. = not ranked; n.c. = not classified.

Deutlich besser werden die meisten Fokusländer beim Vergleich der Wirtschaftsfreundlichkeit des regulatorischen Umfelds für Unternehmen und Wirtschaft („ease of doing business“) durch die Weltbank bewertet.⁴⁶ Allen voran Georgien (Rang 6) schneidet hier besonders gut ab, aber auch Aserbaidshan, Kasachstan, Weißrussland und Armenien rangieren in diesem Ranking beispielsweise noch vor China. Betrachtet man das für die Seidenstraßeninitiative besonders wichtige Teilkriterium „Einfachheit des grenzüberschreitenden Handels“, das den mit dem Import und Export in den Ländern verbundenen Zeit- und Kostenaufwand misst, sind die entsprechenden Ergebnisse für viele der betrachteten BRI-Länder allerdings deutlich schlechter als für den Ge-

⁴⁶ Der „Ease of Doing Business“ Indikator der Weltbank (<http://www.doingbusiness.org>) bewertet die Wirtschaftsfreundlichkeit des regulatorischen Umfelds für Unternehmen und Wirtschaft in 190 Ländern. Der Gesamtindex ergibt sich dabei als Durchschnitt aus 10 Teilindikatoren. Diese beziehen sich auf die Regelungen für die Gründung eines neuen Unternehmens, Baugenehmigungen, den Zugang zu Elektrizität, die Registrierung von Eigentum, die Aufnahme von Krediten, Steuern, den Schutz von Minderheitsaktionären, den grenzüberschreitenden Handel, die Durchsetzung von Verträgen und die Insolvenzverfahren.

samtindex. Besonders ungünstig ist die Situation hier in Afghanistan, Usbekistan und Tadschikistan.⁴⁷

Zu den länderspezifischen Risiken, die sich im Außenwirtschaftsverkehr mit vielen BRI-Ländern ergeben, gehört auch ein oftmals hohes Risiko, dass sich Forderungen gegenüber ausländischen Vertragspartnern aufgrund wirtschaftlicher oder politischer Bedingungen in den Ländern nicht durchsetzen lassen oder eingesetztes Kapital und erwartete Gewinne nicht repatriieren lassen (Länderrisiko). So stuft die OECD die Fokusbänder in ihrer Länderrisikoklassifikation (OECD Country Risk Classification) durchgängig in die Kategorien 5 bis 7 mit hohem bis sehr hohem Länderrisiko ein.⁴⁸

Die überwiegend (sehr) schlechte Qualität der Regierungsführung und der rechtlichen und wirtschaftlichen Institutionen in den betrachteten BRI-Ländern erhöhen die Gefahr, dass die Seidenstraßeninitiative die erhofften positiven Entwicklungsimpulse in diesen Ländern verfehlt. Korrupte Entscheidungsträger und die mangelnde politische Teilhabe der betroffenen Bevölkerung erhöhen die Gefahr, dass sich teure Infrastrukturprojekte mittelfristig als ökonomisch, gesellschaftlich oder auch ökologisch nicht nachhaltig erweisen und gänzlich scheitern oder, selbst wenn sie wie geplant fertiggestellt werden, die von ihnen erhofften weitergehenden Entwicklungsimpulse ausbleiben.

Schon heute gibt es zahlreiche Berichte über Fälle, in denen eine neu ins Amt gekommene Regierung die von der autoritären Vorgängerregierung in oftmals intransparenten Vereinbarungen mit China beschlossenen BRI-Projekte nachverhandeln will oder gänzlich ablehnt.⁴⁹ In anderen Fällen stoßen von China dominierte BRI-Projekte auf Ablehnung seitens der lokalen Bevölkerung, die sich durch die Projekte in ihren Eigentumsrechten verletzt oder durch ökologische Folgewirkungen der Projekte bedroht fühlt und sich zugleich wenige ökonomische Vorteile aus den Projekten erwarten, da diese überwiegend mit Hilfe chinesischer statt lokaler Arbeitskräfte realisiert werden. In mehreren Fällen soll es zudem bereits zu terroristischen Anschlägen auf BRI-Projekte und chinesische Staatsbürger in den BRI-Ländern gekommen sein.⁵⁰

4.2.2.2 Staatsschuldentragfähigkeitsprobleme einzelner BRI-Länder

Vielfach wird auch die Sorge geäußert, dass sich die Regierungen der BRI-Länder auf Projekte und Finanzierungskonditionen einlassen könnten, die die finanziellen Möglichkeiten ihrer Länder

⁴⁷ Auch in Turkmenistan, das von der Weltbank im „ease of doing business“-Ranking aufgrund eines Mangels an verlässlichen Daten nicht bewertet wird, gelten die Rahmenbedingungen für private Unternehmenstätigkeit und insbesondere für grenzüberschreitende Handelsgeschäfte als besonders schwierig (vgl. Batsaikhan und Dabrowski, 2017).

⁴⁸ Die Länderrisikoklassifikation der OECD (OECD Country Risk Classification; <http://www.oecd.org/tad/xcrc/crc.htm>) umfasst laut OECD das Transfer- und Konvertierungsrisiko (d.h. das Risiko, dass eine Regierung Kapital- oder Devisenkontrollen auferlegt, die ein Unternehmen daran hindern, seine Landeswährung in eine Fremdwährung umzuwandeln und/oder Gelder an Gläubiger im Ausland zu transferieren) und Fälle höherer Gewalt (z.B. Krieg, Enteignung, Revolution, innere Unruhen, Überschwemmungen, Erdbeben). Die OECD teilt die Länder in acht Kategorien von 0 (sehr geringes Risiko) bis 7 (sehr hohes Risiko).

⁴⁹ Dies betrifft u.a. die Regierungen in Sri Lanka, Myanmar, Malaysia und Pakistan.

⁵⁰ Proteste gegen einzelne BRI-Projekte oder gegen die verstärkte Präsenz Chinas gab es beispielsweise in Kasachstan, Kirgistan und Sri Lanka (Wrießnig 2017) sowie in Myanmar und Pakistan. Terroristische Anschläge gegen chinesische Einrichtungen gab es in Kirgistan (ebd.) und mehrfach in Pakistan (NZZ, 2018).

überfordern, wodurch die Länder in eine „Schuldenfalle“ und eine wirtschaftliche und politische Abhängigkeit von China getrieben werden könnten. In der Folge könnte es als Ausgleich für Schuldenerleichterungen zu einer Übertragung von Eigentums- oder Kontrollrechten an Infrastruktureinrichtungen an die chinesischen Gläubiger oder zu einer Bevorzugung chinesischer Unternehmen und somit zu einer verstärkten Diskriminierung bzw. Verdrängung westlicher Unternehmen in den Schuldnerländern kommen.

Auch wenn die für die Infrastrukturprojekte der BRI angekündigten Investitionssummen insgesamt erheblich sind, sind sie im Verhältnis zur aggregierten Wirtschaftsleistung der BRI-Länder und ihrem Infrastrukturinvestitionsbedarf nicht übermäßig hoch. So entspräche selbst eine für die BRI-Länder insgesamt gelegentlich genannte Investitionssumme von bis zu 8 Billionen USD über 20 Jahre nur ca. 2,5% der Wirtschaftsleistung der betroffenen Länder ohne China (bzw. weniger als 1,5% mit China) und läge deutlich unter dem von der Asian Development Bank geschätzten Investitionsbedarf von ca. 26 Billionen US-Dollar bis 2030 allein für Asien. Es ist deshalb wohl eher unwahrscheinlich, dass die Seidenstraßeninitiative zu einem umfassenden und systematischen Schuldenproblem in der Region führen wird (Hurley et al., 2018).

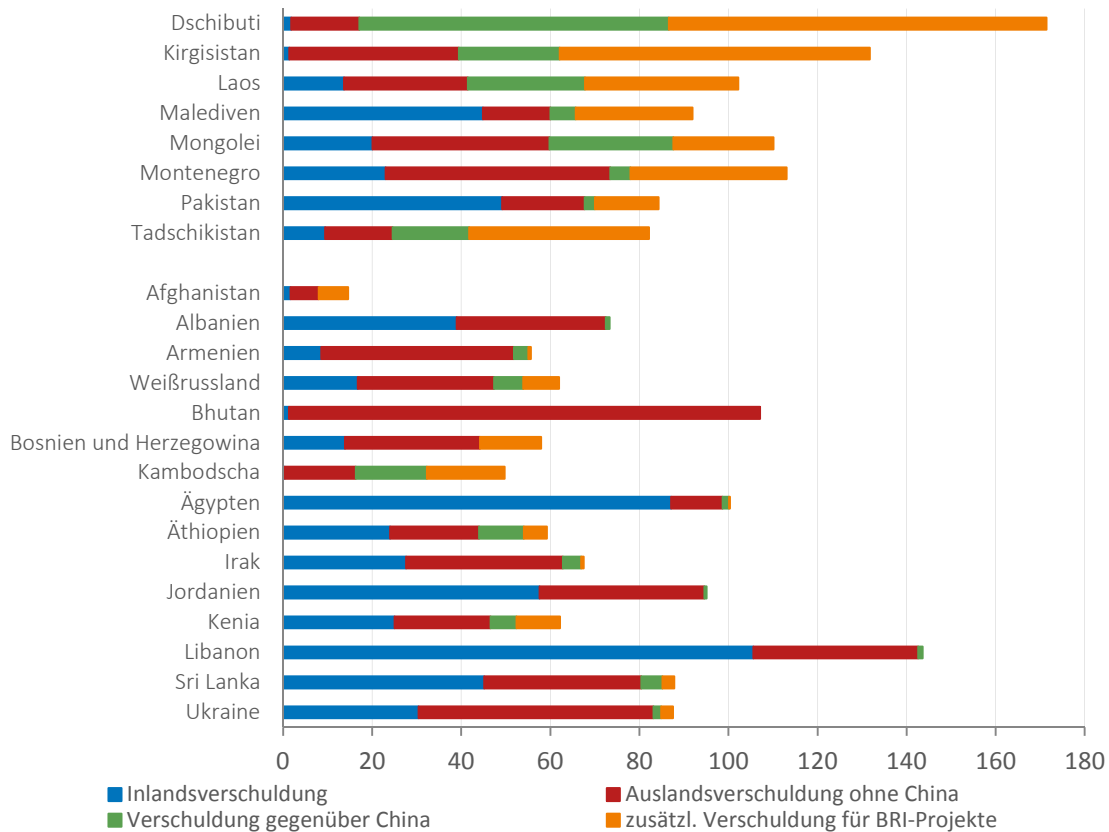
Dies schließt freilich nicht aus, dass sich die Situation für einzelne BRI-Länder deutlich problematischer darstellt. So zeigt eine aktuelle Analyse von Hurley et al. (2018), dass für einige – vor allem kleine und arme – BRI-Länder durchaus ein signifikant erhöhtes Risiko für eine Staatsschuldenkrise besteht, wenn die derzeit für diese Länder jeweils geplanten BRI-Projekte umgesetzt und über staatliche Kredite oder Bürgschaften der Länder finanziert würden, wie dies zu meist der Fall ist. Auf der Basis von Kreditratings der großen Ratingagenturen und Schuldentragfähigkeitsanalysen von IMF und Weltbank identifizieren Hurley et al. (2018) insgesamt 23 BRI-Länder, deren Staatsschulden schon heute eine problematische Höhe aufweisen. Angesichts der Finanzierungskosten der bisher geplanten BRI-Projekte ergibt sich für acht dieser Länder die Gefahr, dass ihre Schuldentragfähigkeitsprobleme sowie ihre Abhängigkeit von staatlichen und quasi-staatlichen chinesischen Gläubigern durch die BRI-Projekte noch deutlich verstärkt werden könnten. Bei diesen Ländern handelt es sich um Kirgisistan, die Mongolei, und Tadschikistan sowie Dschibuti, Laos, die Malediven, Montenegro und Pakistan.⁵¹

Abbildung 23 zeigt die Höhe der staatlichen oder staatlich garantierten Schulden dieser Länder im Jahr 2016 als Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) sowie deren Anstieg für den Fall, dass alle bis 2017 angekündigten BRI-Projekte in den Ländern durch zusätzliche staatliche oder staatlich garantierte Kredite finanziert würden. So beliefen sich beispielsweise die staatlichen Schulden Kirgisistans im Jahr 2016 auf rund 62% des BIP, wobei sich die Verschuldung gegenüber China auf rund 22,6% des BIP belief. Würden alle für Kirgisistan bis 2017 angekündigten BRI-Projekte durch zusätzliche Schulden gegenüber China finanziert, so stiegen die gesamten Staats-

⁵¹ Zu den 23 Ländern mit hohem Schuldenstand gehören außerdem Afghanistan, Armenien, Weißrussland und die Ukraine sowie Albanien, Bhutan, Bosnien und Herzegowina, Kambodscha, Ägypten, Äthiopien, der Irak, Jordanien, Kenia, der Libanon und Sri Lanka. Im Gegensatz zu den offiziellen Angaben Chinas (vgl. Kapitel 1) zählen Hurley et al. auch Dschibuti und Kenia zu den BRI-Ländern.

schulden Kirgisistans allein dadurch auf über 130% des BIP und die Schulden gegenüber China auf rund 92% des BIP an. In jedem der acht besonders gefährdeten Ländern würde der staatliche Schuldenstand auf über 80% des BIP steigen, und für die meisten der Länder würde China wohl zum deutlich größten Gläubiger.

Abbildung 23: Staatsverschuldung in BRI-Ländern, 2016 in % des BIP



Quelle: Hurley et al. (2018), eigene Berechnungen und Darstellung des ifo Instituts.

Eine größere Abhängigkeit speziell von staatlichen chinesischen Gläubigern erscheint auch deshalb besonders problematisch, weil sich China in der Vergangenheit in Fällen, in denen Schuldnerländer in Zahlungsschwierigkeiten geraten sind, zumeist nicht an multilateralen Verhandlungen bzw. Absprachen über Schuldenerleichterungen (Umschuldungen oder Schuldenerlasse) beteiligt hat, sondern bilateral von Fall zu Fall sehr unterschiedliche Vereinbarungen mit den in Zahlungsschwierigkeiten geratenen Schuldnerländern getroffen hat (Hurley et al., 2018). Besonders kritisiert wurde, dass China sich dabei in einigen Fällen im Gegenzug für Schuldenerleichterungen wohl auch politische Zugeständnisse bzw. ein allgemeines politisches Wohlwollen der Regierungen der Schuldnerländer oder die Übertragung von Eigentums- oder Kontrollrechten an sensiblen Infrastruktureinrichtungen in den Schuldnerländern gesichert hat (für spezifische Beispiele siehe Hurley et al., 2018).

Wie die Untersuchung der Staatsschuldenproblematik in den BRI-Ländern durch Hurley et al. (2018) zeigt, könnte die Seidenstraßeninitiative die Risiken im Wirtschaftsverkehr mit den BRI-Ländern (hier speziell das Länderrisiko) in einigen Fällen sogar noch verschärfen. Generell er-

scheint der Einfluss der Seidenstraßeninitiative auf die Qualität der Regierungsführung und der wirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Institutionen in den BRI-Ländern eher unbestimmt. Während die Seidenstraßeninitiative die Anreize der BRI-Länder für wirtschaftliche und technische Handelserleichterungen und eine verstärkte zwischenstaatliche Kooperation eher stärkt (Schiek, 2017), dürfte ihr Einfluss auf die Qualität der Regierungsführung in den BRI-Ländern bestenfalls unbestimmt sein. Insbesondere dürfte die chinesische Führung angesichts ihres eigenen autoritären Herrschaftsstils kaum ein Interesse an demokratischen Reformen in den BRI-Staaten haben. Chinas unbestrittener wirtschaftlicher Erfolg und sein durch die Seidenstraßeninitiative noch weiter steigender Einfluss in den BRI-Staaten lassen vielmehr erwarten, dass das chinesische Modell eines autoritären politischen Regimes und einer „staatlich gelenkten Marktwirtschaft“ für einige BRI-Länder an Attraktivität gewinnen und als „Vorbild“ dienen könnte.

4.2.2.3 Politische und Geopolitische Konflikte und Risiken

China und Russland

Angesichts der alten sowjetisch-chinesischen Rivalität und Chinas zunehmendem Einfluss in den Staaten entlang der Seidenstraße stellt die Seidenstraßeninitiative für Russland eine besondere Herausforderung dar. Dies gilt insbesondere für Chinas wachsenden Einfluss in den fünf zentralasiatischen Republiken, die traditionell als Teil der russischen Einflussosphäre gelten. Tatsächlich sucht Russland derzeit jedoch eine zunehmende Annäherung an seinen aufstrebenden Nachbarn im Osten. So gehört Russland derzeit zu den nachdrücklichsten Befürwortern von Chinas Seidenstraßeninitiative.

Gegenwärtig haben sowohl China als auch Russland ein starkes Interesse an guten gegenseitigen Beziehungen. Für Russland sind gute wirtschaftliche Beziehungen zu China angesichts seines anhaltend schlechten Verhältnisses zum Westen, inklusive gegenseitiger (Wirtschafts-)Sanktionen, wichtiger als je zuvor. Umgekehrt hängt der Erfolg der chinesischen Seidenstraßeninitiative und speziell der Aufbau des kontinentalen Wirtschaftsgürtels maßgeblich davon ab, dass Russland die Initiative unterstützt oder jedenfalls nicht hintertreibt. So laufen die wesentlichen Schienenverkehrsverbindungen zwischen China und Europa streckenweise über russisches Territorium. Zudem ist Russlands ökonomischer und vor allem politischer Einfluss in vielen der ehemaligen Sowjetrepubliken immer noch so stark, dass es Chinas Plänen dort erheblich schaden könnte.

Besonders eng verflochten sind die Interessen Russlands und Chinas in Zentralasien. Nachdem Russland die Region über Jahrhunderte dominiert hat und die Wirtschaft der zentralasiatischen Republiken bis zum Untergang der Sowjetunion ganz nach Russland hin ausgerichtet war, hat China seine wirtschaftliche Präsenz in der Region in den letzten 20 Jahren rapide ausgebaut (Batsaikan und Dabrowski, 2017). Betrachtet man die fünf zentralasiatischen Staaten in ihrer Gesamtheit, so hat China Russland beim Volumen des Außenhandels mit den zentralasiatischen Staaten zwischenzeitlich eingeholt. Beim Bestand ausländischer Direktinvestitionen (und bei der Entwicklung der Infrastruktur) in Zentralasien hat China Russland sogar bereits deutlich überholt (Batsaikan und Dabrowski, 2017). Dennoch bleibt Russlands ökonomischer Einfluss in der Region erheblich. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Arbeitsmigration von Zentralasien nach Russ-

land. Vor allem für die ärmeren Staaten Tadschikistan und Kirgisistan, die kaum Energierohstoffe exportieren, machen Rücküberweisungen (Remittances) von Arbeitsmigranten aus Russland einen beträchtlichen Teil des Nationaleinkommens aus.⁵² Mit Kasachstan und Kirgisistan ist Russland zudem in der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAEU) wirtschaftlich eng verbunden.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Wirtschafts- und Außenhandelsstrukturen Russlands und Chinas stellt der Aufstieg Chinas zum bedeutenden Handels- und Investitionspartner der zentralasiatischen Staaten für Russland kein allzu schwerwiegendes Problem dar. Insbesondere hat Russland als bedeutender Energieexporteur anders als China kein wesentliches Interesse an Gas- oder Ölimporten aus Zentralasien. Die potentiellen Vorteile aus verstärkten bilateralen russisch-chinesischen Handelsbeziehungen dürften für Russland derzeit jedenfalls deutlich größer sein als seine aus Chinas Aufstieg resultierenden Einbußen im Handel mit Zentralasien.

Wichtiger als der ökonomische Einfluss in Zentralasien dürfte für Russland der eigene politische und insbesondere sicherheitspolitische Einfluss sein. Gemeinsame Interessen haben Russland und China hier u.a. bei der politischen Stabilisierung Zentralasiens und bei der Bekämpfung des militanten Islamismus sowie bei dem Ziel, den Einfluss der USA und der EU in der Region zurückzudrängen. Sicherheitspolitisch ist Russland nach wie vor der wichtigste Akteur in Zentralasien. Es dominiert die Organisation des Vertrags über kollektive Sicherheit (OVKS), die wichtigste militärische Organisation im postsowjetischen Raum und fungiert als sicherheitspolitischer Garant für die autoritären Regime der Region (Schiek, 2017). Zudem verfügt Russland in Zentralasien weiterhin über erhebliche „soft power“. Russisch ist die dominierende Sprache in Zentralasien und ein großer Teil der zentralasiatischen Eliten wurde in Russland ausgebildet und unterhält enge Beziehungen nach Russland. Zudem leben vor allem in Kasachstan, Kirgisistan und Usbekistan mehrere Millionen ethnische Russen (Zhang, 2015). China könnte sein eigenes sicherheitspolitisches Engagement in der Region in Zukunft allerdings ausbauen (Eder, 2018; Stratfor, 2018) um seine Investitionen und seine Staatsbürger in der Region aktiv zu schützen.⁵³ Mittelfristig könnte dies zu neuen Spannungen im chinesisch-russischen Verhältnis führen.

Zu erheblichen Spannungen zwischen China und Russland könnte es auch kommen, wenn China versuchte, seine zunehmend engeren wirtschaftspolitischen Beziehungen zu seinen zentralasiatischen Nachbarländern stärker zu institutionalisieren und dadurch eine Integrationskonkurrenz etwa zwischen der Mitgliedschaft in der EAEU und einer von China dominierten regionalen Wirtschaftsgemeinschaft entstehen würde. Die in vielerlei Hinsicht vage und offene Seidenstraßeninitiative Chinas scheint aber gerade darauf ausgerichtet zu sein, eine solche Konkurrenz weitgehend zu vermeiden.

⁵² In beiden Länder beliefen sich die Rücküberweisungen von im Ausland (überwiegend in Russland) arbeitenden Landsleuten laut Weltbank (<https://data.worldbank.org/indicator/BX.TRF.PWKR.DT.GD.ZS>) auf über 30% des Bruttoinlandsprodukts.

⁵³ Das in China 2016 in Kraft getretene Antiterror-Gesetz, das Auslandseinsätze der Volksbefreiungsarmee zur Bekämpfung von Terror und zum Schutz chinesischer Interessen im Ausland erlaubt, sowie die mit Tadschikistan vereinbarte verstärkte Geheimdienst-zusammenarbeit und die Einrichtung eines gemeinsamen Antiterror-Zentrums in Duschanbe weisen in diese Richtung (Eder, 2018).

Aus europäischer Perspektive ist die Annäherung zwischen China und Russland im Rahmen der Seidenstraßeninitiative nicht ohne Risiken. Zwar verfolgt China anders als Russland kein Interesse an einer allgemeinen Schwächung oder Destabilisierung der EU (Kaczmarek, 2018). Auch an einer Destabilisierung der östlichen Nachbarländer der EU, wie sie von Russland in einigen Fällen (Ukraine, Georgien) betrieben wird, kann China nicht interessiert sein, wenn die Seidenstraßeninitiative erfolgreich sein soll.⁵⁴ Vor diesem Hintergrund könnte Europa sogar erwarten, dass China seinen Einfluss dazu nutzt, deeskalierend auf Russland einzuwirken (Kaczmarek, 2018).

Zugleich wird Russland durch eine engere Zusammenarbeit mit China aber auch wirtschaftlich gestärkt und somit weniger abhängig von guten Beziehungen zu Europa. Dies könnte Russlands Bereitschaft, seine Konflikte mit Europa beizulegen bzw. zu entschärfen, weiter schwächen. Negative Auswirkungen könnte eine engere Zusammenarbeit von Russland und China auch für Europas Interesse an der Förderung einer liberalen Weltordnung und einer Verbreitung von Demokratie und guter Regierungsführung in seinen Partnerländern haben. Weder die chinesische noch die russische Regierung haben ein Interesse an einer Demokratisierung oder einer Stärkung der Rechtstaatlichkeit in ihren Nachbarländern. Beide sind bereit, autokratische Regime zu stützen und ohne politische Konditionalität (im Sinne einer guten Regierungsführung) mit ihnen zusammenzuarbeiten.

China und Europa: die „16+1-Initiative“

Auch wenn China kein Interesse an einer Destabilisierung Europas hat, verfolgen beide in zahlreichen Einzelfällen doch gegensätzliche Interessen, und China ist durchaus bereit, seine Interessen auch mittels bilateraler Initiativen mit einzelnen EU-Mitgliedstaaten oder mit Gruppen von EU-Mitgliedsstaaten durchzusetzen. Im Rahmen der „16+1-Initiative“ verfolgt China seit 2012 eine institutionalisierte Zusammenarbeit mit 16 mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL), von denen elf EU-Mitgliedstaaten (Bulgarien, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn) und fünf (potenzielle) Beitrittskandidaten (Albanien, Bosnien und Herzegowina, Nordmazedonien, Montenegro und Serbien) sind. Obwohl bereits vor Ankündigung der Seidenstraßeninitiative gegründet, betrachtet China die 16+1-Initiative als Teil der Seidenstraßeninitiative. Sie ist heute das vielleicht wichtigste Instrument Chinas, die Seidenstraßeninitiative in Europa voranzutreiben. Die geostrategische Bedeutung der MOEL für China resultiert dabei auch aus ihrer Funktion als Brückenkopf zu den Märkten der EU und als unverzichtbarer Transitkorridor der Seidenstraßeninitiative (Grieger, 2018).

Die Kooperation im Rahmen des 16+1-Formats erstreckt sich neben der Zusammenarbeit bei Verkehrsinfrastrukturprojekten sowie bei Handel und Direktinvestitionen auch auf eine zunehmende Zahl anderer Bereiche wie Forschung und Technologie, Finanzmärkte und Finanztechnologien, maritime Fragen, Land- und Forstwirtschaft, Umwelt, Gesundheit, Bildung und Kultur

⁵⁴ So würde der weitere Ausbau der Schienenverkehrsverbindungen zwischen China und Europa durch eine weitere deutliche Verschlechterung der Beziehungen zwischen Russland und der EU oder deren östlichen Nachbarstaaten zumindest erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht. Schon jetzt leidet der eurasische Schienengüterverkehr darunter, dass die Eisenbahnverbindungen zwischen China und Europa über die Ukraine durch den Konflikt zwischen Russland und der Ukraine derzeit praktisch nicht nutzbar sind.

(Grieger, 2018). Seitens der MOEL wurde die Initiative anfänglich mit großen Hoffnungen auf chinesische Investitionen und vertiefte Handelsbeziehungen verbunden und enthusiastisch begrüßt. Angesichts geringer praktischer Ergebnisse scheint sich unter den MOEL zuletzt allerdings eine zunehmende Unzufriedenheit mit der Initiative zu verbreiten (ebd.). Von den anderen EU-Mitgliedstaaten und in Brüssel wurde die 16+1-Initiative von Beginn an aber auch mit Skepsis betrachtet. Dabei werden insbesondere zwei mögliche Gefahren gesehen. Der zunehmende Einfluss Chinas auf die MOEL könnte die Fähigkeit der EU, gegenüber China politisch geschlossen zu handeln, gefährden.⁵⁵ Zugleich könnte der normative Einfluss der EU auf die institutionelle Entwicklung in den fünf Kandidatenländern des Westbalkans (und darüber hinaus) geschwächt und der Reformprozess in diesen Ländern gefährdet oder gar umkehrt werden (Grieger, 2018).⁵⁶

⁵⁵ In den letzten Jahren sind bereits mehrfach chinakritische außenpolitische Entscheidungen oder Stellungnahmen der EU durch einzelne Mitgliedstaaten verhindert oder zugunsten Chinas beeinflusst worden (Grieger, 2018).

⁵⁶ Im Zusammenhang mit „chinesischen“ Infrastrukturprojekten in den Kandidatenländern wird u.a. von intransparenten Auftragsvergaben ohne öffentliche Ausschreibungen, der Vergabe lukrativer Unteraufträge und finanzieller Leistungen an Firmen mit Verbindungen zu politischen Eliten, „ad-hoc-Anpassungen“ gesetzlicher Regelungen entsprechend chinesischer Forderungen oder – wie im Fall Montenegros – von der staatlichen Kreditfinanzierung ökonomisch zweifelhafter Großprojekte unter Gefährdung der fiskalischen Stabilität des Staates berichtet (Grieger, 2018). Diese Praktiken unterminieren die von der EU geforderten und unterstützten Reformen zur Verbesserung der Regierungsführung (Stärkung der Rechtsstaatlichkeit, Bekämpfung der weitverbreiteten Korruption) und zur Angleichung der institutionellen und wirtschaftlichen Bedingungen in den Kandidatenländern an die EU.

Zusammenfassung

Die direkten Risiken für deutsche und bayerische Unternehmen im Zusammenhang mit der Seidenstraße betreffen vor allem potenzielle Verschiebungen im Handel. Durch die Veränderung der relativen Transportkosten können Wettbewerber aus Drittstaaten konkurrenzfähiger und europäische Unternehmen gar aus Märkten verdrängt werden.

Die Möglichkeiten der bayerischen Wirtschaft von der BRI zu profitieren, hängen maßgeblich davon ab, eine tragfähige Infrastruktur sicherzustellen. Hierzu müssen bestehende und neu entstehende Verkehrsinfrastrukturengpässe rechtzeitig beseitigt werden. Bestehende Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz innerhalb der EU könnten sich im Falle einer starken Zunahme des eurasischen Schienengüterverkehrs weiter verschärfen. Entsprechende Kapazitätsengpässe wurden bisher noch nicht ausreichend thematisiert.

Indirekt könnten die vielfältigen wirtschaftlichen und politischen Verflechtungen der osteuropäischen und west- und zentralasiatischen Fokusbänder sowohl mit China und Russland als auch untereinander unvorhersehbare Auswirkungen auf Handelsströme und Investitionssicherheit haben. Bereits jetzt besteht bei einigen Staaten eine starke wirtschaftliche Ausrichtung auf China. Seitens der Mongolei und Turkmenistans gehen 80% der Exporte nach China. Gleichzeitig erreichen chinesische Investitionen in Ländern wie Kirgisistan mit einer Höhe von 10% des mittleren BIPs oder der Mongolei mit 5,7% beachtliche Werte, die zu Abhängigkeiten führen können. Für die europäische Wirtschaft besteht zudem das Risiko in der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur beschränkt zu werden. Dies kann einerseits aus wirtschaftlichen oder kriegerischen Konflikten in der Region, wie zum Beispiel zwischen Russland und der Ukraine herrühren. Aber auch schuldnerische Abhängigkeiten und damit verbundene Übertragungen von Eigentum an Infrastruktureinrichtungen zum Beispiel an China könnten eventuell eine Rolle spielen.

Schwerwiegende Defizite hinsichtlich der Qualität der Regierungsführung und der institutionellen Rahmenbedingungen in den Fokusbändern erhöhen die Gefahr, dass die BRI die erhofften positiven Entwicklungsimpulse in diesen Ländern verfehlt. Für die bayerischen Unternehmen haben sie zur Folge, dass ein wirtschaftliches Engagement in diesen Ländern mit erhöhten politischen und wirtschaftlichen Risiken verbunden ist. Das Länderrisiko ist in allen Fokusbändern erheblich.

Durch die engere Zusammenarbeit mit China im Rahmen der BRI wird Russland wirtschaftlich gestärkt. Dies könnte Russlands Bereitschaft, seine Konflikte mit Europa zu entschärfen, weiter schwächen. Aber auch eine angesichts zahlreicher Interessenskonflikte mittelfristig nicht auszuschließende (erneute) Verschlechterung des russisch-chinesischen Verhältnisses wäre für europäische Unternehmen, die in den Fokusbändern aktiv sind, nicht ohne Risiko. So hängt der weitere Ausbau der eurasischen Schienenverkehrsverbindungen maßgeblich von der anhaltenden Kooperationsbereitschaft Russlands ab. Ähnliches gilt in geringerem Maße auch für die 16+1-Initiative Chinas mit den osteuropäischen Staaten, die ebenfalls in chinesische Seidenstraßenprojekte involviert sind.

5 Fazit

Insgesamt ist durch die chinesische Seidenstraßen-Initiative aufgrund der verbesserten Transportinfrastruktur eine signifikante Handelssteigerung mit den betroffenen Ländern zu erwarten. Bayerische Unternehmen können hiervon durch die Erschließung neuer Absatzmärkte sowie durch einen verbesserten Zugang zu Rohstoffen und Vorprodukten profitieren. Nichtsdestotrotz sind viele Länder entlang der Seidenstraße durch hohes wirtschaftliches und politisches Risiko geprägt. Somit sollten insbesondere hohe Investitionen mit Bedacht getätigt werden. Außerdem existiert das Risiko, dass China den Zugang zur Neuen Seidenstraße diskriminierend gestaltet. Die Politik kann durch die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen und durch verstärkte eigene Investitionen in Infrastruktur im nahen eurasischen Raum dazu beitragen, dass die Seidenstraße auch für Deutschland und Bayern zum wirtschaftlichen Erfolg wird.

Literaturverzeichnis

- American Enterprise Institute und Heritage Foundation. (2018). China Global Investment Tracker.
- Batsaikhan, U. und Dabrowski, M. (2017) "Central Asia – twenty-five years after the breakup of the USSR", *Russian Journal of Economics* 3(3): 296–320.
- Bickenbach, F., & Liu, W.-H. (2015). The EU-China Bilateral Investment Agreement in Negotiation: Motivation, Conflicts and Perspectives. *Kiel Policy Brief*, 95.
- Bickenbach, F., & Liu, W.-H. (2018). Chinese Direct Investment in Europe – Challenges for EU FDI Policies. *CESifo Forum* (4).
- BRI Arbeitsgruppe (2016). "Entwicklungsplan für China Railway Express" <http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbghwb/201610/P020161017547345656182.pdf>.
- De Soyres, F., Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., und Ruta, M. (2018) "How Much will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?" World Bank Policy Research Working Paper 8614, World Bank Group.
- Ebbighausen, R. (2018). Neue Seidenstraße: warum gibt es Entwicklungsschwierigkeiten beim Bangladesch – China – Indien – Myanmar Wirtschaftliche Korridor? Retrieved from <https://p.dw.com/p/2yoJE>.
- EC (European Commission) (2017) "Delivering TEN-T: Facts & Figures September 2017", European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, http://www.connectingeu.eu/documents/Delivering_TEN_T.pdf.
- EC (European Commission) (2018) "North Sea Baltic: Third Work plan of the European Coordinator Catherine Trautmann", European Commission – Directorate General for Mobility and Transport. December 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd_nsb_wp_28032018web_june2018.pdf.
- Eder, T. (2018) "Chinas Marsch nach Westen. Aufstieg in Zentralasien und Afghanistan", Bundesakademie für Sicherheitspolitik, Arbeitspapier Sicherheitspolitik, Nr. 13/201, https://www.baks.bund.de/sites/bakso10/files/arbeitspapier_sicherheitspolitik_2018_13.pdf.
- Eurostat (2018) "Freight transport statistics – modal split", Statistics Explained. (16.10.2018), https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics_-_modal_split (download 17.12.2018).
- Felbermayr, G., Gröschl, J., & Steininger, M. (2018). Quantifying Brexit: From Ex Post to Ex Ante Using Structural Gravity. *CESifo Working Paper No. 7357*, (November).
- Felbermayr, G., Yalcin, E., Sandkamp, A., & Lang, P. (2015). Beschäftigungseffekte der Exportkreditgarantien des Bundes und globale Wertschöpfungsketten. *Ifo*

Forschungsberichte, 68.

- Garcia Herrero, A., und Xu, J. (2017) "China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains?" *China & World Economy*, 25(6), 84-99.
- Garcia Herrero, A., und Xu, J. (2016) "China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains?" *China & World Economy*, Bruegel Working Paper, Issue 5 (2016), <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2016/09/WP-05-2016.pdf>.
- Grieger, G. (2018) "China, the 16+1 format and the EU", ERPS (European Parliamentary Research Service), Briefing (September 2018), [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI\(2018\)625173_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI(2018)625173_EN.pdf).
- Hillman, J.E. (2018) "China's Belt and Road Initiative: Five Years Later, Statement before the U.S.-China Economic and Security Review Commission". Center for Strategic and International Studies (CSIS) (25. 1. 2018). <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-o>.
- Hurley, J., Morris, S. und Portelance, G. (2018) "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective", CGD Policy Paper 121 (March 2018), Center for Global Development, Washington DC.
- IHK München und Oberbayern (2018) "Luftfracht am Flughafen München. Bedeutung und Potenzial für die Wirtschaft Bayerns". <https://www.ihk-muenchen.de/ihk/documents/Service-Verkehr/Luftfrachtstudie.pdf>.
- ING Economic Office (2018) "Nieuwe Zijderoute – De gulden middenweg: Sneller dan zeevervoer, goedkoper dan luchtvervoer". ING Economisch Bureau. November 2018, https://www.ing.nl/media/ING_EBZ_nieuwe-zijderoute_tcm162-158034.pdf (download 18.12.2018).
- Kaczmarek, M. (2018) "Why closer Russia-China Cooperation poses no direct threat to Europe". MERICS Blog - European Voices on China (14.11.2018). <https://www.merics.org/de/blog/why-closer-russia-china-cooperation-poses-no-direct-threat-europe> (download 07.01.2019).
- Kliman, D., & Grace, A. (2018). *Power Play. Addressing China's Belt and Road Strategy*. Asia-Pacific Security, September 2018. Center for a New American Security, Washington DC.
- Liu, W.-H., & Langhammer, R. J. (2016). *China's Growth Challenges. Kiel Policy Brief*, 101.
- NZZ (Neue Zürcher Zeitung) (2018) "Dutzende von Toten nach Angriff auf chinesisches Konsulat und auf Obstmarkt in Pakistan" (23.11.2018) <https://www.nzz.ch/international/explosion-und-schuesse-bei-chinesischem-konsulat-in-pakistan-ld.1438962> (download 4.1.2019).

- Pomfret, R. (2018a) The Eurasian Landbridge: Linking regional value chains, VoxEU.org (1.5. 2018), <https://voxeu.org/article/eurasian-landbridge-linking-regional-value-chains>.
- Pomfret, R. (2018b) The Eurasian Landbridge and China's Belt and Road Initiative, VoxEU.org (2. 5. 2018), <https://voxeu.org/article/eurasian-landbridge-and-chinas-belt-and-road-initiative>.
- Port of Hamburg Marketing (2018) "Eine Starke Stimme für den Hamburger Hafen. Jahresbericht 2017" (April 2018), <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/media/broschuere/hafen-hamburg-marketing-jahresbericht-2017---38001> (download 28.12.2018).
- Schiek, S. (2017) "Bewegung auf der Seidenstraße: Chinas »Belt and Road«-Initiative als Anreiz für zwischenstaatliche Kooperation und Reformen an Zentralasiens Grenzen" (SWP-Studie 16/2017). Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik –SWP- Deutsches Institut für International Politik und Sicherheit, https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2017S16_ses.pdf.
- Schramm, H.-J. und Zhang, S. (2018) "Eurasian Rail Freight in the One Belt One Road Era", in: Stentoft, J. (ed.) 30th Annual NOFOMA Conference - Relevant Logistics and Supply Chain, Management Research, S. 769–798. Kolding: Department of Entrepreneurship and Relationship Management, University of Southern Denmark.
- State Information Center of China. (2018). Big Data Report on Trade Cooperation under the Belt and Road Initiative.
- Steer Davies Gleave (2018) "Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport", European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.
- Stratfor (2018) "Central Asia's Economic Evolution from Russia to China", Stratfor Worldview (5. April 2018), <https://worldview.stratfor.com/article/central-asia-china-russia-trade-kyrgyzstan-kazakhstan-turkmenistan-tajikistan-uzbekistan> (download 6.12.2018).
- UIC (International Union of Railways) (2017) "Study Eurasian Rail Corridors: What opportunities for freight stakeholders", International Union of Railway (UIC), Paris, October 2017.
- UNCTAD. (2018). Investment Policy Hub, International Investment Agreements Navigator. *United Nations Conference on Trade and Development*.
- Vinokurov, E., Lobyrev, V., Tikhomirov, A. und Tsukarev, T. (2018) "Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans EAEU Freight Traffic Growth Potential", MPRA Paper No. 86184, <https://mpa.ub.uni-muenchen.de/86184/>.

- Vinokurov, E. und Tsukarev, T. (2018) "The Belt and Road Initiative and the Transit Countries: an economic assessment of land and transport corridors", *Area Development and Policy* 3(1): 93–113.
- Weltbank (2018) "World Development Indicators" Datenbank Retrieved from <https://datacatalog.worldbank.org/dataset/world-development-indicators>.
- Wrießnig, T. (2017) "Die geostrategische Bedeutung der Seidenstraßen-Initiative Chinas (OBOR)", Bundesakademie für Sicherheitspolitik, Arbeitspapier Sicherheitspolitik, Nr. 4/2017, https://www.baks.bund.de/sites/bakso10/files/arbeitspapier_sicherheitspolitik_2017_04.pdf.
- Yidaiyilu (2015). Aktionsplan für die Stärkung der gegenseitigen Anerkennung und Nutzung der Normen und Standards im Rahmen von der Neuen Seidenstraßeinitiative (Yidaiyilu) 2015-2017. Retrieved from <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201702/201702150616033.pdf>.
- Yidaiyilu (2018a). Die sechs Korridore zur wirtschaftlichen Kooperation. Retrieved from <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/rcjd/60644.htm>.
- Yidaiyilu (2018b). Aktionsplan für die Stärkung der gegenseitigen Anerkennung und Nutzung und der gemeinsamen Entwicklung der Normen und Standards im Rahmen von der Neuen Seidenstraßeinitiative (Yidaiyilu) 2018-2020. Retrieved from <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/43480.htm>.
- Yidaiyilu (2019). Die offizielle Liste der BRI-Länder. Retrieved from http://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10037.
- Zhang, H. (2015) "Building the Silk Road Economic Belt: Challenges in Central Asia", *Cambridge Journal of China Studies* 10(3): 17–35.

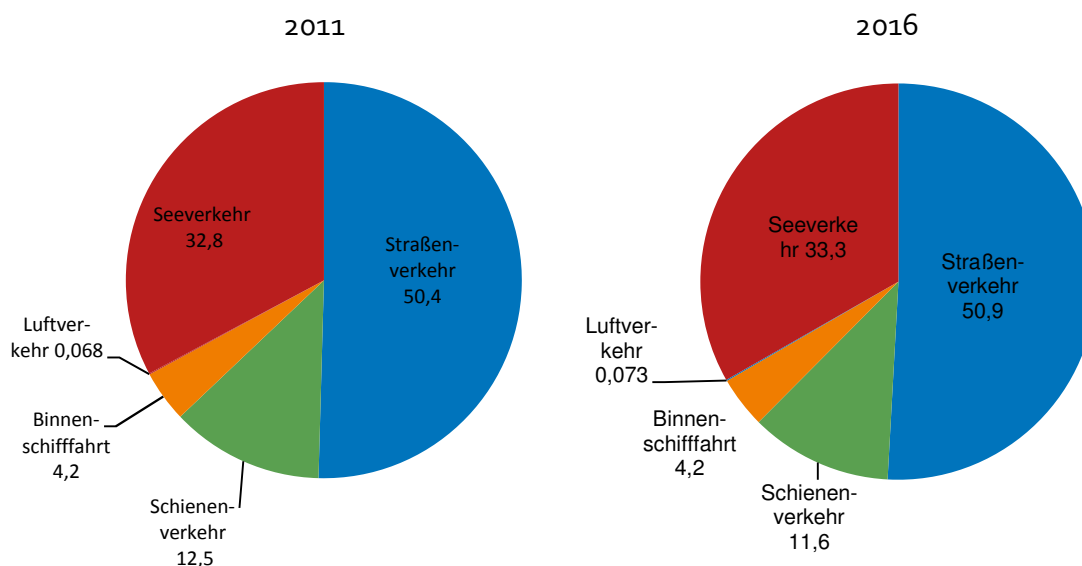
Appendix

Gütertransport zwischen Asien und Europa – Die Potenziale des Schienenverkehrs: Ein Überblick

EU Binnenhandel

Das gesamte Güterbinnenverkehrsaufkommen in der EU-28 wurde 2016 auf rund 3546 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) geschätzt. Gegenüber 2011 bedeutete dies eine Zunahme von rund 5,6%. Mehr als die Hälfte (50,9%) des Binnenverkehrs der EU-28 entfiel dabei 2016 auf den Straßengüterverkehr, und ein Drittel (33,3%) auf die Seeschifffahrt (Abbildung 24). Die Transportleistung des Eisenbahnsektors ging zwischen 2011 und 2016 absolut (in tkm) um rund 2,6% zurück. Sein Anteil lag 2016 bei nur noch 11,6% (nach 12,5% im Jahr 2011). Die Transportleistung des Luftverkehrs innerhalb der EU stieg hingegen zwischen 2011 und 2016 stark an (+13,8%). Sein Anteil an der gesamten Gütertransportleistung bleibt aber (in tkm gemessen) mit 0,07% marginal.

Abbildung 24: Anteile verschiedener Verkehrsträger am Gütertransport innerhalb der EU-28, 2011 – 2016 in % der Tonnenkilometer



Bemerkung: Schienengüterverkehr 2016 für Belgien und Kroatien geschätzt; Luftverkehr und Seeverkehr umfasst nur nationalen und internationalen intra-EU-28 Verkehr. Quelle: Eurostat (2018), eigene Darstellung des ifo Instituts.

EU Außenhandel

Im Außenhandel der Europäischen Union (EU-28) mit den Nicht-EU-Ländern (Extra-EU) sind vor allem der Seeverkehr aber auch der Luftverkehr als Transportmittel von ungleich größerer Bedeutung als im Binnenhandel (Abbildung 25).⁵⁷ Dies gilt verstärkt für den Außenhandel der EU mit China. Gemessen in Tonnen werden rund 74% der von der EU aus Nicht-EU-Ländern importierten Waren und sogar rund 80% der in Nicht-EU-Länder exportierten Waren über den Seeweg transportiert. Im Außenhandel der EU mit China sind es sogar 90% (Importe) bzw. fast 96% (Ex-

⁵⁷ Die Werte in Abbildung 24 und Abbildung 25 sind nicht direkt miteinander vergleichbar, da die Transportleistung im Binnenverkehr (Abbildung 24) als Warengewicht mal Entfernung (in Tonnenkilometer tkm) gemessen wird, während sie im Außenhandel (Abbildung 25) als Warengewicht (in Tonnen) oder Warenwert (in Euro) ohne Berücksichtigung der Transportentfernung gemessen wird.

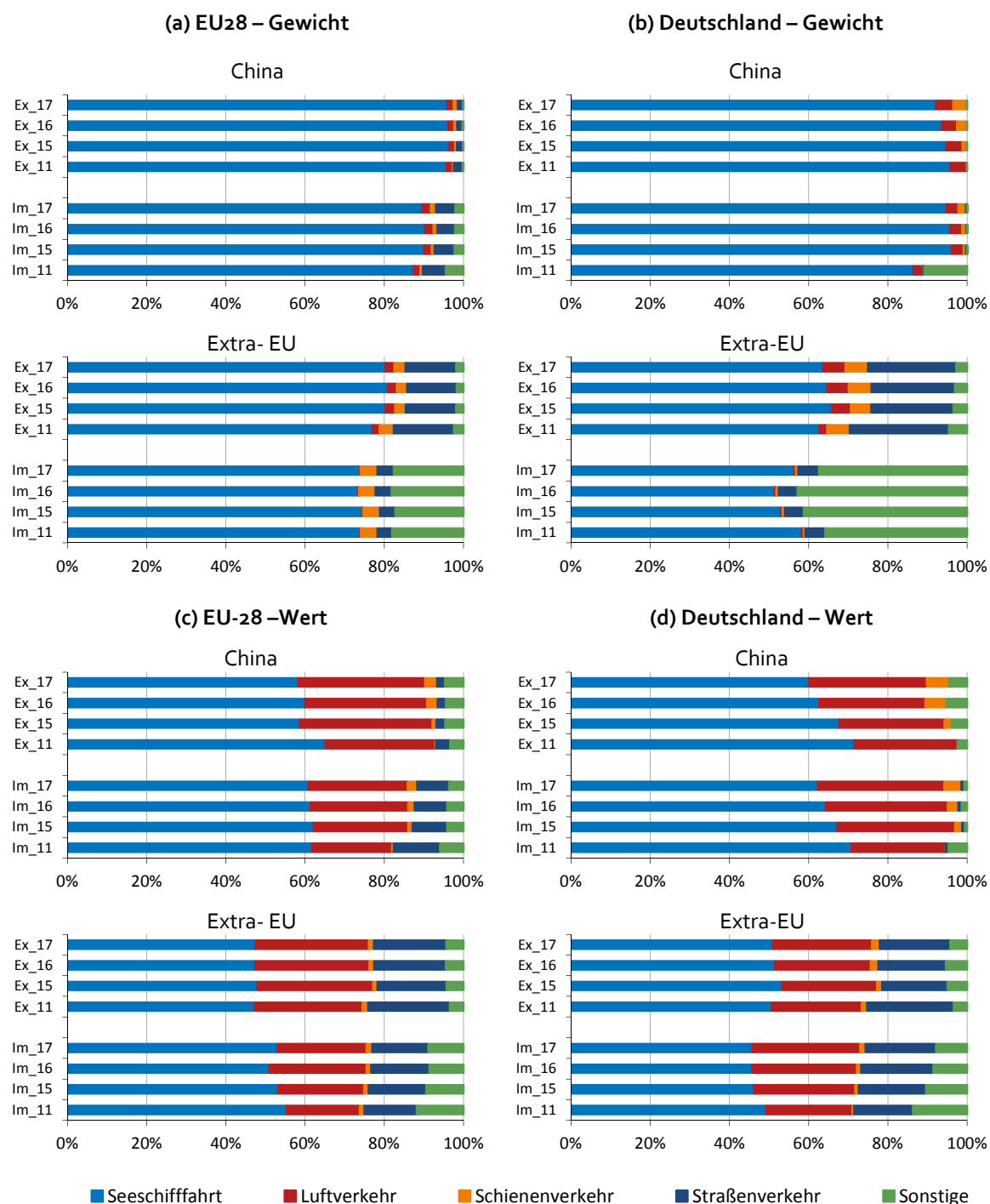
porte). Die Anteile haben sich dabei in den letzten Jahren nur wenig geändert. Für den deutschen Außenhandel mit den Nicht-EU-Ländern belaufen sich die entsprechenden Anteile auf 56% (Importe) bzw. knapp 64% (Exporte). Für die deutschen Importe aus China sind es sogar 95%, für die deutschen Exporte nach China gut 92% – jeweils mit leicht fallender Tendenz.

Der Anteil der per Lufttransport abgewickelten Importe der EU aus Nicht-EU-Staaten beträgt in Tonnen lediglich 0,2%, der Anteil bei den Exporten rund 2,3%. Für Deutschland liegen die entsprechenden Anteile bei 0,4% bei den Importen und bei rund 5,6% mit deutlich steigender Tendenz bei den Exporten. Bei den Importen aus China ist die Bedeutung des Luftverkehrs sowohl für die EU-28 als auch für Deutschland deutlich höher als bei den Importen aus den Nicht-EU-Ländern insgesamt (für die EU-28 liegen sie bei 2,2%, für Deutschland bei rund 3%), bei den Exporten nach China jedoch etwas geringer (1,8% für die EU-28, 4,3% für Deutschland).

Berechnet man den Anteil der Verkehrsträger nach dem Wert der transportierten Waren statt nach deren Gewicht, so ergeben sich für den Lufttransport allerdings sehr viel höhere Anteile. Die Anteile des Luftverkehrs am Transport der europäischen bzw. der deutschen Importe und Exporte liegen dann im Bereich von knapp 25% bzw. gut 30% – und das durchgängig mit steigender Tendenz (Abbildung 25 (d)). Relativ zu ihrem Gewicht ist der Wert der im Luftfrachtverkehr transportierten Waren im Durchschnitt um ein mehrfaches höher als bei den anderen Transportarten, insbesondere als beim Seeverkehr.

Der Anteil des Schienenverkehrs ist bei den Importen (in Tonnen) der EU-28 aus den Nicht-EU-Ländern insgesamt mit rund 4,2% sehr viel größer als der des Luftverkehrs, bei den Exporten ist sein Anteil mit rund 2,7% hingegen nur wenig größer als der des Luftverkehrs. Für die deutschen Exporte beträgt der Anteil des Schienenverkehrs (in Tonnen) rund 5,7% (ähnlich dem des Luftverkehrs). Der Anteil des Schienenverkehrs bei den Importen beträgt dagegen nur rund 0,6%. Für den Außenhandel mit China ist die Bedeutung des Schienengüterverkehrs in der Regel (mit Ausnahme der deutschen Importe) noch deutlich geringer als für den Außenhandel mit den Nicht-EU-Ländern insgesamt. Allerdings stieg der Anteil des Schienenverkehrs im Außenhandel mit China in den letzten Jahren durchgängig deutlich an. Dies gilt insbesondere für den deutschen Außenhandel, wo der Transportanteil des Schienenverkehrs von praktisch null im Jahr 2011 auf 1,9% bei den Importen bzw. 3,4% bei den Exporten anstieg. Allein zwischen 2015 und 2017 hat sich der Anteil des Schienenverkehrs dabei in etwa verdreifacht. Für die EU-28 insgesamt ist der Anteil des Schienenverkehrs im Außenhandel mit China ebenfalls deutlich angestiegen – wenn auch mit geringerer Rate. Bei den Importen betrug er 2017 rund 1,4%, bei den Exporten jedoch lediglich rund 1%. Bezogen auf den Warenwert betrug der Anteil des Transports per Schiene im Außenhandel der EU-28 mit China im Jahr 2017 sogar bereits 2,4% bei den Importen und rund 3% bei den Exporten; für den deutschen Außenhandel beliefen sich die entsprechenden Anteile auf 4,4% bzw. rund 5,7%.

Abbildung 25: Anteil unterschiedlicher Verkehrsträger am Außenhandel der EU28 und Deutschlands mit den Nicht-EU-Ländern bzw. mit China, 2011 und 2015 – 2017 in % des Warengewichts bzw. des Warenwerts



Bemerkung: Sonstige umfasst Post, fest installierte Transporteinrichtungen, Binnenschifffahrt, Eigenantrieb sowie nicht bekannt. Quelle: Eurostat (Datenreihe DS-022469), eigene Darstellung des ifo Instituts.

Die Geographie des Schienengüterverkehrs zwischen China und Europa

Der Schienengüterverkehr zwischen China bzw. Ostasien und der EU läuft derzeit ganz überwiegend über zwei Schienenverkehrskorridore: dem „Nördlichen Korridor“, dessen Kern die transsibirische Eisenbahn bildet und dem „Zentralen Korridor“ der Neuen Eurasischen Kontinentalbrücke (vgl. Schramm und Zhang, 2018; Vinokurov und Tsukarev, 2018).

Der Nördliche Korridor führt von China über Grenzübergänge in Nordostchina (der Mandschurei) oder über die Mongolei nach Russland und über die Transsibirische Eisenbahn nach Westen an die Außengrenze der EU. Die Züge passieren die EU Außengrenze überwiegend über die weiß-russisch-polnische Grenze bei Brest/Malaszewicze sowie – in weit geringerer Zahl – über die ukrainisch-slowakische Grenze bei Tschop/Dobrá oder über Grenzübergänge zwischen Russland und den baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen. Die traditionelle Strecke über die Transsibirische Eisenbahn wird in der Regel nicht als Teil der BRI betrachtet.

Der Zentrale Korridor verläuft von China über Kasachstan und Russland nach Europa. Die Züge passieren die Grenze zwischen China und Kasachstan bei Alashankou/Dostik oder Altynkol/Khorgos und verlaufen überwiegend südlich der transsibirischen Eisenbahn nach Westen. Sie erreichen die EU über dieselben Grenzübergänge wie die Strecken des Nördlichen Korridors. Der zentrale Schienenverkehrskorridor ist der Kern der Neuen Eurasischen Kontinentalbrücke („New Eurasian Landbridge“, NRLB), einem der sechs zentralen Landkorridore der Seidenstraßeninitiative (vgl. Kap.2).

Auf beiden Korridoren sind durchgehende Zugverbindungen zwischen China und der EU möglich (unimodale Verbindung). Allerdings sind aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten zwischen China und Europa einerseits (1435 mm „Normalspur“) und den Nachfolgestaaten der Sowjetunion (Russland, Kasachstan, Weißrussland aber auch den Baltischen Staaten) andererseits (1520 mm „Russische Breitspur“) in der Regel zwei Umladungen bzw. Umspurungen der Züge erforderlich, jeweils eine an der chinesisch-kasachischen bzw. chinesisch-russischen (oder mongolischen) Grenze und an der EU Außengrenze.

Die Strecken des Zentralen Schienenverkehrskorridors durch Kasachstan haben die traditionellen Verbindungen über den Nördlichen Korridor in den vergangenen Jahren als wichtigste Schienengüterverkehrsverbindung zwischen Europa und China abgelöst. Während vor 2014 mehr als 95% des Schienengüterverkehrs (nur Containertransport) zwischen der EU und China über die chinesisch-russische Grenze in der Mandschurei (Nordost-China) und die transsibirische Eisenbahn liefen, liefen im Jahr 2016 bereits mehr als zwei Drittel des Schienengüterverkehrs zwischen der EU und China durch Kasachstan (Vinokurov et al., 2018).

Neben den beiden genannten Schienenverkehrskorridoren ist im Rahmen der BRI noch ein dritter Südlicher Korridor als Teil des BRI Wirtschaftskorridors „China – Zentralasien – Westasien“ geplant. Der Südliche Korridor umfasst die Strecken von (West-) China über Kasachstan, das Kaspische Meer, Aserbaidschan, Georgien und weiter über die Türkei oder das Schwarze Meer nach Europa sowie alternativ über Kasachstan, Turkmenistan, den Iran und die Türkei nach Europa. Schiffspassagen über das Kaspische und ggf. das Schwarze Meer, eine relativ große Zahl zu

passierender Staats- (und Zoll-)grenzen sowie zahlreiche politische Konflikte in der Kaukasusregion und um den Iran machen den südlichen Korridor – trotz erheblicher Investitionen der Anrainerstaaen in die Verkehrsinfrastruktur und die Logistik – derzeit zu einer wenig attraktiven Alternative für den Gütertransport zwischen China und der EU. Auch mittelfristig scheinen die Routen des Südlichen Korridors aus europäischer Sicht eher für den Handel mit der Türkei, dem Iran und Südasien sowie mit den Republiken des Südkaukasus und Teilen Zentralasiens als für den Handel mit China von Interesse.

Die Schiene als Alternative zu Schiffs- und Lufttransport

Aus logistischen Gründen erfolgt der Schienengüterverkehr zwischen der EU und China fast ausschließlich in Containern (Vinokurov et al., 2018). Er steht dabei in direktem Wettbewerb zum Seeverkehr und zum Luftverkehr. Hinsichtlich Transportdauer und –kosten nimmt der Schienengüterverkehr dabei eine „mittlere Position“ ein.⁵⁸ Er ist schneller aber teurer als der Transport per Schiff und langsamer aber billiger als der Transport per Luftfracht.

Die genauen Transportzeiten und -kosten hängen von den jeweiligen Start- und Zielorten innerhalb Chinas und Europas sowie von den transportierten Gütern ab. Zudem unterliegen sie teils erheblichen zeitlichen (saisonalen, konjunkturellen) Schwankungen. Der folgende Vergleich für den Transport eines 40 Fuß Containers (1 FEU = 2 TEU) von Schanghai nach Hamburg im Juni-Juli 2017 (Schramm und Zhang, 2018) kann insofern lediglich eine grobe Orientierung geben (Tabelle 7).⁵⁹

Tabelle 7: Transportdauer und -kosten; Schanghai nach Hamburg, Juni/Juli 2017

	Streckenlänge (km)	Transportzeit (Tage)	Transportkosten (USD/FEU)
Schiene	11.249	16	6.350
See	20.053	32	2.410
Luft	8.822	4	32.490

Quelle: Schramm und Zhang (2018).

Die Transportzeit für einen Container von Shanghai nach Hamburg inklusive Warte-, Umlade- und Abfertigungszeiten an Terminals und Zollgrenzen etc. beträgt demnach für den Lufttransport etwa 3-5 Tage, beim Schienentransport durchschnittlich 16 Tage und beim Schiffstransport noch einmal etwa doppelt so lange (30-34 Tage von Hafen zu Hafen und möglicherweise deutlich länger, wenn Container unterwegs umgeladen werden müssen). Die Schiene weist also zumindest gegenüber dem Seeverkehr einen klaren zeitlichen Vorteil auf. Bei einem Ausgangspunkt in

⁵⁸ Insgesamt werden rund 80% des Warenverkehrs zwischen China und der EU (rund 90% der EU Importe aus China und rund 70-75% der EU Exporte nach China) in Containern transportiert (Vinokurov et al., 2018).

⁵⁹ Das Vergleichsszenario geht von einem Gewicht der zu transportierenden Fracht von maximal 20 Tonnen im See- und Schienengüterverkehr und maximal 10 Tonnen im Luftverkehr aus (Schramm und Zhang, 2018).

Zentral- oder Westchina dürfte dieser sogar noch deutlich größer sein, da der Transport vom Inneren Chinas an die Häfen an der Küste entfällt.

Verstärkt wird der Zeitvorteil des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Seeverkehr noch durch seine größere zeitliche Zuverlässigkeit.⁶⁰ Obwohl auch im Schienenverkehr zwischen China und Europa mit unvorhergesehenen Verzögerungen etwa durch Engpässe beim Spurwechsel an der EU-Außengrenze zu rechnen ist, gilt der Schienengüterverkehr mittlerweile als zeitlich zuverlässiger als der Seeverkehr (UIC, 2017). Und die zeitliche Planbarkeit der Lieferung ist für viele Kunden, insbesondere für die Produktion in internationalen Wertschöpfungsketten, oft wichtiger als die durchschnittliche Transportzeit.

Die Frachtraten für den Transport von Shanghai nach Hamburg sind für den Lufttransport sehr viel höher als für die anderen Verkehrsträger. Mit über 30.000 USD pro FEU sind sie rund fünf mal so hoch wie für den Transport per Bahn, der seinerseits rund 2,5mal so teuer ist wie der Transport per Schiff. Das sichert der Schiene einen finanziellen Vorteil gegenüber dem Luftverkehr, der für Ausgangspunkte im Inneren Chinas (z.B. Chongqing) vor allem aufgrund erheblicher Subventionen chinesischer Regionalregierungen für den Schienengüterverkehr noch erheblich größer ausfallen kann als für den Ausgangspunkt Shanghai (Schramm und Zhang, 2018; Vinokurov et al., 2018).

Ein weiterer Vorteil des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Luftverkehr besteht darin, dass er deutlich geringere Umweltbelastungen in Form von CO₂ Emissionen verursacht als der Lufttransport. Der pro Tonne Fracht (bzw. pro TEU) beim Transport zwischen China und der EU verursachte CO₂ Ausstoß ist im Fall des Lufttransports um ein vielfaches höher als beim Schienenverkehr, der diesbezüglich allenfalls geringe Nachteile gegenüber dem Seeverkehr aufweist.⁶¹

Angesichts der genannten Zeit- und Kostenparameter stellt der Schienengüterverkehr vor allem für Güter mit „mittlerer“ bis „hoher“ Zeitsensitivität eine potenziell attraktive Alternative zum Schiffs- und Lufttransport zwischen China und Europa dar.

Tatsächlich waren es vor allem Firmen aus der Elektronik- und der Automobilindustrie, deren Suche nach kostengünstigeren, schnelleren und zuverlässigeren Transportmöglichkeiten zwischen neuen Produktionsstätten in Zentralchina und Kunden oder Zulieferern in Europa den Anstoß für die Einrichtung neuer Schienengüterverkehrsverbindungen zwischen China und Europa gaben (Pomfret, 2018b).

Mit der zunehmenden Nutzung dieser Schienenverkehrsverbindungen kam es in den Folgejahren zu dynamischen Skaleneffekten mit positiven Wechselwirkungen zwischen Kostensenkungen, Serviceverbesserungen und steigender Nachfrage: Fallende Kosten und häufigere Verbindungen

⁶⁰ Gleiches gilt für die Vorteile des zeitlich sehr viel zuverlässigeren Luftverkehrs gegenüber den beiden anderen Verkehrsträgern.

⁶¹ Unterschiedliche Schätzungen gehen davon aus, dass der CO₂-Ausstoß pro Tonne bzw. pro TEU beim Luftfrachtverkehr zwischen China und Europa etwa 16 bis 35mal höher ist als beim Schienengüterverkehr, bei dem der CO₂-Ausstoß wiederum nur rund 20 bis 40% höher ist als beim Seefrachtverkehr (ING Economic Office, 2018; Steer Davies Gleave, 2018).

sowie zusätzliche Routen (zwischen zusätzlichen Start- und Zielorten) schafften zusätzliche Nachfrage, die ihrerseits weitere Kostensenkungen und zusätzliche Service-Angebote ermöglichten (Pomfret, 2018a).

Seitens der Politik hat vor allem die starke Subventionierung des Schienengüterverkehrs durch verschiedene zentralchinesische Regionalregierungen einen erheblichen Beitrag zur Kostensenkung geleistet. Die Abschaffung der Zollgrenzen zwischen Kasachstan, Russland und Weißrussland im Rahmen der Eurasischen Wirtschaftsunion bzw. ihrer Vorgängerorganisation der Eurasischen Wirtschaftsgemeinschaft, die Einführung des einheitlichen (durchgehenden) CIM/SMGS Frachtbriefes im Schienengüterverkehr zwischen China und Europa sowie lokale Verbesserungen bei der Grenzabfertigung haben ebenfalls zur Senkung von Transportkosten und -zeiten beigetragen (ebd.; UIC, 2017; Schramm und Zhang, 2018).

Länder Fact Sheets

Methodik zur Berechnung des Handelspotenzials

Die folgenden Länder Fact Sheets weisen eine Schätzung des zusätzlichen jährlichen Handelspotenzials zwischen Deutschland bzw. Bayern und den Fokusländern aus. Dies erfolgt für die bilateralen Importe und Exporte sowohl aggregiert als auch separat für die wichtigsten Sektoren.

Die Berechnung des zusätzlichen jährlichen Handelspotenzials erfolgt analog zu den Berechnungen in Kapitel 3. Hierbei wird zunächst mit Hilfe der Sektor-Elastizitäten aus Felbermayr et al. (2018) und der geschätzten Handelskostenreduktion aus de Soyres et al. (2018) das Sektor- und Länder-spezifische relative Handelssteigerungspotenzial berechnet. Dies wird dann mit den jeweiligen in den Daten beobachteten Handelsvolumina multipliziert, um daraus das absolute Handelssteigerungspotenzial durch die erwartete Transportkostenreduktion im Zuge der BRI zu erhalten.

AFGHANISTAN

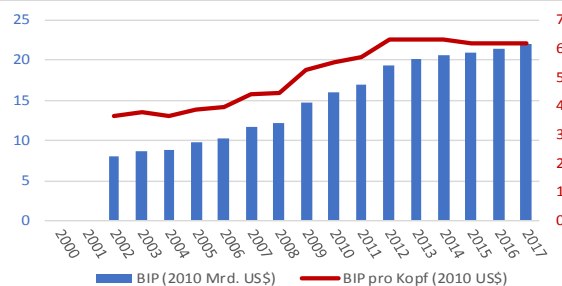
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	22,0
BIP pro Kopf (2010 US\$)	618
Einwohner (Mio.)	35,5
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	8,4

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	183
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	5
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	6
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	7

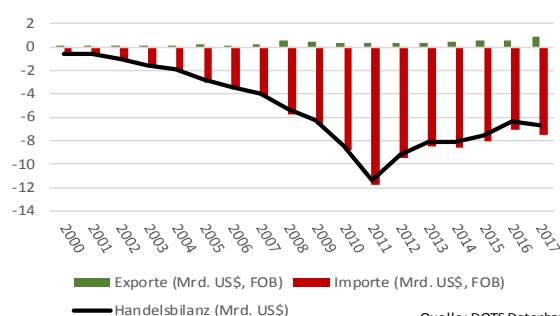
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

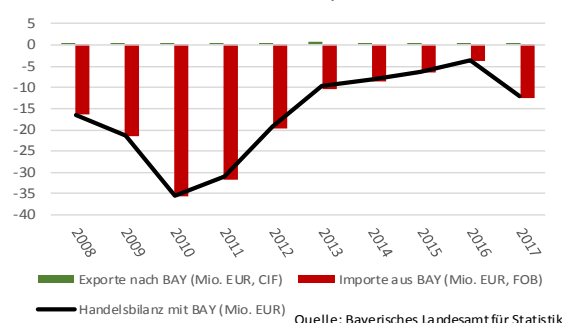
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
Pakistan	375	44,1
Indien	295	34,6
Vereinigte Arabische Emirate	95	11,2
Iran	23	2,8
Irak	13	1,5
Total	851	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
Pakistan	1.390	18,4
Iran	1.344	17,8
Vereinigte Staaten von Amerika	937	12,4
Indien	639	8,5
Kasachstan	563	7,5
Total	7.548	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Andere Gemüsesäfte und -extrakte	86	14,4
Getrocknete Trauben	57	9,5
Frische Trauben	40	6,7
Teppiche u. a. textile Bodenbeläge	39	6,5
Feigen, frisch oder getrocknet	34	5,7
Total	596	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Weizen- oder Meslinmehl	664	10,2
Torf (inkl. Torfstreu)	598	9,2
Borten/Bordüren, im Stück	335	5,1
Tierische o. pflanzliche Fette und Öle	316	4,8
Erdgas in gasförmigem Zustand	296	4,5
Total	6.534	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,85
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,81
Maschinen	0,53
Sonstige Waren	0,23
Elektrische Ausrüstungen	0,22
Total	3,15
Bayern	
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,52
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,09
Maschinen	0,02
Sonstige Waren	0,01
Gummi und Kunststoffwaren	0,01
Total	0,65

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Textilien	0,04
Chemische Erzeugnisse	0,03
Sonstige Waren	0,03
Nahrungsmittel und Futtermittel	0,03
Leder und Lederwaren	0,02
Total	0,19
Bayern	
Textilien	0,01
Chemische Erzeugnisse	0,00
Bekleidung	0,00
Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	0,00
Metallerzeugnisse	0,00
Total	0,01

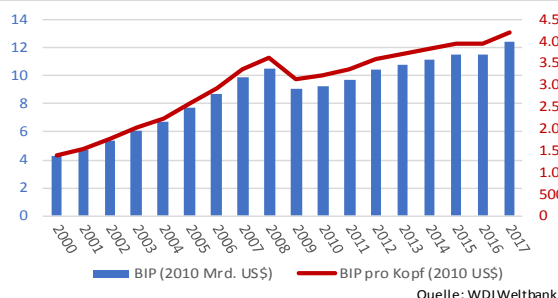
Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

ARMENIEN

ENTWICKLUNG

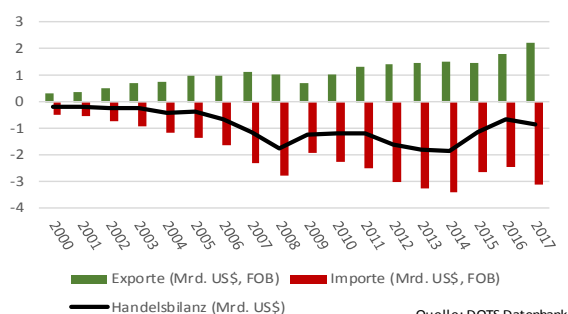
Wirtschaftliche Indikatoren 2017	
BIP (Mrd. 2010 US\$)	12,4
BIP pro Kopf (2010 US\$)	4.219
Einwohner (Mio.)	2,9
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	5,3
Quelle: WDI Weltbank & OECD	
Politische Indikatoren 2017	
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	47
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	5
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	4
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	6

Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank

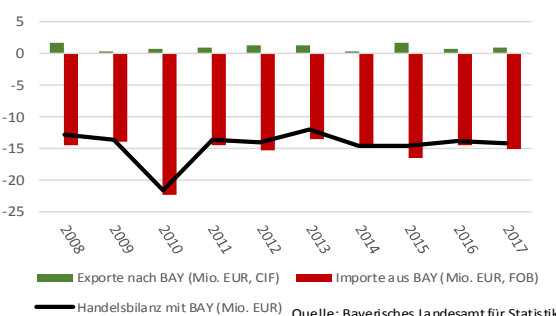


HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Handel mit Bayern



Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
Russland	557	24,9
Bulgarien	282	12,6
Schweiz	261	11,7
Georgien	153	6,8
Deutschland	133	5,9
Total	2.238	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Kupfererze und -konzentrate	370	20,5
Zigaretten mit Tabak	211	11,7
Spirituosen aus dest. Traubenwein	143	7,9
Gold in and. halbfertigen Formen	141	7,8
Diamanten, nicht-industriell	97	5,3
Total	1.808	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
Russland	1.220	39,2
Georgien	210	6,8
Deutschland	173	5,6
Iran	165	5,3
China	142	4,6
Total	3.110	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Erdgas in gasförmigem Zustand	346	10,8
Erdöl (excl. Rohöl)	198	6,2
Andere Arzneimittel	74	2,3
Diamanten, nicht-industriell	69	2,2
Dinkel, Weizen und Meslin	59	1,8
Total	3.218	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren		Mio. EUR
Deutschland		
Maschinen		2,28
Kraftwagen und Kraftwagenteile		0,79
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse		0,65
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.		0,64
Chemische Erzeugnisse		0,50
Total		6,72
Bayern		
Kraftwagen und Kraftwagenteile		0,18
Maschinen		0,16
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.		0,09
Chemische Erzeugnisse		0,06
Sonstige Waren		0,03
Total		0,63

Importpotenzial: Top 5 Sektoren		Mio. EUR
Deutschland		
Metalle		2,53
Bekleidung		0,66
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.		0,06
Getränke		0,02
Sonstige Waren		0,02
Total		3,32
Bayern		
Chemische Erzeugnisse		0,01
Holz und Holz Kork Korb Flechtwaren ohne Möbel		0,01
Bekleidung		0,01
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.		0,00
Sonstige Waren		0,00
Total		0,03

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

ASERBEIDCHAN

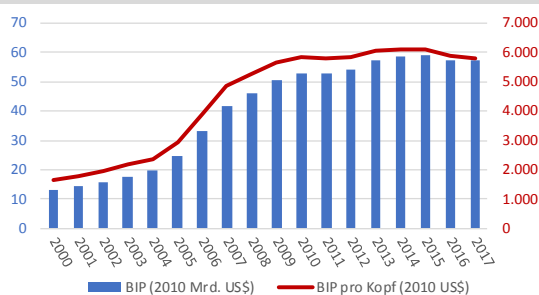
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	57,3
BIP pro Kopf (2010 US\$)	5.805
Einwohner (Mio.)	9,9
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	19,3

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	57
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	7
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	5
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	7

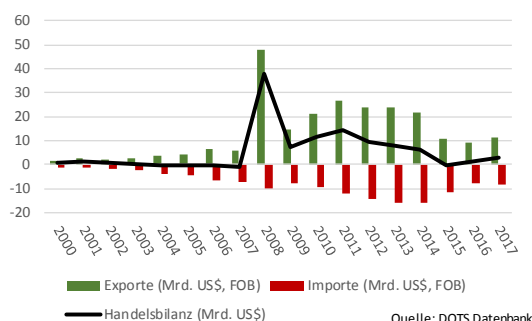
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

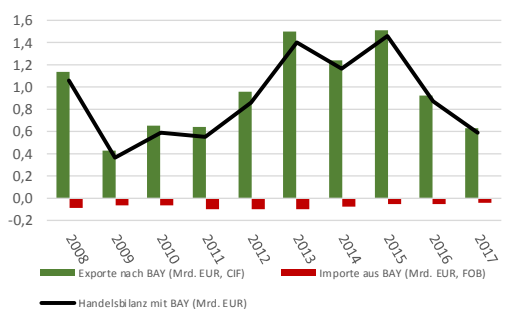
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
Italien	2.625	23,5
Türkei	1.366	12,2
Israel	639	5,7
Russland	587	5,2
Tschechien	557	5,0
Total	11.191	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Erdöle und Öle aus Bitumen	8.866	78,3
Erdöl (excl. Roh)	749	6,6
Rohr- oder Rübenzucker in fester Form	212	1,9
Erdgas in gasförmigem Zustand	201	1,8
Haselnüsse ohne Schalen, fr. o. getr.	90	0,8
Total	11.327	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
Russland	1.937	23,8
Türkei	1.357	16,6
Deutschland	402	4,9
China	388	4,8
Vereinigte Staaten von Amerika	354	4,3
Total	8.156	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Rohre und Leitungen	390	4,2
Zigaretten mit Tabak	287	3,1
Andere Arzneimittel	228	2,5
Wasserhähne, Hähne, Ventile u.Ä.	192	2,1
Dinkel, Weizen und Meslin	175	1,9
Total	9.211	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Maschinen	6,39
Kraftwagen und Kraftwagenteile	3,00
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	2,33
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	1,21
Chemische Erzeugnisse	1,14
Total	17,51
Bayern	
Maschinen	0,47
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,36
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,25
Elektrische Ausrüstungen	0,19
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	0,18
Total	1,78

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Erdöl und Erdgas	30,19
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,86
Sonstige Waren	0,57
Maschinen	0,07
Metalle	0,02
Total	31,75
Bayern	
Erdöl und Erdgas	19,93
Maschinen	0,02
Sonstige Waren	0,01
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,01
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,00
Total	19,98

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

GEORGIEN

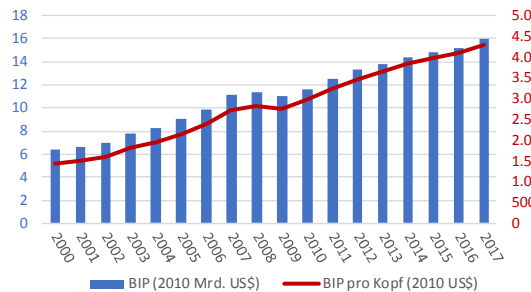
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	15,9
BIP pro Kopf (2010 US\$)	4.290
Einwohner (Mio.)	3,7
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	11,0

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	9
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	3
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	3
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	6

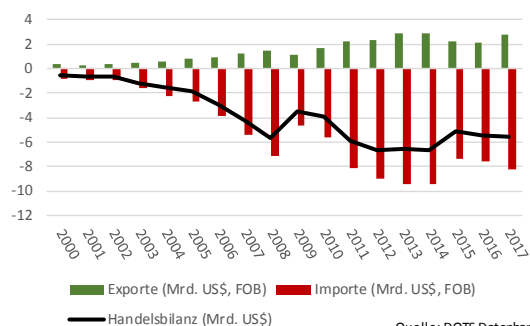
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

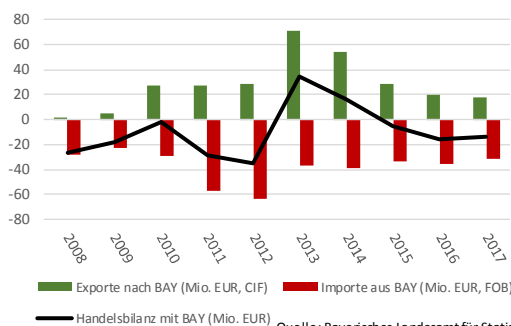
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte* (Mio. US\$)	Anteil (% of total)
Russland	397	14,5
Aserbeidschan	272	9,9
Türkei	217	7,9
Armenien	210	7,7
China	202	7,4
Total	2.735	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe* (Mio. US\$)	Anteil (% of total)
Türkei	1.209	14,6
Russland	966	11,6
China	917	11,1
Aserbeidschan	471	5,7
Ukraine	404	4,9
Total	8.294	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte** (Mio. US\$)	Anteil (% of total)
Kupfererze und -konzentrate	312	14,7
Haselnüsse ohne Schalen, fr. o. getr.	173	8,2
Ferrosilico-Mangan	168	8,0
Wein (nicht Sekt)	109	5,2
Automobile mit Hubkolbenmotor	88	4,2
Total	2.114	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe** (Mio. US\$)	Anteil (% of total)
Erdöl (excl. Roh)	619	8,6
Erdgas in gasförmigem Zustand	314	4,3
Kupfererze und -konzentrate	249	3,4
Andere Arzneimittel	229	3,2
Automobile mit Hubkolbenmotor	209	2,9
Total	7.236	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	3,93
Maschinen	3,36
Kraftwagen und Kraftwagenteile	2,30
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	2,06
Chemische Erzeugnisse	0,96
Total	16,52
Bayern	
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	0,40
Maschinen	0,39
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,38
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,16
Elektrische Ausrüstungen	0,06
Total	1,66

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Bekleidung	0,67
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,49
Metalle	0,48
Sonstige Waren	0,15
Textilien	0,11
Total	2,18
Bayern	
Bekleidung	0,26
Textilien	0,08
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,08
Chemische Erzeugnisse	0,06
Nahrungsmittel und Futtermittel	0,01
Total	0,53

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

KASACHSTAN

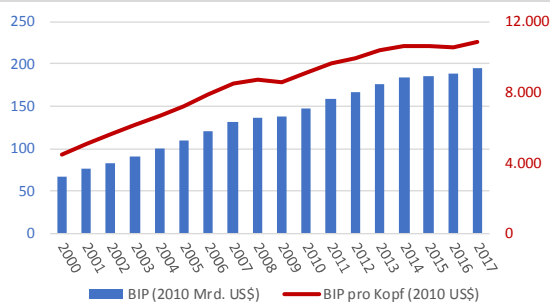
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	195,8
BIP pro Kopf (2010 US\$)	10.857
Einwohner (Mio.)	18,04
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	83,7

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	36
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	7
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	5
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	6

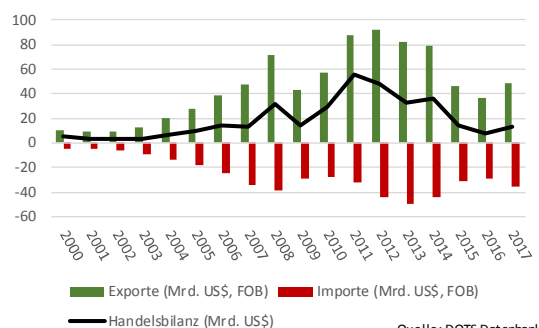
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

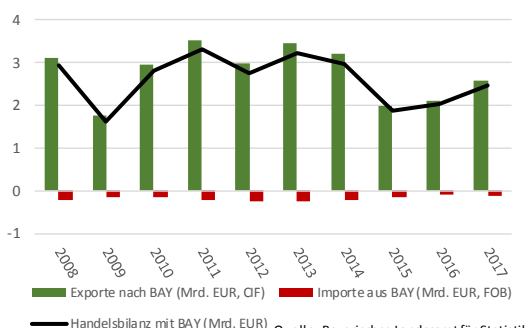
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
Italien	8.670	17,9
China	5.773	11,9
Niederlande	4.748	9,8
Russland	4.479	9,3
Schweiz	3.101	6,4
Total	48.348	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
Russland	12.072	34,1
China	11.651	32,9
Deutschland	1.424	4,0
Usbekistan	991	2,8
Türkei	746	2,1
Total	35.381	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Erdöl (excl. Roh)	19.378	52,7
Natürliches Uran u. Verbindungen	1.739	4,7
Kupferkathoden	1.509	4,1
Erdgas in gasförmigem Zustand	1.284	3,5
Ferrochrom	1.130	3,1
Total	36.775	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Erdöl (excl. Roh)	777	3,1
Andere Arzneimittel	504	2,0
Erdgas in gasförmigem Zustand	472	1,9
Rohre und Leitungen	451	1,8
Übertragungsapparatur f. Sprechfunk	394	1,6
Total	25.175	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Maschinen	23,63
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	11,71
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	8,10
Chemische Erzeugnisse	4,62
Kraftwagen und Kraftwagenteile	3,71
Total	66,08
Bayern	
Maschinen	1,78
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	1,23
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	1,13
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,61
Elektrische Ausrüstungen	0,39
Total	6,06

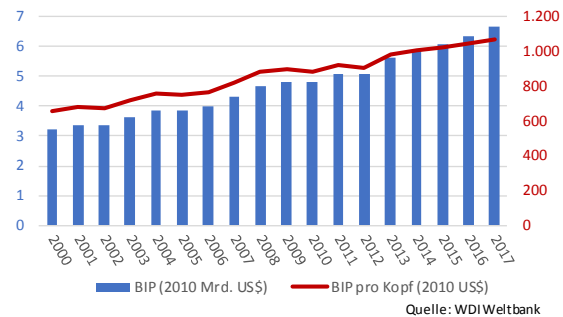
Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Erdöl und Erdgas	101,61
Metalle	6,65
Chemische Erzeugnisse	2,09
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	1,21
Sonstige Waren	0,39
Total	112,62
Bayern	
Erdöl und Erdgas	80,11
Metalle	0,52
Chemische Erzeugnisse	0,33
Sonstige Waren	0,23
Kohle	0,10
Total	81,37

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

KIRGISISTAN

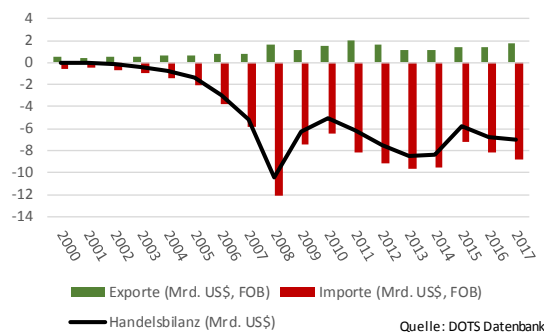
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren 2017	
BIP (Mrd. 2010 US\$)	6,6
BIP pro Kopf (2010 US\$)	1.070
Einwohner (Mio.)	6,2
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	10,6
Quelle: WDI Weltbank & OECD	
Politische Indikatoren 2017	
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	77
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	5
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	5
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	7
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank	

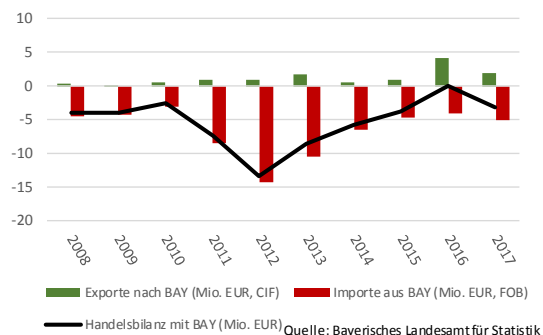


HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Handel mit Bayern



Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
Schweiz	489	27,4
Kasachstan	295	16,5
Russland	262	14,7
Großbritannien	191	10,7
Usbekistan	146	8,2
Total	1.785	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte	Anteil
Gold in Rohform	702	49,3
Edelmetallerze und -konzentrate	68	4,8
Kidneybohnen, getrocknet	54	3,8
Flugzeuge	43	3,0
Erdöl (excl. Roh)	38	2,7
Total	1.423	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
China	5.646	64,3
Russland	1.378	15,7
Kasachstan	490	5,6
Türkei	344	3,9
Usbekistan	169	1,9
Total	8.785	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe	Anteil
Erdöl (excl. Roh)	329	8,6
Schuhwaren	136	3,5
Andere Arzneimittel	90	2,3
Flugzeuge	83	2,2
Gewebte Stoffe aus synth. Fasern	62	1,6
Total	3.844	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren		Mio. EUR
Deutschland		
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse		0,84
Maschinen		0,57
Kraftwagen und Kraftwagenteile		0,33
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.		0,26
Sonstige Waren		0,22
Total		3,10
Bayern		
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse		0,11
Maschinen		0,09
Kraftwagen und Kraftwagenteile		0,04
Sonstige Waren		0,02
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.		0,01
Total		0,30

Importpotenzial: Top 5 Sektoren		Mio. EUR
Deutschland		
Sonstige Waren		0,17
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd		0,11
Metalle		0,07
Nahrungsmittel und Futtermittel		0,03
Bekleidung		0,01
Total		0,39
Bayern		
Sonstige Waren		0,02
Nahrungsmittel und Futtermittel		0,01
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd		0,00
Bekleidung		0,00
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.		0,00
Total		0,04

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

MONGOLEI

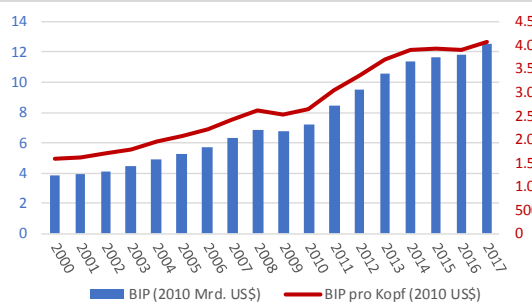
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	12,5
BIP pro Kopf (2010 US\$)	4.071
Einwohner (Mio.)	3,1
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	10,4

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	62
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	1
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	2
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	6

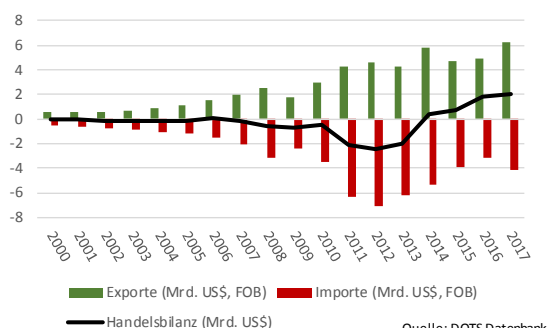
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

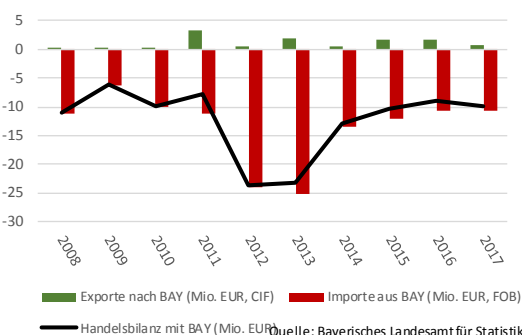
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
China	5.269	85,0
Großbritannien	661	10,7
Russland	68	1,1
Italien	43	0,7
Taiwan	26	0,4
Total	6.201	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
China	1.356	32,5
Russland	1.327	31,8
Japan	357	8,6
Korea	231	5,5
Deutschland	117	2,8
Total	4.174	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Kupfererze und -konzentrate	1.608	32,7
Steinkohle, nicht agglomeriert	955	19,4
Gold in anderen halbferigen Formen	758	15,4
Erdöl und Öle aus Bitumen	337	6,9
N.-agglomer. Eisenerze u. -konzentrate	250	5,1
Total	4.916	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Erdöl (excl. Roh)	512	15,3
Elektrische Energie	125	3,8
Automobile nes, inkl. mit Gasantrieb	100	3,0
Automobile mit Hubkolbenmotor	56	1,7
Andere Arzneimittel	54	1,6
Total	3.340	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Maschinen	2,45
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	2,30
Kraftwagen und Kraftwagenteile	1,46
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,72
Sonstige Waren	0,69
Total	11,25
Bayern	
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	1,35
Maschinen	0,12
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,06
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,06
Nahrungsmittel und Futtermittel	0,04
Total	1,80

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Bekleidung	0,25
Textilien	0,11
Nahrungsmittel und Futtermittel	0,07
Sonstige Waren	0,03
Maschinen	0,03
Total	0,55
Bayern	
Bekleidung	0,03
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,01
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,01
Textilien	0,01
Nahrungsmittel und Futtermittel	0,01
Total	0,06

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

TADSCHIKISTAN

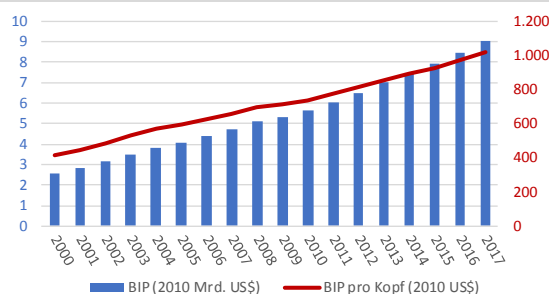
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	9,1
BIP pro Kopf (2010 US\$)	1.015
Einwohner (Mio.)	8,9
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	4,3

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	123
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	7
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	6
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	7

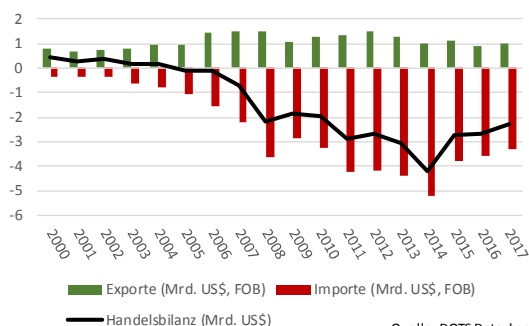
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

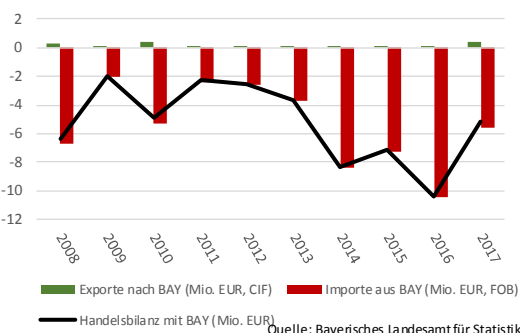
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
Türkei	263	25,9
China	169	16,7
Russland	128	12,6
Schweiz	120	11,8
Algerien	78	7,7
Total	1.014	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
China	1.325	39,9
Russland	698	21,0
Kasachstan	459	13,8
Türkei	156	4,7
Iran	104	3,1
Total	3.322	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Aluminium in Rohform	195	25,0
Bleierze und -konzentrate	96	12,2
Gold in Rohform	74	9,5
Baumwolle in Rohform	66	8,4
Zinkerze und -konzentrate	64	8,1
Total	781	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, OEC Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Erdöl (excl. Roh)	178	5,5
Dinkel, Weizen und Meslin	165	5,1
Erdgas in gasförmigem Zustand	92	2,8
Gummischuhwaren	76	2,3
Gestrickte Männerbekleidung	74	2,3
Total	3.236	100,0

Quelle: OEC Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Elektrische Ausrüstungen	1,41
Maschinen	0,54
Sonstige Waren	0,30
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,17
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,13
Total	2,80
Bayern	
Sonstige Waren	0,13
Maschinen	0,03
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,02
Gummi und Kunststoffwaren	0,01
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,01
Total	0,21

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Sonstige Waren	0,02
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,02
Metalle	0,00
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,00
Textilien	0,00
Total	0,06
Bayern	
Sonstige Waren	0,01
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,00
Forstwirtschaftliche Erzeugnisse	0,00
Maschinen	0,00
Leder und Lederwaren	0,00
Total	0,02

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

TURKMENISTAN

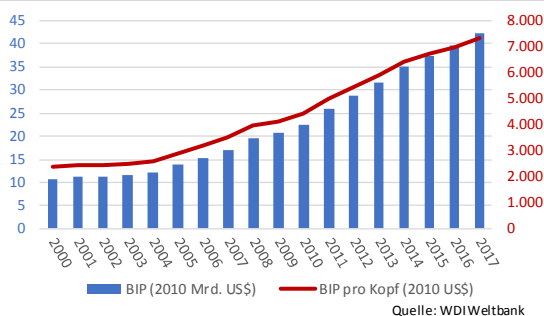
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	42,1
BIP pro Kopf (2010 US\$)	7.318
Einwohner (Mio.)	5,8
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	12,0

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	-
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	7
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	7
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	6

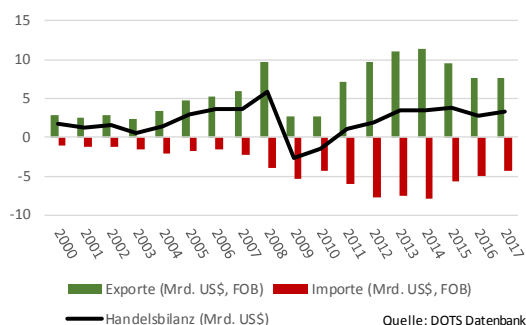
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

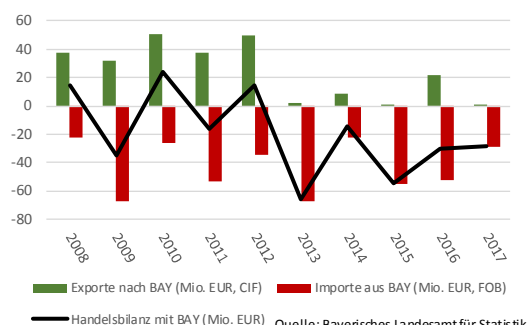
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
China	6.203	81,7
Türkei	381	5,0
Italien	128	1,7
Georgien	113	1,5
Bangladesch	112	1,5
Total	7.594	100,0

*Warenwerte in FOB und Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
Türkei	1.038	23,8
Algerien	616	14,1
Deutschland	412	9,4
China	380	8,7
Russland	344	7,9
Total	4.369	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Erdgas in gasförmigem Zustand	1.244	49,7
Erdöl (excl. Roh)	513	20,5
Erdöle und Öle aus Bitumen	242	9,7
Baumwolle, n. kardierte o. gekämmt	223	8,9
Baumwollgarn, ungekämmt	25	1,0
Total	2.506	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Rohre und Leitungen	40	2,2
Antennen und Antennenreflektoren	30	1,7
Maschinen zum Weben von Stoffen	29	1,6
Gasturbinen	28	1,6
Gefr. Teile u. Innereien von Hühnern	28	1,6
Total	1.786	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Maschinen	11,45
Kraftwagen und Kraftwagenteile	3,43
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	2,37
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	0,75
Sonstige Waren	0,73
Total	20,78

Bayern	
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,89
Maschinen	0,46
Sonstige Waren	0,14
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,11
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	0,04
Total	1,73

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	0,08
Textilien	0,06
Sonstige Waren	0,02
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,02
Bekleidung	0,01
Total	0,21

Bayern	
Sonstige Waren	0,01
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,01
Textilien	0,00
Maschinen	0,00
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,00
Total	0,02

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

UKRAINE

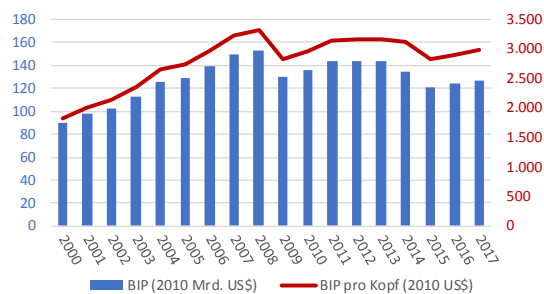
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	127,1
BIP pro Kopf (2010 US\$)	2.992
Einwohner (Mio.)	44,8
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	90,7

Quelle: WDI Weltbank & OECD

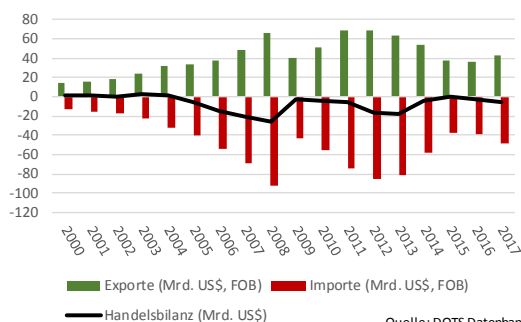
Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	76
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	3
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	3
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	7

Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank

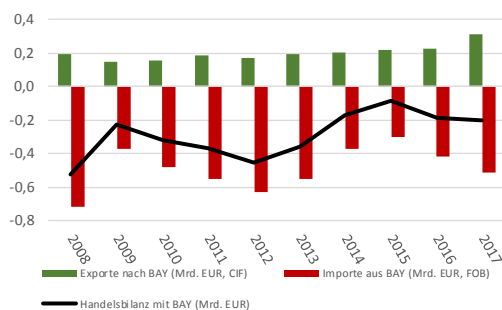


HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Handel mit Bayern



Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
Russland	3.889	9,2
Polen	2.715	6,4
Türkei	2.507	5,9
Italien	2.347	5,5
Indien	2.224	5,3
Total	42.339	100,0

*Warenwerte in FOB

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
Russland	7.945	16,4
China	5.056	10,5
Deutschland	5.013	10,4
Polen	4.836	10,0
Weißrussland	3.365	7,0
Total	48.375	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Exportprodukte (2015*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Mais (excl. Saatgut)	3.000	7,9
Sonnenblumensamen und Safloröl	2.792	7,3
Dinkel, Weizen und Meslin	2.224	5,8
Agglomer. Eisenerze u. -konzentrate	1.052	2,8
N.-agglomer. Eisenerze u. -konzentrate	1.040	2,7
Total	38.127	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) **Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Importprodukte (2015*)

Produkt	Importe**	Anteil
Erdgas in gasförmigem Zustand	4.507	12,0
Erdöl (excl. Roh)	3.809	10,2
Steinkohle	1.475	3,9
Andere Arzneimittel	730	1,9
Brennelemente (Kartuschen)	644	1,7
Total	37.516	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Maschinen	68,58
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	29,73
Kraftwagen und Kraftwagenteile	28,79
Chemische Erzeugnisse	22,42
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	17,39
Total	211,92
Bayern	
Maschinen	10,64
Kraftwagen und Kraftwagenteile	4,51
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	3,36
Chemische Erzeugnisse	2,04
Elektrische Ausrüstungen	2,00
Total	26,00

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Kraftwagen und Kraftwagenteile	20,62
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	10,51
Metalle	7,89
Maschinen	7,04
Elektrische Ausrüstungen	5,98
Total	78,87
Bayern	
Kraftwagen und Kraftwagenteile	2,69
Maschinen	2,00
Bekleidung	1,33
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,92
Holz und Holz Korb Flechtwaren ohne Möbel	0,87
Total	11,66

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

USBEKISTAN

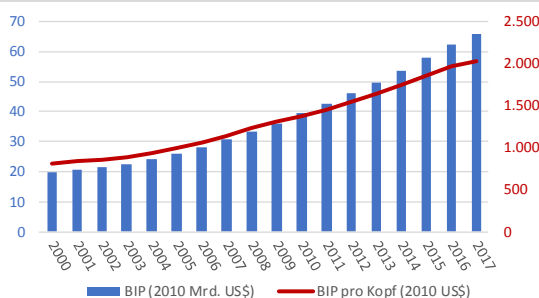
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	65,8
BIP pro Kopf (2010 US\$)	2.031
Einwohner (Mio.)	32,4
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	22,2

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	74
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	7
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	7
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	6

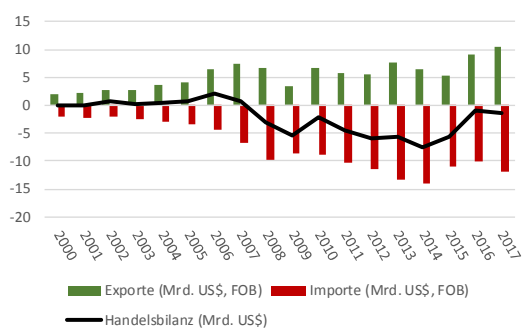
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

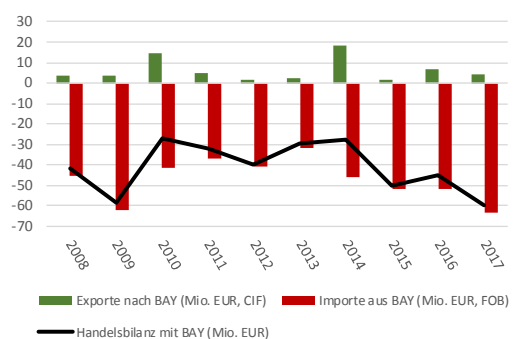
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
China	1.590	15,3
Russland	1.527	14,7
Kasachstan	991	9,5
Türkei	834	8,0
Afghanistan	508	4,9
Total	10.392	100,0

*Warenwerte in FOB in Mio. USD

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Gold in Rohform	2.860	40,1
Erdgas in gasförmigem Zustand	738	10,3
Reines Baumwollgarn	464	6,5
Ethylenpolymere	315	4,4
Radioaktive Chemikalien	291	4,1
Total	7.138	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, OEC Datenbank) ** Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
China	2.767	23,4
Russland	2.627	22,2
Kasachstan	1.246	10,5
Korea	1.141	9,7
Türkei	680	5,8
Total	11.817	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Abgepackte Medikamente	462	5,1
Erdöl (excl. Roh)	368	4,1
Fahrzeugteile	357	3,9
Beschichtetes flacherolltes Eisen	210	2,3
Dinkel, Weizen und Meslin	209	2,3
Total	9.059	100,0

Quelle: OEC Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Maschinen	15,53
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	6,28
Kraftwagen und Kraftwagenteile	3,46
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	3,45
Sonstige Waren	1,38
Total	34,24
Bayern	
Maschinen	1,78
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	1,40
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	0,60
Kraftwagen und Kraftwagenteile	0,19
Elektrische Ausrüstungen	0,09
Total	4,34

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,21
Metalle	0,14
Chemische Erzeugnisse	0,06
Textilien	0,06
Nahrungsmittel und Futtermittel	0,06
Total	0,63
Bayern	
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,05
Chemische Erzeugnisse	0,03
Bekleidung	0,01
Textilien	0,01
Nahrungsmittel und Futtermittel	0,01
Total	0,11

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.

WEIßRUSSLAND

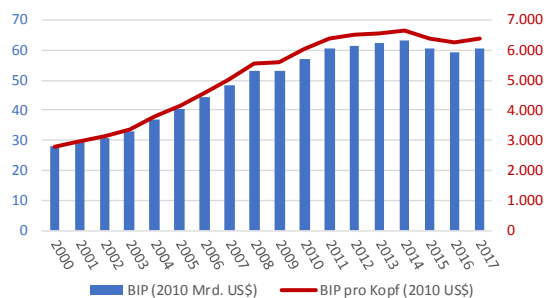
ENTWICKLUNG

Wirtschaftliche Indikatoren	2017
BIP (Mrd. 2010 US\$)	60,6
BIP pro Kopf (2010 US\$)	6.376
Einwohner (Mio.)	9,5
Handelsvolumen (Mrd. US\$)	58,0

Quelle: WDI Weltbank & OECD

Politische Indikatoren	2017
Doing Business Index (1-190, 1=gut)	38
Political Rights Index (1-7, 1=frei)	6
Civil Liberties Index (1-7, 1=frei)	6
OECD Risiko (1-7, 7=sehr riskant)	6

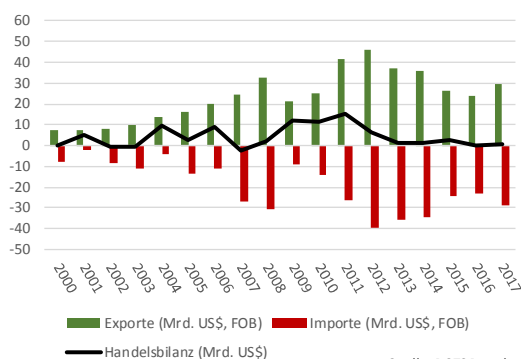
Quelle: OECD, FreedomHouse, Weltbank



Quelle: WDI Weltbank

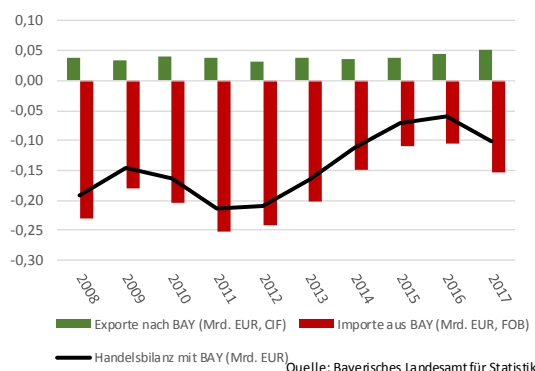
HANDELSSTATISTIK

Handel mit der Welt



Quelle: DOTS Datenbank

Handel mit Bayern



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Top 5 Exportmärkte (2017)

Partner	Exporte*	Anteil
Russland	12.898	44,1
Ukraine	3.365	11,5
Großbritannien	2.382	8,1
Deutschland	1.118	3,8
Niederlande	1.102	3,8
Total	29.240	100,0

*Warenwerte in FOB Mio. USD

Top 5 Exportprodukte (2016*)

Produkt	Exporte**	Anteil
Erdöl (excl. Roh)	4.041	17,2
Kaliumchlorid	2.020	8,6
Käse	580	2,5
Erdöle und Öle aus Bitumen	472	2,0
Radschlepper	424	1,8
Total	23.537	100,0

*aktuellste Daten auf Produktebene (HS6 Klassifikation, WITS Datenbank) ** Warenwerte in Mio. USD

Top 5 Herkunftsländer (2017)

Partner	Importe*	Anteil
Russland	18.131	63,1
Deutschland	1.642	5,7
Polen	1.498	5,2
Litauen	1.136	4,0
Ukraine	1.122	3,9
Total	28.734	100,0

Quelle: DOTS Datenbank

Top 5 Importprodukte (2016*)

Produkt	Importe**	Anteil
Erdöle und Öle aus Bitumen	3.971	14,4
Erdgas in gasförmigem Zustand	2.547	9,2
Erdöl (excl. Roh)	568	2,1
Äpfel, frisch	309	1,1
Andere Arzneimittel	285	1,0
Total	27.610	100,0

Quelle: WITS Datenbank

HANDELSPOTENZIAL FÜR DEUTSCHLAND UND BAYERN DURCH DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE

Exportpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Maschinen	29,41
Kraftwagen und Kraftwagenteile	10,14
Chemische Erzeugnisse	6,99
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	6,43
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	6,42
Total	71,47
Bayern	
Maschinen	2,56
Kraftwagen und Kraftwagenteile	2,01
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	0,81
Elektrische Ausrüstungen	0,63
Chemische Erzeugnisse	0,54
Total	7,61

Importpotenzial: Top 5 Sektoren	Mio. EUR
Deutschland	
Holz und Holz Kork Korb Flechtwaren ohne Möbel	3,64
Metalle	2,81
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	1,74
Chemische Erzeugnisse	1,23
Möbel	1,23
Total	17,04
Bayern	
Metalle	0,47
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	0,27
Holz und Holz Kork Korb Flechtwaren ohne Möbel	0,18
Sonstige Waren	0,16
Möbel	0,12
Total	1,53

Quelle: Eigene Berechnungen des ifo Instituts auf Basis von Destatis und Bayerischem Landesamt für Statistik.



Industrie- und Handelskammern
in Bayern

Impressum

Verleger und Herausgeber:

Bayerischer Industrie- und Handelskammertag (BIHK) e. V.

Dr. Eberhard Sasse

Dr. Manfred Göbl

Max-Joseph-Straße 2, 80333 München

☎ +49 (0)89 5116-0

@ info@bihk.de

🌐 bihk.de

Ansprechpartner:

Frank Dollendorf, Bereichsleiter International, Industrie, Innovation

☎ +49 89 5116 1368 @ dollendorf@muenchen.ihk.de

Hannes Aurbach, Teamleiter Asien-Pazifik, Russland, GUS, Auslandsmessen

☎ +49 89 5116 2017 @ aurbach@muenchen.ihk.de

Verfasser:

ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V.

ifo Zentrum für Außenwirtschaft

Prof. Gabriel Felbermayr, Ph.D. (ifo Institut und IfW Kiel)

☎ 0431 8814-629 @ gabriel.felbermayr@ifw-kiel.de

Dr. Alexander Sandkamp

☎ 089 9224-1243 @ sandkamp@ifo.de

Moritz Goldbeck @ goldbeck@ifo.de

Institut für Weltwirtschaft Kiel

Dr. Wan-Hsin Liu

☎ 0431 8814-269 @ wan-hsin.liu@ifw-kiel.de

Frank Bickenbach

☎ 0431 8814-274 @ frank.bickenbach@ifw-kiel.de

Gestaltung Umschlag:

Ideenmühle, Eckental

Bildnachweis:

Titel: iStock © Huyangshu

Druck:

Oberländer GmbH & Co. KG, München

Stand: April 2019

Die Inhalte wurden vom ifo Institut erstellt und entsprechen nicht notwendigerweise den Positionierungen der IHK. Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.