

Die chinesische Investitionsoffensive „One Belt, One Road“ Wirtschaftliche Potenziale für Österreich?

Julia Grübler und Robert Stehrer

Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (wiiv)

Die Motive Chinas für eine Wiederbelebung der historischen Seidenstraßen sind vielseitig und sowohl von handels- als auch geopolitischer Bedeutung. Die „One Belt, One Road“-Initiative sieht den Ausbau von Straßen- und Zugverbindungen sowie von maritimer Infrastruktur vor. Dafür kommen mehrere Routen in Frage, die rund 40 Länder einschließen. Durch die chinesische Übernahme von 67 Prozent der Anteile am größten griechischen Hafen in Piräus im Juli 2016 liegt aktuell der geographische Fokus chinesischer Infrastrukturinvestitionen in Europa im Westbalkan. Durch Verträge oder Absichtserklärungen bekannte Projekte belaufen sich für diese Region auf über 10 Milliarden Euro. Kurzfristig könnten sich für Österreich Potenziale durch die für Infrastrukturprojekte gefragte heimische Expertise z.B. im Tunnelbau oder in der Forschung, sowie über bestehende Handelsverflechtungen mit Zentral- und Osteuropa ergeben. Eine Analyse mittels internationaler Input-Output-Tabellen zeigt leicht positive Effekte für Österreich. Aktuelle, durch China finanzierte Projekte im Westbalkan könnten demnach das österreichische Bruttoinlandsprodukt (BIP) aufgrund von Handelsverflechtungen um 0,03 Prozent erhöhen. Mittelfristig könnte auch die Erhöhung des Einkommens in den Westbalkanstaaten die Nachfrage nach österreichischen Produkten steigern. Zudem verkürzen die anvisierten Infrastrukturprojekte Transportzeiten entlang der Seidenstraßen erheblich. Österreich könnte diese Entwicklungen nutzen, um Exporte nach Asien zu erhöhen.

1. Einleitung

Im Jahr 2013 präsentierte der chinesische Präsident Xi Jinping zum ersten Mal seine Vision einer tiefergehenden Kooperation zwischen den Ländern entlang der bereits in der Antike existierenden Handelswege, bekannt als „Seidenstraße“. De facto handelt es sich hierbei um mehrere Seidenstraßen, die China sowohl über Land als auch per Seeweg über Zentralasien mit Indien und Europa verbanden. Bis in das 19. Jahrhundert hinein waren diese Wege von einem regen kommerziellen und kulturellen Austausch geprägt. Erst mit der über Jahrzehnte andauernden russischen kolonialen Expansion nach Zentralasien (Barisitz, 2016) – vorwiegend in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – schwand ihre Bedeutung als West-Ost-Verbindung.

Die Vision des chinesischen Präsidenten ist die Wiederbelebung dieser Handelsnetzwerke im Zuge der „One Belt, One Road“-Initiative, die später in „Belt and Road

Initiative“ (BRI) umbenannt wurde.¹ Dieses Projekt ist offen gestaltet und erlaubt allen Ländern entlang der Seidenstraße der Initiative zu folgen.

Zu den ersten konkreten Schritten für die Umsetzung der BRI gehörte die Gründung der „Asiatischen Infrastrukturinvestmentbank“ (AIIB), welche seit 16. Jänner 2016 tätig ist und auf Infrastrukturinvestitionen im asiatisch-pazifischen Raum abzielt. Österreich zählt zu einem der 57 unterzeichnenden Parteien. Diese setzen sich aus 37 regionalen und 20 nicht-regionalen Staaten zusammen. Zu letzteren zählen 14 EU-Mitgliedstaaten. Zusammen mit neun weiteren AIIB-Mitgliedern bildet Österreich im Direktorium eine Stimmrechtsgruppe. Mit einem Zeichnungskapital von 500,8 Millionen US-Dollar stellt Österreich 0,56% des Kapitals zur Verfügung und hält ein Stimmgewicht von 0,79% (AIIB, 2016).

Das Programm wird von Handelsabkommen mit den betroffenen Partnerstaaten sowie einer diplomatischen Offensive begleitet.

¹ Für eine detailliertere chronologische Übersicht siehe Xinhua, „Chronology of China's Belt and Road Initiative“ – http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/24/c_135464233.htm (zuletzt aktualisiert: 24. Juni 2016).

2. Motive und Entwicklungen

Dieses Kapitel beschäftigt sich zunächst mit den ökonomischen und geopolitischen Motiven Chinas für eine Wiederbelebung der Seidenstraße. Danach folgt ein kurzer Abriss über die historische Entwicklung der Seidenstraße bis zum heutigen Stand, und die Länder entlang der Seidenstraße werden in Perspektive gesetzt.

2.1. Vielseitige chinesische Motive für eine Wiederbelebung der Seidenstraße

Aus chinesischer Sicht gibt es mehrere Gründe für eine solche Großinitiative. Zunächst spielen allgemeine handels- bzw. geopolitische Ziele eine Rolle. Eine engere wirtschaftliche Beziehung zu Ländern entlang der Seidenstraße, insbesondere in Zentral- und Südostasien, kann durchaus als Gegeninitiative zu den neuen mega-regionalen Handelsabkommen TPP (Transpazifisches Partnerschaftsabkommen) und TTIP (Transatlantisches Handels- und Investitionsabkommen) gewertet werden. TPP ist eine Initiative von 12 Ländern², welche sich derzeit im Ratifizierungsprozess befindet. TTIP ist ein umfassendes Abkommen zwischen den USA und der EU. Dieses Abkommen befindet sich noch in der Verhandlungsphase³.

Die Schwerpunktsetzung auf Infrastrukturprojekte birgt sowohl kurz- als auch mittel- und langfristige Vorteile für China. Aufgrund der Restrukturierung der chinesischen Wirtschaft zu mehr heimischer Nachfrage und Konsumgütern einerseits, und der vor allem für stark exportorientierte Ökonomien schmerzhaften Verlangsamung des Weltwirtschaftswachstums andererseits, haben sich erhebliche Überkapazitäten in Sektoren wie der Stahl- oder Zementindustrie, in der Bauwirtschaft oder im Bereich Maschinenbau aufgebaut. Kurz- und mittelfristig können diese Überkapazitäten im Zuge von Infrastrukturprojekten abgebaut werden.

Gleichzeitig können viele Projekte im Transportbereich zu kürzeren, sichereren und damit auch kostengünstigeren Handelsrouten nach Europa führen. Unter anderem kann China auch auf die Expertise chinesischer Firmen im Bau von Hochgeschwindigkeitszügen zurückgreifen, die ebenfalls ausländische Absatzmärkte suchen. Der Ausbau von Straßen-, Zug- und Schiffsverbindungen erlaubt zudem die Erschließung neuer Märkte und eine Stärkung des chinesischen Renminbi als internationale Transaktionswährung.

Des Weiteren spielt der erhoffte Zugang zu natürlichen Ressourcen (insbesondere Erdöl und Erdgas) als auch Mineralien eine Rolle, der vor allem durch die „21st Century Maritime Silk Road“ gesichert werden soll.

Auch versucht China damit die inländischen Entwicklungsziele zu verfolgen. Bereits seit dem Jahr 2000 – kurz bevor China im Dezember 2001 Mitglied der Welthandelsorganisation (WTO) wurde – versucht China die wirtschaftlichen Diskrepanzen zwischen den weit entwickelten Küstenregionen im Osten und den weniger entwickelten Regionen in Zentral- und Westchina (Abbildung 1) zu schließen.

Xi'an (oder auch Chang'an), die Hauptstadt der zentralchinesischen Provinz Shaanxi, gilt als der Startpunkt der antiken Seidenstraße. Sie ist zudem eine der drei größten Städte Zentralchinas, die zusammen mit Chongqing und Chengdu den bedeutendsten Wirtschaftsraum Westchinas – das sogenannte „Westliche Dreieck“ – bilden.

Xinjiang, ein im Nordwesten Chinas gelegenes autonomes Gebiet mit acht angrenzenden Nachbarstaaten⁴, soll das Tor nach Zentralasien werden. Die südwestliche Provinz Yunnan (angrenzend an Myanmar, Laos und Vietnam) dagegen soll das Zentrum für den Handel mit Süd- und Südostasien bilden.

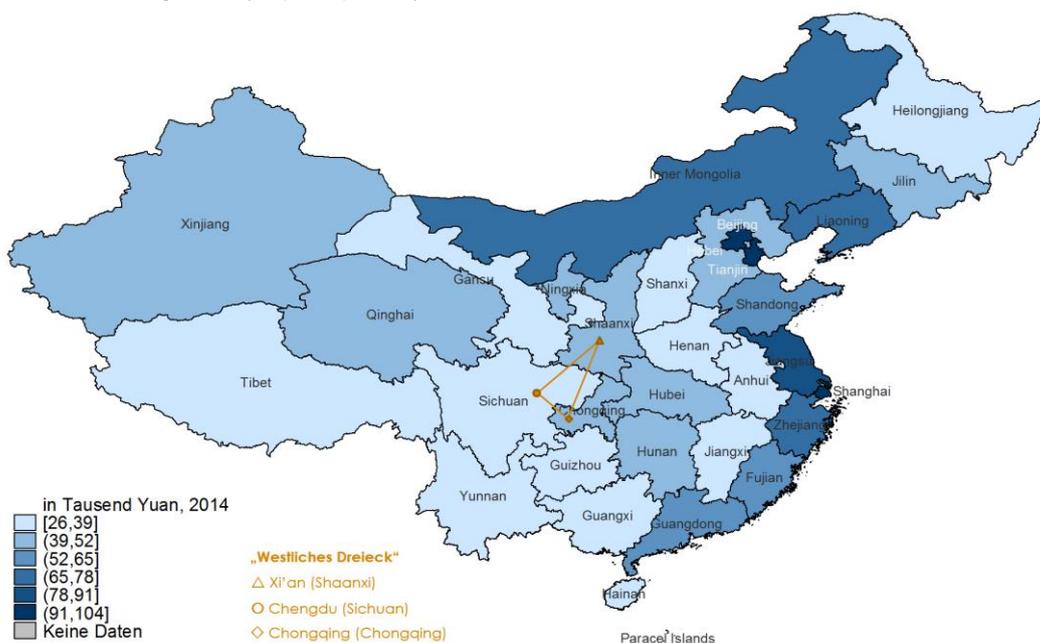
² Mitgliedstaaten des Transpazifischen Partnerschaftsabkommens (TPP – Trans-Pacific Partnership) sind Australien, Brunei Darussalam, Kanada, Chile, Japan, Malaysia, Mexiko, Neuseeland, Peru, Singapur, die USA und Vietnam. Mit dem neuen Präsidenten der USA, Donald Trump, hat sich die USA am 23. Jänner per Erlass aus TPP zurückgezogen.

³ Mit dem neuen Präsidenten der USA ist auch ein (baldiger) Abschluss von TTIP unwahrscheinlich geworden. Umso mehr könnte China, das in

beiden Abkommen nicht inkludiert war, auf stärkere Handelsverflechtungen im asiatischen Raum (unter chinesischer Führung) drängen.

⁴ Von Nordost nach Südwest: Mongolei, Russland, Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Afghanistan, sowie Pakistan und Indien über das umstrittene Kaschmir-Gebiet.

Abbildung 1: Regionale Entwicklung Chinas (BIP pro Kopf, 2014)



Datenquelle: National Bureau of Statistics of China. Anmerkung: wiw-Visualisierung.

2.2. Wie verlaufen die neuen Seidenstraßen?

Was heute durch den deutschen Geologen Ferdinand Freiherr von Richthofen (1833-1905) als Seidenstraße bekannt ist, war und ist eher ein Handelsnetz, das sich quer über Eurasien erstreckt. Bis in das sechste Jahrhundert – als schlussendlich auch im Westen Seidenproduktionstechniken angewandt werden konnten – war chinesische Seide ein zentrales Handelsprodukt entlang der Seidenstraße. Aber auch danach wurde bis ins 19. Jahrhundert reger Handel entlang der Seidenstraßen betrieben, da zunehmend mehr Produkte, wie etwa andere Textilien, Gewürze, Getreide oder Kunsthandwerk, nachgefragt wurden.

Die Vielfalt der Handelsrouten ergab sich durch veränderte Umweltbedingungen und geopolitische Überlegungen. Alternativrouten mussten beispielsweise gewählt bzw. erschlossen werden, wenn Flüsse in zentralasiatischen Steppen austrockneten. Ähnlich wie heute versuchten Handelsleute auch damals Routen durch von Krisen erschütterte Länder zu meiden. Beispielsweise entwickelte sich die Handelsroute vom Römischen Reich nach China über den Kaukasus und das Kaspische Meer, da Römer das damals befeindete Partherreich (ein nördliches Gebiet des heutigen Iran) meiden wollten.

Im Gegensatz zu heute konnten Güter nicht über den Seeweg bis nach Europa transportiert werden, sehr

wohl jedoch nach Südostasien, Indien und über den Indischen Ozean bis nach Afrika. Seit der Eröffnung des Suezkanals im Jahr 1869, der das Rote Meer mit dem Mittelmeer verbindet, ist ein durchgehender Seetransport zwischen Europa und China möglich. Der Suez-Kanal wurde in den letzten Jahren ebenfalls ausgebaut, was zu einer Erhöhung der Kapazität führte.

Auch heute kommen für die „One Belt, One Road“-Initiative mehrere Routen und damit auch unterschiedliche teilnehmende Länder infrage (Abbildung 2). Landwege durchkreuzen jedenfalls Länder Zentralasiens (Kasachstan, Kirgisistan, Turkmenistan, Usbekistan). Eine nördlich verlaufende Route schließt Russland, Weißrussland sowie die Ukraine und Moldau bis nach Rumänien ein. Eine mögliche südliche Route verläuft durch Zentralasien, den Iran (möglicherweise auch den Irak und Syrien) und die Türkei bis nach Bulgarien. Bereits heute besteht eine direkte 13.052 Kilometer lange Eisenbahnverbindung zwischen Madrid in Spanien und Yiwu im Osten Chinas¹, die Güter innerhalb von drei Wochen durch sechs Länder (Frankreich, Deutschland, Polen, Weißrussland, Russland, Kasachstan) transportiert. Mit chinesischen Investitionen der China Ocean Shipping Company (COSCO) in den Hafen von Piräus ist Griechenland das zentrale Verbindungsstück zwischen dem Seetransport nach Europa und weiteren Transportwegen in die EU durch den Westbalkan (Mazedonien, Albanien, Kosovo, Serbien, Bosnien und Herzegowina) als auch der Knotenpunkt für den weiteren Seetransport im Mittelmeerraum.

¹ Es kursieren Gerüchte, dass erwogen wird, diese Spanien-China-Bahnstrecke in der Zukunft auch für den Tourismus zu nutzen.

Abbildung 2: Die Seidenstraßen der Moderne



Quelle: Economist.com.

2.3. Zunehmende Bedeutung der Transportwirtschaft bei anhaltender Dominanz des Energiesektors

Im Seidenstraßenprojekt liegt der Fokus auf dem Ausbau von Infrastruktur, insbesondere im IT-Bereich, Transportwesen und für die Wasser- und Energieversorgung. In der China Global Investment Tracker Datenbank des American Enterprise Institutes werden Investitionen im Umfang von mindestens 100 Millionen US-Dollar erfasst und elf Sektoren zugeordnet (Scissors, 2016).

Vergleicht man die Struktur von Greenfield Investitionen – unter welchen die Errichtung neuer Betriebsstätten und entsprechender Infrastruktur zu verstehen ist – über die Zeit, ist ersichtlich, dass der Energiesektor noch immer eine zentrale Rolle spielt, obgleich seine Bedeutung seit 2011 abnehmend ist. Für die Periode 2009-2012 belief sich der Anteil chinesischer Greenfield Investitionen im Energiesektor noch auf 47%, während er für den Zeitraum 2013-2016 (bis inklusive Juni) auf 28% schrumpfte.

Chinesische Greenfield Investitionen in der Metallindustrie erreichten ein Hoch in den Jahren 2013 und 2014, gefolgt von einem starken Rückgang. Auch Investitionen in Immobilien, die seit 2008 stetig anwuchsen, gingen ab 2014 sichtlich zurück. In den letzten Jahren wurden dafür erstmals Greenfield Investitionen im Tourismusbereich und in der Unterhaltungsbranche verbucht. Ein klarer Aufwärtstrend ist auch für die Transportwirtschaft beobachtbar. Ihr Anteil ist von etwa 4%

im Zeitraum 2009-2012 auf knappe 8% für die Zeit nach Ankündigung der „One Belt, One Road“-Initiative (Abbildung 3) angewachsen.

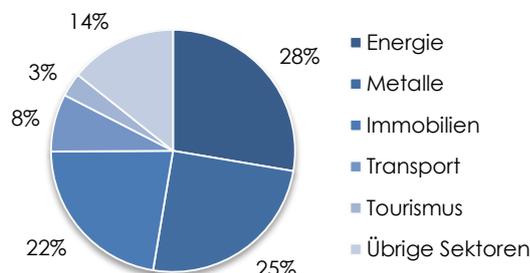
Der Anteil der Greenfield Investitionen ist leicht rückläufig und belief sich für die Periode 2013-2016 auf 28%. Andere Arten chinesischer Investitionen im Ausland – sogenannte Brownfield Investitionen – umfassen u.a. Unternehmensübernahmen bzw. Anteilskäufe, oder Renovierungen bestehender Betriebsstätten, wie beispielsweise die Investitionen in den Hafen von Piräus. Hier ist der Strukturwandel chinesischer Investitionen noch stärker ausgeprägt. Während der Energie- und Metallsektor im Zeitraum 2009-2012 noch 72% der gesamten Brownfield Investitionen ausmachten, waren diesen Industrien ab 2013 nur noch 31% zuzurechnen. Dafür vervielfachten sich die Anteile der Investitionen in die Transport- und Technologiesektoren.

Für die Analyse der Effekte der Silk Road Initiative auf Österreich greifen wir auf zwei Datenquellen zurück. Zum einen schlüsseln Levitin et al. (2016) in einem Papier der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) aktuelle und geplante Infrastrukturprojekte im Rahmen der Seidenstraßeninitiative in der Balkanregion auf. Zudem listet der Report der Investitionsförderagentur des chinesischen Handelsministeriums zur Kooperation zwischen China und Zentral- und Osteuropa eine Auswahl von Projekten auf (CIPA, 2016).

Für Länder entlang der Seidenstraße außerhalb dieser Region greifen wir auf die China Global Investment Tracker Datenbank zurück und fokussieren Greenfield In-

vestitionen und Bauverträge in den Industrien (i) Wasser- und (ii) Energieversorgung, (iii) Technologie und (iv) Transport.

Abbildung 3: Struktur der chinesischen Greenfield Investitionen in der Periode Jan. 2013 – Jun. 2016



Datenquelle: China Global Investment Tracker (Juli 2016). Anmerkung: wiiw-Berechnung.

2.4. Pakistan, Russland, Indien und Iran bedeutende Investitionsstandorte

Beim 3. CEE-China-Gipfel in Belgrad im Jahr 2014 wurde die „16+1“-Initiative ins Leben gerufen. Sie umfasst elf zentral- und osteuropäische EU-Mitgliedstaaten (Bulgarien, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn, kurz: EU 11) und fünf Länder außerhalb der EU im Westbalkan (Albanien, Bosnien und Herzegowina, Serbien, Mazedonien und Montenegro). Österreich hat bei der „16+1“-Initiative vorerst nur Beobachterstatus. Allerdings ist Österreich aktiv am Berlin-Prozess beteiligt, der europäische Investitionen in Ländern der Westbalkanregion koordiniert.

Wie im Abschnitt 2.2 beschrieben, kommen startend vom Westbalkan verschiedene Transportrouten nach Asien in Erwägung. Auf europäischer Seite ist Griechenland der bedeutendste Knotenpunkt für den Seeweg

nach Indien und China. Die Türkei ist die Andockstelle für den südlich verlaufenden Landtransportweg über den Mittleren Osten und Westasien nach China. Eine nördlich verlaufende Route schließt Russland und möglicherweise Weißrussland und die Ukraine ein.

Abhängig von der Wahl der Route wird der Handelsweg durch ein oder mehrere zentralasiatische Länder (Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Turkmenistan, Usbekistan) über den Mittleren Osten und Südasien (Syrien, Irak, Iran, Afghanistan, Pakistan) nach China führen. Letzterer wäre der kürzere Weg. Mögliche Investitionsvorhaben sind allerdings durch politische Instabilität und Kriege einem erhöhten Risiko ausgesetzt. Das betrifft zum einen den Mittleren Osten, zum anderen aber auch die zwischen Pakistan und Indien umstrittene Region Kaschmir, die direkt an China grenzt.

Tabelle 1 listet die Bauverträge in den oben genannten Regionen auf. Dabei beschränken wir uns auf Industrien, die für die Silk Road Initiative relevant sind (Wasser- und Energieversorgung, Technologie und Transport). Diese Sektoren decken über 80% der gesamten Bauverträge ab; in den EU-11 und im Westbalkan sogar 96% bzw. 100%. In der Türkei richteten sich Bauverträge auch auf die Chemieindustrie und in Russland auf die Metallindustrie und Immobilien.

Chinesische Investitionen richten sich vor allem an asiatische Länder. Hier sticht insbesondere Pakistan ab dem Jahr 2013 hervor. Allein für den Aufbau des Pakistan-China Wirtschaftskorridors werden 46 Milliarden US-Dollar zur Verfügung gestellt (Bloomberg 2016; PIIE 2016). Aber auch für Indien und den Iran werden regelmäßig Bauverträge verzeichnet.

Sowohl Greenfield als auch Brownfield Investitionen in die EU-11 waren in den Jahren 2011 und 2012 am stärksten ausgeprägt. Seither haben sich Investitionsvorhaben vermehrt auf andere Länder in Europa verschoben, insbesondere auf Griechenland, die Türkei, Russland und den Westbalkan, für den die Bauverträge in den Jahren 2013 und 2014 jene der EU-11 um vieles überstiegen.

Tabelle 1: Bauverträge Chinas in Silk-Road-Industrien (2009-2016), in Millionen US-Dollar

Region/Länder	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
EU-11	100			2.290	1.290	130	1.330	110
Westbalkan		1.310			2.580	2.180	460	
Weitere Länder (Asien)	8.090	7.620	4.720	3.330	11.370	12.160	11.380	3.600
davon Indien	1.010	1.850	300		2.700			
davon Iran	3.350	1.790		1.250		500	500	330
davon Pakistan	600	3.250	820	500	7.160	7.150	10.480	3.000
Weitere Länder (Europa)		1.760	7.070	1.340	3.080	3.630	380	660
davon Russland		460		600		3.630	380	
davon Türkei		360			3.080			660
Summe	8.190	10.690	11.790	6.960	18.320	18.100	13.550	4.370

Datenquelle: China Global Investment Tracker (Juli 2016). Anmerkung: wiiw-Berechnung. 2016 umfasst nur das erste Halbjahr.

2.5. Aktuelle Projekte übersteigen 10 Milliarden Euro in Südosteuropa

Die angekündigten chinesischen Infrastrukturprojekte entlang der neuen Seidenstraße umfassen den Neu- und Ausbau von Eisenbahnen, Straßen und Häfen, aber auch die Verbreitung moderner IT-Infrastruktur und Transportlogistik sowie die Einrichtung von Sonderwirtschaftszonen (z.B. in Zentralasien).

In der Vergangenheit wurde von China bereits in Verkehrsverbindungen und Kraftwerke in Ost- und Südosteuropa investiert (CIPA, 2016). Aktuell ist der Großteil chinesischer Investitionen in den Visegrád-Staaten (Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn) Industriebeteiligungsprojekten zuzurechnen. Im Gegensatz dazu liegt der Fokus chinesischer Infrastrukturprojekte, für die bereits Verträge oder Absichtserklärungen bekannt gemacht wurden, in Europa geographisch in der Balkanregion, mit einer Investitionssumme von über 10 Milliarden Euro (Abbildung 4).¹

Laut einem EBRD-Bericht von Levitin et al. (2016) kommen in etwa 6,1 Milliarden Euro dem Energiesektor zu. Weitere 4,6 Milliarden Euro betreffen den Transportsektor, insbesondere die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Belgrad und Budapest. Dieses Projekt stellt die einzige Überlappung mit den Kern-Netzwerken dar, die im Berlin-Prozess definiert werden. Dieser im August 2014 von der deutschen Bundeskanzlerin Merkel initiierte Prozess ist als eine Initiative für mehr Kooperation zwischen der EU und der Westbalkanregion und für eine Verbesserung der Beitrittsvoraussetzungen für Länder dieser Region zu verstehen. Unter anderem unterstützt der Berlin-Prozess den Ausbau von Transportinfrastruktur. Damit sind die chinesischen Investitionsvorhaben mit einer Ausnahme komplementär zu den im Berlin-Prozess angedachten Infrastrukturinvestitionen zu sehen.

Die Hochgeschwindigkeitsverbindung über Skopje und Saloniki bis Athen/Piräus würde das Rückgrat einer neuen Nord-Süd-Verbindung bilden. COSCO ist bereits seit 2009 am Hafen von Piräus beteiligt. Am 1. Juli 2016 wurde vom griechischen Parlament der Vertrag, mit dem COSCO 67 Prozent der Anteile am größten griechischen Hafen erhält, mit einem Volumen von 368,5 Millionen Euro besiegelt. Der Transportweg zwischen Schanghai und Piräus dauert etwa 22 Tage. Das entspricht 10 Tagen weniger Transportzeit im Vergleich zur Verbindung zwischen Schanghai und nordeuropäischen Häfen wie Rotterdam oder Hamburg. Weitere Projekte zum Ausbau des regionalen Straßen- und Bahnnetzes sollen das Andocken an diese Hauptachse ermöglichen.

In **Albanien** investiert China 200 Millionen Euro in die Arber-Autobahn für den Teil zwischen Albanien und Mazedonien. Auch ein Industriepark in der Küstenstadt

Durres ist im Gespräch, für welchen jedoch keine genauen Angaben zu Investitionssummen gemacht wurden. In **Mazedonien** werden 580 Millionen Euro für den Bau von Autobahnstrecken zwischen Kicevo und Ohrid sowie zwischen Miladinovci und Stip über Kredite der chinesischen Exim Bank finanziert. Ob das Eisenbahnnetz im Zuge der Budapest-Belgrad-Verbindung modernisiert wird, obliegt noch einer Projektstudie.

Die Hochgeschwindigkeits-Zugverbindung zwischen Budapest und Belgrad umfasst 350 Kilometer. Mit 166 Kilometern entfallen von der Gesamtprojektsumme 700 Millionen Euro auf **Ungarn** und weitere 800 Millionen Euro auf **Serbien**, dessen Teilstrecke 184 Kilometer misst. Weitere 900 Millionen Euro werden für die Autobahnverbindung zwischen Rumänien und Montenegro über Serbien investiert. Für den Bau einer 450 MW-Wärmekraftwerkseinheit in Kostolac wurde an Serbien ein Kredit über 595 Millionen Euro von der chinesischen Exim Bank vergeben. Ein bereits erfolgreich abgeschlossenes Projekt ist die im Dezember 2014 eröffnete Donaubrücke in Belgrad, mit einer Investitionssumme von 170 Millionen Euro.

Die Investitionssumme für den Autobahnabschnitt in **Montenegro** beläuft sich auf 809 Millionen Euro. Zudem stehen fünf Projekte im Energiesektor im Raum, sowie der Bau einer Autobahn entlang der östlichen Küste des Adriatischen und des Ionischen Meeres von Italien bis Griechenland. Bereits seit Erreichung der Unabhängigkeit im Jahr 2006 investierte Montenegro etwa 100 Millionen Euro in den Wiederaufbau einer Handelschifflotte mit Schiffen aus chinesischer Produktion mit Krediten von Chinas Exim Bank.

Investitionen in der Höhe von 1,7 Milliarden Euro für **Bosnien und Herzegowina** ergibt sich aus drei Projekten: (i) dem 93 Kilometer langen Autobahnabschnitt zwischen Banja Luka und der kroatischen Stadt Split, (ii) einer 450 MW-Wärmekraftwerkseinheit in Tuzla, und (iii) einer 350 MW-Wärmekraftwerkseinheit in Banovici. Ein bereits abgeschlossenes Projekt ist die 300 MW-Einheit des Wärmekraftwerks in Stanari, für welches von der chinesischen Entwicklungsbank ein Kredit über 350 Millionen Euro zur Verfügung gestellt wurde.

Für **Bulgarien** liegen aktuell keine konkreten Investitionspläne vor. Potenzielle Projekte wären der Bau von Autobahnen zwischen den Städten Warna und Burgas sowie zwischen Ruse und Vilegrad. Außerdem wird versucht, chinesische Investoren für den Bau von zwei neuen Reaktoren für das Atomkraftwerk Kozloduy zu gewinnen. Für **Rumänien** finden sich aktuell vier laufende Projekte mit einer Gesamtinvestitionssumme von 4,2 Milliarden Euro. Dazu zählt eine 500 MW-Wärmekraftwerkseinheit in Rovinari (EUR 1 Mrd.), die Modernisierung der Minitia-Deva-Wärmekraftwerksanlage (EUR 250 Mio.), die Erweiterung des Tarnita-Lapustesti-Wasserkraftwerks (EUR 1 Mrd.) sowie der Bau von zwei neuen Reaktoren des Cernavoda-Atomkraftwerks (EUR 2 Mrd.).

¹ Wir danken Mario Holzner für Hilfe bei der Datenaufbereitung.

Abbildung 4: Aktuelle chinesische Investitionsvorhaben in Südosteuropa



Datenquelle: Intellinews via EBRD 2016 und Forbes.com. Anmerkung: wiiv-Visualisierung.

3. Auswirkungen für Österreich über Handelsverflechtungen

Das Potenzial der BRI für Österreich liegt vornehmlich in seiner langjährigen Erfahrung und intensiven Handelsbeziehung mit Zentral- und Osteuropa und weniger in direkten Beschäftigungseffekten¹ durch Infrastrukturprojekte, insbesondere aufgrund der abzubauenen Überkapazitäten Chinas.

Mittelfristig sollten chinesische Investitionsvorhaben in Infrastrukturprojekte – z.B. Straßen, Zugverbindungen, Häfen – die Wirtschaft in diesen Ländern beleben, zumal die Eisenbahn- und Autobahndichte in diesen Ländern noch sehr gering ist (Holzner, 2014). Österreich könnte als kleine, offene Volkswirtschaft von seinen engen Handelsbeziehungen zu den CESEE-Ländern und längerfristig günstigeren Transportmöglichkeiten nach Asien profitieren.

Im Folgenden wird daher kurz die Entwicklung der direkten Handelsbeziehungen Österreichs mit China sowie mit Handelspartnern entlang der neuen Seidenstraßen dargestellt.

3.1. Direkte Handelsbeziehungen Österreichs mit China

Die Entwicklung des neuen Seidenstraßennetzwerks hat potenziell Auswirkungen auf Transportkosten. Auch wenn Österreich und China kaum miteinander vergleichbar sind, haben sie doch eine bedeutende Gemeinsamkeit: In beiden Volkswirtschaften machen Exporte einen wesentlichen Anteil des Einkommens aus. Mehrwertschaffende Exporte in Prozent des Bruttoinlandsprodukts beliefen sich im Jahr 2014 für Österreich auf 32% und für China auf 19%. Damit ist es sowohl für Österreich als auch China von Interesse, kürzere West-Ost-Transportwege nutzen zu können.

Tabelle 2 zeigt die Import- und Exportflüsse (in Millionen Euro) zwischen Österreich und China für das Jahr 2015. Österreichische Importe aus China beliefen sich auf EUR 8 Mrd. Damit positionierte sich China auf Rang 3 aller österreichischen Handelspartner, nach Deutschland und Italien und gefolgt von der Schweiz, Tschechien und den USA. Im selben Jahr war China der zehntgrößte Absatzmarkt für österreichische Produkte. Die Top 3 bildeten Deutschland, die USA und Italien, gefolgt von der Schweiz und weiteren fünf EU-Mitgliedstaaten.

Tabelle 2: Aktuelles Handelsvolumen mit China (2015)

Österreichische Importe im Jahr 2015				Österreichische Exporte im Jahr 2015			
	in Mio. EUR	Anteil in %	Rang		in Mio. EUR	Anteil in %	Rang
CN	7.956,9	5,96	3	CN	3.304,7	2,51	10

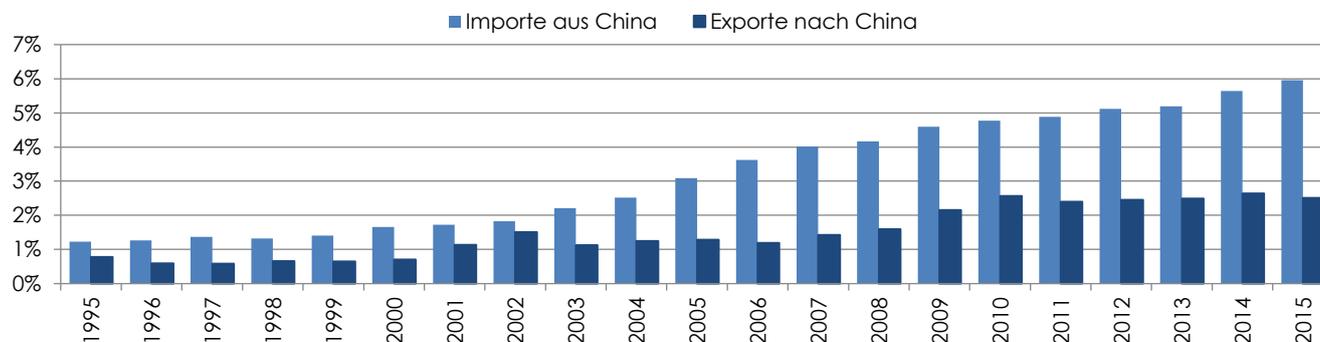
Datenquelle: Statistik Austria. Anmerkung: Ohne Macau und Hongkong.

¹ Siehe dazu unter anderem den EBRD-Bericht von Levitin et al. (2016).

Abbildung 5 stellt die Bedeutung der österreichischen Importe aus China jener der österreichischen Exporte nach China für die Periode 1995-2015 gegenüber. Während der Anteil chinesischer Importe (in Prozent der gesamten österreichischen Importe) seit 1998 stetig

zunahm, bis zu einem Niveau von 6 Prozent im Jahr 2015, verlor China als Absatzmarkt österreichischer Produkte zwischenzeitlich etwas an Bedeutung und ist seit 2011 relativ stabil bei rund 2,5 Prozent.

Abbildung 5: Handelsflüsse von und nach China (1995-2015)



Datenquelle: Statistik Austria. Anmerkung: Ohne Macau und Hongkong. Anmerkung: wiiv-Visualisierung.

Unabhängig vom Ausbau der Seidenstraße ist ein Anstieg der österreichischen Exporte durch den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2022 an Peking zu erwarten. Bereits die Bewerbung löste einen Boom im chinesischen Wintersportsektor aus (WKO, 2015a). Die österreichische Expertise in der Planung, Organisation und Abwicklung von Wintersportveranstaltungen, sowie die jahrzehntelange Erfahrung mit spezieller Infrastruktur für Skigebiete (Schachinger et al, 2015) eröffnet Geschäftsmöglichkeiten in der Beratung und Belieferung von Skigebieten, beispielsweise mit Beschneiungsanlagen und Pistenausstattung.

Mit einem Wachstum von 15 Prozent pro Jahr birgt auch der Umwelttechnikmarkt in China Exportpotenzial für Österreich (WKO, 2016).

Auch im Rahmen der „One Belt, One Road“-Initiative könnte Österreich auf eine seiner speziellen Expertisen zurückgreifen. Da sich das Seidenstraßenprojekt durch groß angelegte Infrastrukturinvestitionen auszeichnet, könnte Österreich sich mit seiner Erfahrung beispielsweise im Tunnelbau profilieren und damit direkt von der chinesischen Initiative profitieren.

Das Beispiel der China Electronics Technology Group (CETC), die im Jahr 2016 entschied, eine Europazentrale in Österreich aufzubauen, zeigt sowohl den internationalen Stellenwert der österreichischen Forschung, als auch die Bedeutung von Forschungsk Kooperationen für die Attraktivität Österreichs als Investitionsstandort.

Das österreichische AußenwirtschaftsCenter in Hongkong berichtete zudem nach der 2. China-Österreich Investoren Konferenz von einem Umschwung Chinas in der Investitionsstrategie, weg von Großfirmen hin zu kleinen und mittleren Unternehmen, wovon Österreich profitieren könnte (WKO, 2015b).

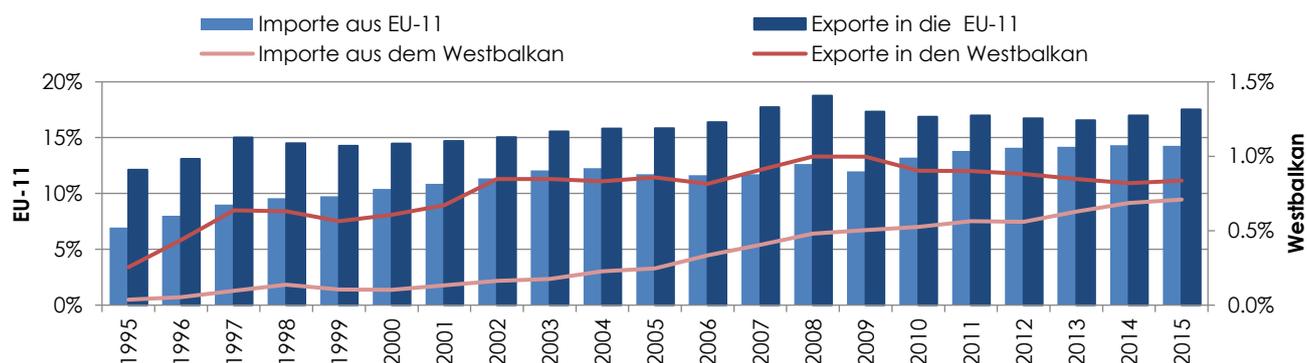
3.2. Österreichische Handelsbeziehungen mit den „16+1“

Teil der „16+1“-Initiative ist – wie oben beschrieben – die Verbesserung der Überlandroute vom griechischen Hafen Piräus über den Westbalkan bis nach Westeuropa. Ein Kernstück ist die Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung zwischen Belgrad in Serbien und Budapest in Ungarn, welche sich bereits im Bau befindet. Weitere Infrastrukturprojekte sollen eine Anbindung an diese Nord-Süd-Verbindung ermöglichen. Der Bedarf an Infrastrukturinvestitionen ist in allen osteuropäischen Staaten sehr hoch, insbesondere auf dem Balkan. Daher wurde die Initiative von den betroffenen Staaten sehr positiv aufgenommen.

Die Entwicklung der österreichischen Handelsbeziehungen mit den Ländern der „16+1“-Initiative zwischen 1995 und 2015 wird in Abbildung 6 dargestellt. Österreich ist ein Nettoexporteur sowohl in die EU-11-Staaten (linke vertikale Achse) als auch in die Westbalkanstaaten (rechte vertikale Achse). Der Anteil der Importe aus den EU-11-Ländern wuchs stetig von 7 Prozent im Jahr 1995 bis auf 14,3 Prozent im Jahr 2015. Der Anteil der österreichischen Exporte in diese Region steigerte sich von 12,1 Prozent im Jahr 1995 auf 18,8 Prozent im Jahr 2008. Seither liegt der Anteil bei rund 17 Prozent, mit einem leichten Aufwärtstrend seit 2013.

Die Bedeutung der Westbalkanregion für den österreichischen Handel ist derzeit wesentlich geringer als jene der osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten. Sowohl Exporte in die als auch Importe aus der Region entwickeln sich jedoch ab 2000 sehr dynamisch. Exporte in den Westbalkan brachen erstmals mit der Finanzkrise ein und waren abermals seit dem Jahr 2012 leicht rückläufig, scheinen sich aber seit 2013 wieder zu erholen.

Abbildung 6: Handelsflüsse von und nach „16+1“-Länder (1995-2015)



Datenquelle: Statistik Austria. Anmerkung: wiw-Visualisierung.

Für Österreich ist die Westbalkanregion im Zuge der „One Belt, One Road“-Initiative aus mindestens drei Gründen von Interesse: Zum einen werden Transportkosten für den internationalen Handel durch die direkte Anbindung an den Hafen von Piräus reduziert. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die österreichische Expertise im Tunnelbau bei Transportinfrastrukturprojekten einzubringen. Zu guter Letzt kann Österreich auch von einem zu erwartenden steigenden Einkommen in der Region profitieren. So zeigten Analysen zum Berlin-Prozess, dass umfassende Investitionen in die Transportinfrastruktur von über 7,7 Milliarden Euro über einen Zeitraum von 15 Jahren zu einem Wachstumsschub in den Westbalkanländern von bis zu einem Prozentpunkt führen können (Holzner et al., 2015). Da Österreich Nettoexporteur in diese Region ist, kann mit einem durch Investitionen vorangetriebenen Einkommensschub auch von einer erhöhten Nachfrage und damit auch mit einem steigenden Exportvolumen gerechnet werden.

Handelsdaten für einzelne Länder der Region für das Jahr 2015 sind in Tabelle 3 dargestellt. Sie zeigt das Handelsvolumen (in Millionen Euro) sowie den länderspezifischen Anteil am österreichischen Außenhandel und die Bedeutung der einzelnen Länder im Vergleich zu allen Handelspartnern Österreichs durch ein Länderranking auf.

Die Tabelle zeigt sehr deutlich die dominierende Rolle der direkten (östlichen) Nachbarstaaten Österreichs, mit Tschechien und Ungarn an der Spitze. Die jüngsten EU-Mitglieder sowie Bosnien und Herzegowina und Serbien befinden sich im Mittelfeld. Etwas abgeschlagen bilden die baltischen Staaten sowie Albanien, Mazedonien und Montenegro den unteren Teil der Liste. In Summe stammten im Jahr 2015 knapp 15 Prozent aller österreichischen Importe aus der „16+1“-Region. Gleichzeitig bildete diese Region den Markt für über 18 Prozent aller österreichischen Exporte.

Tabelle 3: Aktuelles Handelsvolumen mit „16+1“-Ländern (2015)

Österreichische Importe im Jahr 2015			
	in Mio. EUR	Anteil in %	Rang
CZ	5.577,3	4,18	5
HU	3.457,2	2,59	9
PL	2.985,4	2,24	10
SK	2.967,9	2,22	11
SI	1.724,7	1,29	17
RO	1.233,6	0,92	19
HR	539,1	0,40	28
BA	461,8	0,35	35
BG	414,1	0,31	37
RS	394,6	0,30	38
LT	92,9	0,07	58
MK	69,6	0,05	63
EE	48,3	0,04	69
LV	33,3	0,02	73
AL	17,8	0,01	83
ME	3,2	0,00	101
Gesamt	20.020,8	14,99	

Datenquelle: Statistik Austria.

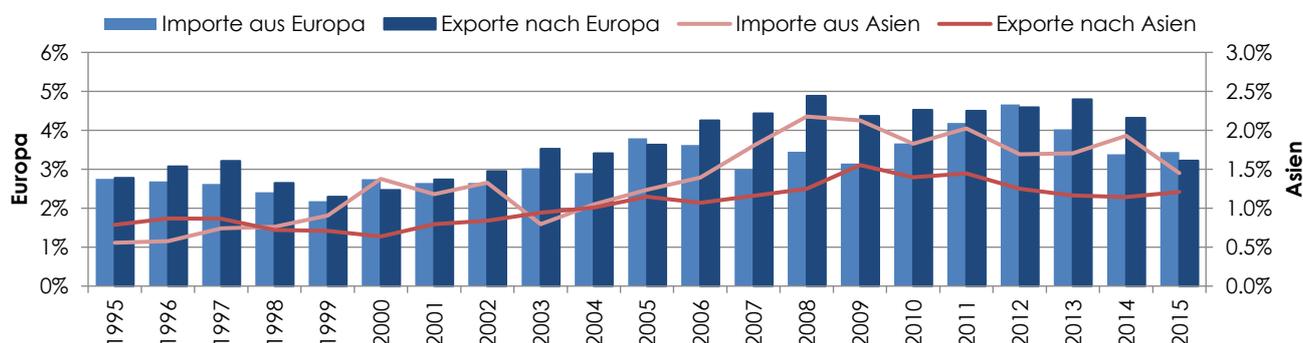
Österreichische Exporte im Jahr 2015			
	in Mio. EUR	Anteil in %	Rang
CZ	4.726,6	3,59	6
HU	4.318,0	3,28	7
PL	4.156,4	3,16	9
SK	2.713,1	2,06	11
SI	2.690,2	2,05	12
RO	1.994,4	1,52	15
HR	1.375,9	1,05	20
BG	643,6	0,49	30
RS	550,6	0,42	33
BA	336,0	0,26	42
LT	174,8	0,13	53
LV	134,9	0,10	59
EE	121,8	0,09	61
MK	121,3	0,09	62
AL	59,8	0,05	78
ME	31,6	0,02	86
Gesamt	24.149,2	18,36	

3.3. Zunehmende Bedeutung Osteuropas und Zentralasiens

Abbildung 7 zeigt die Entwicklung der österreichischen Handelsbeziehungen mit weiteren Ländern Osteuropas und Zentralasiens entlang der neuen Seidenstraßen auf. Wir unterscheiden geographisch zwischen Ländern in Europa (linke vertikale Achse) und jenen im Mittleren Osten sowie in West-, Süd- und Zentralasien, die unter „Asien“ (rechte vertikale Achse) zusammengefasst werden. Für beide Regionen ist ein stetiger Anstieg sowohl der Export- als auch der Importflüsse bis 2008 beobachtbar.

Der Einbruch der Importe aus den europäischen Ländern entlang der Seidenstraße ist zu einem großen Teil den Sanktionen gegen Russland zuzurechnen. Handelsflüsse von und nach Asien entwickeln sich besonders seit dem Jahr 2003 sehr dynamisch. Ihre Bedeutung ist im Vergleich zu europäischen Ländern entlang der Seidenstraße jedoch noch gering. Eine verbesserte Transportinfrastruktur könnte eine Chance für Österreichs Exporte in wachsende asiatische Märkte (z.B. Iran) darstellen, ist allerdings gleichzeitig aufgrund der politischen Instabilität entlang der südlichen Landroute mit mehr Risiko behaftet.

Abbildung 7: Handel entlang der neuen Seidenstraßen außerhalb der „16+1“ (1995-2015)



Datenquelle: Statistik Austria. Anmerkung: wiiv-Visualisierung.

Tabelle 4 zeigt die österreichischen Importe und Exporte für das Jahr 2015 nach Handelspartner (in Millionen Euro). Zudem werden der Anteil dieser Länder im österreichischen Handel und die Wichtigkeit der Handelspartner mit einem Länderranking dargestellt.

Insgesamt kommen knapp 5 Prozent der österreichischen Importe aus dieser Region. Russland, die Türkei und Kasachstan stellen die Top 3 dar. Gleichzeitig machen sie mehr als 4 Prozent der österreichischen Exporte aus, wobei hier Russland die wichtigste Rolle einnimmt, gefolgt von der Türkei und Indien.

Tabelle 4 Aktueller Handel entlang der neuen Seidenstraße außerhalb der „16+1“ (2015)

Österreichische Importe im Jahr 2015			
	in Mio. EUR	Anteil in %	Rang
RU	2.436,0	1,82	13
TR	1.462,2	1,10	18
KZ	865,4	0,65	21
IN	711,1	0,53	23
UA	477,2	0,36	33
IQ	211,2	0,16	48
GR	203,7	0,15	49
PK	124,3	0,09	55
BY	21,7	0,02	79
IR	16,2	0,01	84
TM	3,9	0,00	98
ZU	2,8	0,00	104
SY	0,8	0,00	115
TJ	0,2	0,00	123
KG	0,2	0,00	124
AF	0,2	0,00	129
Gesamt	6.537,1	4,90	

Österreichische Exporte im Jahr 2015			
	in Mio. EUR	Anteil in %	Rang
RU	1.977,7	1,50	16
TR	1.403,3	1,07	19
IN	700,6	0,53	28
GR	377,5	0,29	39
UA	335,3	0,25	43
IR	248,2	0,19	47
KZ	220,5	0,17	50
BY	145,0	0,11	56
IQ	141,0	0,11	57
PK	113,4	0,09	67
UZ	80,9	0,06	72
TM	51,0	0,04	80
KG	10,5	0,01	104
AF	8,6	0,01	108
SY	7,3	0,01	112
TJ	6,7	0,01	113
Gesamt	827,6	4,43	

Datenquelle: Statistik Austria.

3.4. Österreich profitiert über indirekte Handelseffekte

Welche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Länder bzw. Österreichs sind durch die geplanten Infrastrukturmaßnahmen in Ost- und Südosteuropa zu erwarten? Unmittelbare Effekte ergeben sich aufgrund der Investitionstätigkeit, die zu erhöhter Nachfrage und somit (i) erhöhten Importen der Länder aus Österreich und (ii) weiteren Exporten Österreichs aufgrund von Handels- und Produktionsverflechtungen führen (zum Beispiel bewirkt die Nachfrage nach italienischen Gütern im Zuge der Investitionstätigkeit am Westbalkan auch Exporte Österreichs zur Herstellung dieser Güter).

Eine derartige Produktionsverflechtung wird mittels internationaler Input-Output Tabellen dargestellt. Diese gibt Auskunft über die von einer Industrie – in diesem Fall der Bauwirtschaft – zur Produktion benötigten Vorleistungen aus anderen Industrien und Ländern. Zur Berücksichtigung der oben erwähnten indirekten Effekte, wird aus der technischen Koeffizienten-Matrix (die die Vorleistungen jeder Industrie pro Produktionseinheit angibt) die sogenannte Leontief-Inverse berechnet (für Details siehe Miller und Blair, 2009). Multipliziert man diese mit der jeweiligen Investitionsnachfrage ergibt sich die dafür benötigte Bruttoproduktion in den einzelnen Industrien. Diese lässt sich mit Information über die jeweilige Wertschöpfung pro Produktionseinheit auch in Einkommenseffekte umrechnen. Dies entspricht formal der Berechnung von Produktions- bzw. Einkommensmultiplikatoren (siehe Miller und Blair, 2009). Als Datengrundlage dient eine um weitere europäische Länder, insbesondere aus der Westbalkanregion, erweiterte World Input-Output Database (WIOD).¹

Weitere Effekte würden sich aus den dadurch steigenden Einkommen und der damit verbundenen höheren Nachfrage ergeben, was jedoch in der folgenden Analyse nicht berücksichtigt wird.

Die oben genannte Summe an Projekten in Südosteuropa beläuft sich auf etwa 10 Milliarden Euro, verteilt auf einzelne Länder (wie in Abschnitt 2.5 dargestellt). Durch diese Investitionen würden aufgrund der internationalen Verflechtungen die österreichischen Exporte um etwa 260 Millionen Euro ansteigen (was etwa 0,2 Prozent der gesamten österreichischen Exporte entspricht). Umgerechnet in österreichische Wertschöpfung ergibt sich ein Effekt von etwa 100 Millionen Euro, was in etwa 0,029 Prozent des österreichischen BIP entspricht.

Berücksichtigt man zudem Greenfield Investitionen und Bauverträge in den Bereichen Wasser- und Energieversorgung, Technologie und Transport für die Periode 2013-2016 für Russland und die Türkei im Ausmaß von 7,2 bzw. 3,7 Milliarden Euro laut China Global Investment Tracker, erhöht sich der Effekt auf 0,033 Prozent.

Somit sind die Effekte der Investitionsvorhaben über vermehrte Exporte, die durch die Seidenstraßeninitiative initiiert werden könnten, als eher gering aber positiv einzuschätzen.

Die Schätzungen könnten sich durch die lange Laufzeit von vielen Infrastrukturprojekten und ggf. durch starke Involvement von chinesischen Firmen als zu hoch herausstellen.

Andererseits ist zu berücksichtigen, dass keinerlei induzierte Effekte (über höhere Einkommen und somit höheren Konsum) miteinbezogen wurden. Ein Exportpotenzial könnte sich jedoch auch aufgrund der höheren Nachfrage nach (eventuell technologieintensiven) Kapitalgütern und qualifizierten Arbeitskräften ergeben (was in diese Berechnungen nicht einget).²

Zum Vergleich, eine Abschätzung der Effekte eines potenziellen EU-China Freihandelsabkommens in Pelkman et al. (2016) durch ein CGE-Modell ergibt einen (langfristigen) Niveaueffekt auf das gesamte Einkommen in der EU im Ausmaß von 0,43 Prozent und auf Österreich von 0,44 Prozent im ‚gemäßigten‘ Szenario.² Vergleicht man trotz der unterschiedlichen Methoden diese errechneten Effekte, zeigt sich, dass die Infrastrukturinvestitionen im Rahmen der Seidenstraßeninitiative etwas weniger als ein Zehntel der Effekte eines potenziellen EU-China Freihandelsabkommens ausmachen.

Nach Sektoren zeigen sich überdurchschnittliche Effekte in der Sachgüterproduktion, insbesondere für Gummi- und Kunststoffwaren (+0,24 Prozent der Wertschöpfung dieser Industrie), chemische Erzeugnisse (+0,18 Prozent), sowie Metallerzeugung und -bearbeitung (+0,15 Prozent). Auch wissenschaftliche, technische und sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen verzeichnen ein Plus von 0,04 Prozent.

Die Effekte für die direkt betroffenen Länder sind natürlich höher und reichen von bescheidenen 0,5 Prozent des BIP in Ungarn bis zu sogar 14 Prozent in Montenegro. Die Länder mit den potenziell stärksten Effekten (in Prozent des heimischen BIP) sind Montenegro, Bosnien und Herzegowina, Mazedonien und Serbien. Dies liegt einerseits an der geringen Größe der Länder, wodurch die oben genannten Investitionsbeträge doch einen beträchtlichen Anstieg der gesamten Nachfrage in diesen Ländern ausmachen. Andererseits sind dies auch genau jene Länder, in denen konkrete Investitionsvorhaben getätigt werden sollten. Aber auch hier gilt wieder, dass sich diese Investitionen über einen längeren Zeitraum verteilen werden bzw. der Anteil der Projekte, die von chinesischen Unternehmen und Arbeitskräften umgesetzt werden, schwierig abzuschätzen ist.

Längerfristige positive Effekte könnten sich durch die Senkung der Transportkosten ergeben, die allen Ländern entlang der neuen Seidenstraßen (bzw. über die

¹ Für Details siehe Stehrer und Timmer (2016), Timmer et al. (2016) und Reiter und Stehrer (2017).

² Im ‚ambitionierten‘ Szenario liegen diese Werte bei 0,76 für die EU und 0,75 Prozent für Österreich.

internationalen Produktionsverflechtungen auch weiteren Ländern) helfen könnte, die Exporte für Absatzmärkte in Eurasien zu steigern.

4. Wirtschaftspolitische Implikationen

Durch die chinesische Beteiligung am größten griechischen Hafen im Juli 2016 liegt aktuell der geographische Fokus chinesischer Infrastrukturinvestitionen in Europa im Rahmen der BRI im Westbalkan. Durch bestehende Handelsverflechtungen mit der Region sind für Österreich positive, aber der physischen und ökonomischen Größe dieser Länder entsprechend kleine Effekte zu erwarten.

Da jedoch für die Länder des Westbalkans (bzw. für die Länder der „16+1“-Initiative) allgemein positive Einkommenseffekte zu erwarten sind, wird Österreich als Nettoexporteur für diese Region jedoch durch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern profitieren, was durch einen Ausbau der Handelsbeziehungen verstärkt werden könnte.

Potenziale könnten sich außerdem beim Bedarf für spezialisierte Investitionsgüter bzw. Technologien (z.B. Tunnelbau, Steuerungssysteme) ergeben, die eventuell in Kooperation mit chinesischen Firmen angeboten werden könnten. Dafür wäre es empfehlenswert, die Präsenz österreichischer Unternehmen nicht nur in China selbst (z.B. über die österreichischen AußenwirtschaftsCenter) sondern auch in den Zielländern der chinesischen Infrastrukturinvestitionen zu verstärken.

Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit zeigen, dass der Standort Österreich attraktiv für chinesische Investitionen und Kooperationen ist. Gemeinsame Forschungsvorhaben in den für die „One Belt, One Road“-Initiative bedeutenden Bereichen könnten weiter forciert werden.

Langfristig könnte Österreich auch von der Reduktion der Transportkosten zu Absatzmärkten in zentral- und südostasiatischen Ländern sowie nach China profitieren, die sich durch den Ausbau der neuen Seidenstraßen ergibt.

5. Literaturverzeichnis

- AiIB (2016), "Asian Infrastructure Investment Bank Subscriptions and Voting Power of Member Countries. As of 22 September 2016". - <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/membership-status/.content/index/download/20160930035841674.pdf>
- American Enterprise Institute und Heritage Foundation, "China Global Investment Tracker". - <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- Barisitz, S., *Central Asia and the Silk Road – Economic Rise and Decline over Several Millennia*, Springer Publishing, Heidelberg, New York, 2017. – In: Barisitz, Stephan (2016), "Silk Road cycles over about two millennia", *wiiw Monthly Report*, No. 2016/10, Wien, Oktober, S. 5-9.
- China Investment Research (2015), "Majority of loans approved by largest policy lenders support expansion of trading routes" - <http://www.chinainvestmentresearch.org/press/chinese-overseas-lending-dominated-by-one-belt-one-road-strategy/> (15 Juni 2015).
- CIPA (2016), "China-Central and Eastern Europe Investment Cooperation Report", Investment Promotion Agency of Ministry of Commerce of the P.R. China.
- derStandard.at, "China-Konzern lässt sich in Graz nieder", <http://derstandard.at/2000046859284/China-Konzern-laesst-sich-in-Graz-nieder> (2. November 2016).
- Gokoluk, S., L. Pronina, und F. Mangi, "China About to Start \$35 Billion of Silk Road Plan in Pakistan", Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-11-24/china-about-to-start-35-billion-of-silk-road-plan-in-pakistan> (24. November 2016).
- Holzner, M. (2014), "The Effects of Highway Construction in the Balkans: Insights from the Via Militaris", *The wiiw Balkan Observatory*, Working Paper No. 112, Juni.
- Holzner, M., R. Stehrer und H. Vidovic (2015), "Infrastrukturinvestitionen am Westbalkan", *wiiw-Forschungsbericht* No. 2, September.
- Levitin, O., J. Milatovic und P. Sanfey (2016), "China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links", EBRD, Juli - <http://www.ebrd.com/news/2016/ebird-papers-highlight-potential-of-southeastern-europe.html>.
- Miller, R.E. und P.D. Blair (2009), "Input-Output Analysis: Foundations and Extensions", Cambridge (UK): Cambridge University Press.
- Pelkman, J., W. Hu, F. Mustilli, M. di Salvo, J. Francois, E. Bekkers, M. Manchin und P. Tomberger (2016), "Tomorrow's Silk Road, Assessing an EU-China Free Trade Agreement", Centre for European Policy Studies, Brüssel.
- PIIE (2016), "China's Belt and Road Initiative. Motives, Scope, and Challenges", ed. Djankov S. und S. Miner, PIIE Briefing 16-2, Peterson Institute for International Economics, Washington, D.C., März.
- Reiter, O. und R. Stehrer (2017), "Value-added trade and production integration in the Wider Europe", in Bearbeitung.
- Schachinger, W., V. Ebner, W. Lueghammer, C. Mumme und W. Schwarzbauer (2015), "Österreichische Kompetenzen für die Olympischen Winterspiele 2022 in Peking", Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFW), Oesterreichische Kontrollbank AG (OeKB), November.
- Scissors, D. (2016), "China's Outward Investment Explodes, and Peaks?", American Enterprise Institute, Juli.
- Stehrer, R. und M.P. Timmer (2016), "Provision of updated input-output and supply and use tables of the WIOD database", Finaler Report für DG ECFIN 2015 019/B.
- Timmer, M.P., B. Los, R. Stehrer und G.J. de Vries (2016), "An Anatomy of the Global Trade Slowdown based on the WIOD 2016 Release", GGDC research memorandum, No. 162, Universität Groningen.
- UNESCO, "The Silk and Spice Routes" - http://en.unesco.org/silkroad/sites/silkroad/files/SilkRoadMapOKS_big.jpg
- Van der Putten, F.-P. und M. Meijnders (2015), "China, Europe and the Maritime Silk Road", Clingendael Netherlands Institute of International Relations, März.
- WKO (2015a), "Peking erhält Zuschlag für Olympische Winterspiele 2022", AußenwirtschaftsCenter Peking, 31. Juli.
- WKO (2015b), "China baut Auslandsinvestitionen aus – Österreich kann davon profitieren", AußenwirtschaftsCenter Hong Kong, 20. Oktober 2015.
- WKO (2016), "Österreichische Umwelttechnik präsentiert sich in China", AußenwirtschaftsCenter Guangzhou, 28. Oktober.
- Xinhua (2016), "Chronology of China's Belt and Road Initiative" - http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/24/c_135464233.htm (zuletzt aktualisiert: 24. Juni 2016)

6. Appendix

Land	ISO-2	Region
China	CN	China
Bulgarien	BG	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Tschechien	CZ	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Estland	EE	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Kroatien	HR	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Ungarn	HU	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Litauen	LT	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Lettland	LV	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Polen	PL	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Rumänien	RO	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Slowenien	SI	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Slowakei	SK	16+1 (Zentral-, Ost- und Südosteuropa)
Albanien	AL	16+1 (Westbalkan)
Bosnien und Herzegowina	BA	16+1 (Westbalkan)
Montenegro	ME	16+1 (Westbalkan)
Mazedonien	MK	16+1 (Westbalkan)
Serbien	RS	16+1 (Westbalkan)
Afghanistan	AF	Weitere Länder (Asien)
Indien	IN	Weitere Länder (Asien)
Irak	IQ	Weitere Länder (Asien)
Iran	IR	Weitere Länder (Asien)
Kirgisistan	KG	Weitere Länder (Asien)
Kasachstan	KZ	Weitere Länder (Asien)
Pakistan	PK	Weitere Länder (Asien)
Syrien	SY	Weitere Länder (Asien)
Tadschikistan	TJ	Weitere Länder (Asien)
Turkmenistan	TM	Weitere Länder (Asien)
Usbekistan	UZ	Weitere Länder (Asien)
Weißrussland	BY	Weitere Länder (Europa)
Griechenland	GR	Weitere Länder (Europa)
Russland	RU	Weitere Länder (Europa)
Türkei	TR	Weitere Länder (Europa)
Ukraine	UA	Weitere Länder (Europa)

AutorInnen:

Julia Grübler und Robert Stehrer
Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (wiiw)
Telefon: +43 1 533 66 10-86
Email: gruebler@wiiw.ac.at

Impressum:

Die Policy Briefs erscheinen in unregelmäßigen Abständen zu aktuellen außenwirtschaftlichen Themen. Herausgeber ist das Kompetenzzentrum „Forschungsschwerpunkt Internationale Wirtschaft“ (FIW). Das Kompetenzzentrum FIW ist ein Projekt von WIFO, wiiw und WSR im Auftrag des BMWFW. Die Kooperationsvereinbarungen des FIW mit der Wirtschaftsuniversität Wien, der Universität Wien und der Johannes Kepler Universität Linz werden aus Hochschulraumstrukturmitteln gefördert. Es bietet den Zugang zu internationalen Außenwirtschafts-Datenbanken, eine Forschungsplattform und Informationen zu außenwirtschaftsrelevanten Themen.

Für die Inhalte der Policy Briefs sind die AutorInnen verantwortlich.

Kontakt:

FIW-Projektbüro
c/o WIFO
Arsenal, Objekt 20
1030 Wien
Telefon: +43 1 728 26 01 / 335
Email: fiw-pb@fiw.at
Webseite: <http://www.fiw.at/>

