

Neue Seidenstraße | 17.10.2016 | Lesezeit 4 Min.

Pekings kolossales Konjunkturprogramm

Auf rund 850 Milliarden Dollar beläuft sich das Investitionsvolumen der „Neuen Seidenstraße“, die unter anderem für eine bessere Anbindung der wirtschaftlich abgehängten Provinzen Chinas sorgen soll. Der massive Ausbau des internationalen Schienen- und Seewegenetzes dient aber auch noch einem weiteren Ziel: Peking möchte mit den geplanten Routen Richtung Westen den grenzüberschreitenden Handel in seine Nachbarländer stärken.

In Europa verbindet man mit dem Begriff der „Neuen Seidenstraße“ vor allem neue Bahnverbindungen nach China. Tatsächlich ist dies aber nur ein Teil eines weit größeren Plans, den Peking erstmals 2013 unter dem Titel „One Belt, One Road“ (OBOR) präsentierte: OBOR ist der Versuch, einen komplexen Handelsraum in Eurasien zu schaffen, der China vor allem eines verschaffen soll - neue Wachstumschancen.

Das Investitionsvolumen von OBOR ist gewaltig:

Mit umgerechnet 850 Milliarden Dollar sollen rund 900 Projekte in 64 Ländern finanziert werden.

Bislang hat China für das Projekt „Neue Seidenstraße“ mit 30 Ländern Abkommen geschlossen und in mehreren Investitionsfonds rund 60 Milliarden Dollar bereitgestellt. Auch die Asiatische Infrastrukturinvestmentbank mit einem Gründungskapital von 100 Milliarden Dollar ist Teil der OBOR-Initiative (siehe Seiten 4-5).

Der Seeweg ist besonders beliebt

Der Titel „One Belt, One Road“ ist insofern irreführend, als es schon heute viele Wege Richtung China gibt. Dabei wird das Gros der Waren über den Seeweg transportiert:

Mehr als 90 Prozent der Güter, die China nach Europa exportiert, gelangen per Schiff an ihren Bestimmungsort.

Grund dafür sind die extrem günstigen Transportkosten: Die Verschiffung eines Großcontainers von China nach Europa kostet derzeit weniger als 2.000 Dollar. Allerdings dauert der Seeweg auch recht lange – inklusive Vor- und Nachlauf ist ein Container zwischen China und Europa 30 bis 35 Tage unterwegs.

Neue Zugverbindungen sollen die westchinesischen Provinzen an die Welthandelswege anschließen und armen Nachbarländern wie Indien und Pakistan wirtschaftlich zugutekommen.

Obwohl viele Reedereien momentan in wirtschaftlichen Schwierigkeiten stecken – erst im September ist die koreanische Großreederei Hanjin als erste große Linienreederei in die Insolvenz gegangen –, wird das Schiff wohl das Rückgrat des Welthandels bleiben. Aus diesem Grund investiert auch China im Rahmen seiner OBOR-Strategie viel in ausländische Häfen.

Der Hafen von Piräus soll zu einem Hauptumschlagplatz ausgebaut werden

Einerseits werden bislang wenig genutzte Häfen wie Port Lamu in Kenia ausgebaut, um neue Absatzgebiete logistisch zu erschließen. Andererseits investiert China in die Effizienz der Transportwege auf See. So soll beispielsweise der Hafen von Piräus nahe bei Athen zur logistischen Hauptumschlagbasis für den gesamten Mittelmeerraum ausgebaut werden. Dies hätte gravierende Auswirkungen auf die Güterverkehrsströme in Europa: Statt über die Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg würde ein Großteil der Container aus und nach China dann in Griechenland umgeschlagen.

Chinas zweitwichtigster Transportweg ist die Schiene. Schon seit einigen Jahren rollen Güterzüge von der Volksrepublik über Russland Richtung Duisburg. Mit einer Transportdauer von 20 bis 25 Tagen inklusive Vor- und Nachlauf ist der Bahntransport zwar um einiges schneller als der Seeweg – allerdings mit Preisen von 4.000 bis 6.000 Dollar pro Container auch zwei- bis dreimal so teuer.

Ein Containerschiff ersetzt 300 Züge

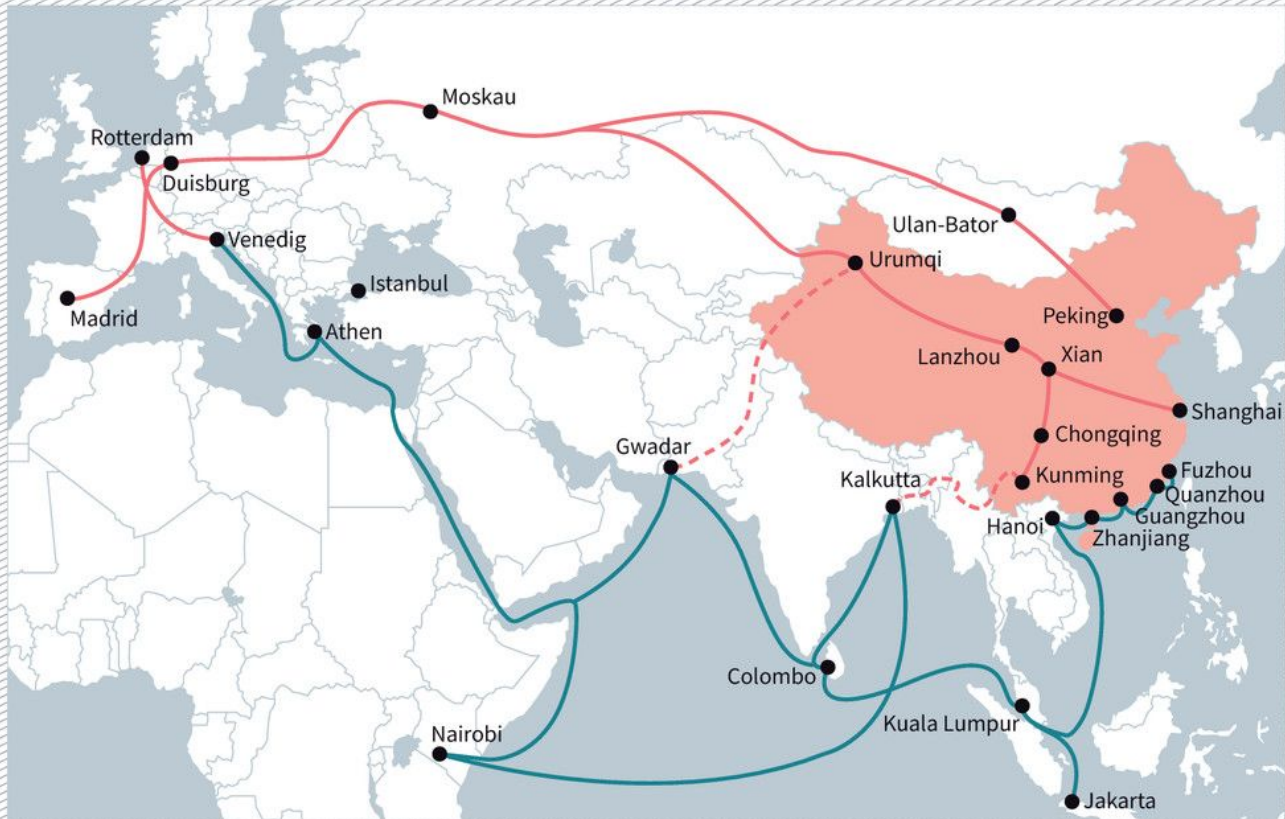
Damit die Schiene eine echte Alternative zum Seeweg werden kann, fehlt es zudem an Kapazitäten: Um ein Containerschiff zu ersetzen, braucht man bis zu 300 Züge. Gleichwohl will China unter der Überschrift „Silk Road Economic Belt“ (SREB) massiv in den Landverkehr mit seinen Nachbarländern und in deren Wirtschaft investieren (Grafik):

Ein großes Projekt im Rahmen von SREB ist der Bau einer Schienenverbindung von Westchina zum pakistanischen Hafen Gwadar.

Neue Seidenstraße

Prioritäre Ausbauprojekte Chinas im Rahmen der Initiative „One Belt, One Road“

- Landweg per Schiene
- ▨ geplanter Landweg per Schiene
- Seeweg



Quelle: Merics Institute for China Studies
© 2016 IW Medien / iwd

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Ein anderes großes Vorhaben ist der Bau einer Zugverbindung zwischen der südwestchinesischen Provinz Yunnan über Myanmar und Bangladesch bis Kalkutta.

Beide Projekte sollen dafür sorgen, dass die abgelegenen westchinesischen Provinzen an die Welthandelswege angeschlossen werden und die wirtschaftliche Aktivität in armen Nachbarländern wie Indien oder Pakistan angeregt wird. Denn die regionale Vernetzung Chinas ist nur schwach ausgeprägt:

Lediglich rund 9 Prozent der chinesischen Warenexporte gehen in die 14 Nachbarländer.

Zum Vergleich: In Deutschland beträgt der Anteil der Wareneinfuhren, die von den neun Nachbarstaaten eingekauft werden, insgesamt fast 37 Prozent.

Die Neue Seidenstraße soll auch ärmeren Chinesen helfen

Die OBOR-Initiative soll zudem ein weiteres Problem der chinesischen Gesellschaft lösen: Die Wohlstandsgewinne der vergangenen 20 Jahre sind in China sehr ungleich verteilt. In den Küstenregionen erzielten die chinesischen Haushalte 2014 ein Durchschnittseinkommen zwischen 5.000 und 8.000 Dollar, während die 350 Millionen Einwohner der west- und nordchinesischen Provinzen nur auf rund 3.000 Dollar pro Haushalt kamen.

Finden die Menschen künftig aufgrund der besseren Anbindung und Vernetzung an die Nachbarländer auch in diesen Regionen Arbeit und erwirtschaften ein angemessenes Einkommen, müssen irgendwann nicht mehr Millionen chinesischer Wanderarbeiter gen Osten ziehen.

IW-Kurzbericht 60/2016

[Thomas Puls: One Belt One Road – Chinas neue Seidenstraße](#)

Kernaussagen in Kürze:

- Rund 90 Prozent der chinesischen Exporte gelangen per Schiff nach Europa.
- China investiert in die Häfen von Piräus (Griechenland) und von Port Lamu (Kenia), um dort neue Umschlagbasen für chinesische Waren zu schaffen.
- Auch das Schienennetz zwischen China und seinen Nachbarländern soll ausgebaut werden – so ist eine Verbindung von Westchina zum pakistanischen

Hafen Gwadar geplant.