

COMMERZBANK

Die Bank an Ihrer Seite



Fokusbericht

Belt and Road Initiative (BRI)

Die Neue Seidenstraße





Inhalt

04 Executive Summary

05 Einleitung

06 Die Belt and Road Initiative

06 China und die Welt wachsen zusammen

09 *Exkurs: Die Historische Seidenstraße*

10 Die Intention Chinas: geostrategischer Masterplan oder imperiale Überdehnung?

11 Finanzierung der BRI und Asian Infrastructure Investment Bank

12 Deutschland und die BRI

13 Die Chancen deutscher Mittelständler

13 Die BRI, das unbekannte Projekt?

13 Die BRI in der Entstehungsphase

15 Die BRI in der Betriebsphase

18 *Exkurs: Straßentransport*

21 Unterstützung für den Mittelstand

23 Anhang

36 Quellen

Executive Summary

Bei der 2013 von China ins Leben gerufenen „Neuen Seidenstraße“ oder „Belt and Road Initiative“ (BRI) handelt es sich um ein gigantisches Infrastrukturprogramm, das China mit Asien, Europa und Afrika verbinden soll. Nach der Fertigstellung der Verkehrswege, Häfen und Sonderwirtschaftszonen bildet die BRI ein fast weltumspannendes Netz von Handelswegen und Transportmitteln, das den Austausch von Waren und Dienstleistungen beschleunigen und erhöhen soll.

Die Haltung der Bundesregierung gegenüber der BRI ist noch unentschieden. Sie sieht durchaus die Vorteile einer vertieften ökonomischen Integration für Deutschland, befürchtet aber, dass China mit der Initiative den Versuch unternehmen könnte, Europa politisch zu spalten, zumal bereits 15 EU-Länder Partner der BRI sind.

Die deutschen Mittelständler sind über die BRI trotz der großen medialen Begleitung des Projekts bisher unzureichend informiert. Auch profitieren sie zurzeit nur in begrenztem Maße von den (Bau-)Aufträgen, wie eine Umfrage der Commerzbank unter ihren Kunden ergab. Experten raten ihnen daher, sich in China einheimische Partner zu suchen.

Attraktiv ist demgegenüber die bereits genutzte neue eurasiatische Kontinentalbrücke, eine fast 11.000 Kilometer lange Schienen- und Straßenverbindung aus China durch die Staaten der ehemaligen Sowjetunion und Osteuropas nach Deutschland. Die Transportzeiten zwischen China und Deutschland schrumpfen auf rund zwei Wochen. Die Wachstumsmärkte entlang der Kontinentalbrücke rücken zusammen, das Handelsvolumen wächst, neue Wertschöpfungsketten entstehen.

Die deutschen Nord- und Ostseehäfen erhoffen sich einen weiteren Aufschwung durch die Einbindung in die „Maritime Seidenstraße“, den Seeweg von Asien nach Afrika und durch den Suezkanal nach Europa. Auch hier können mittelständische Unternehmen von einer verbesserten Hafeninfrastruktur und kürzeren Transportzeiten profitieren.

Mittelständler, die sich entlang der BRI engagieren möchten, können Fehler beim Handel mit den BRI-Ländern oder bei Investitionen vermeiden, wenn ihnen von geeigneter Stelle geholfen wird. Eine strukturierte Beratung bieten die deutschen Auslandshandelskammern, staatliche Wirtschaftsförderinstitute wie die German Trade & Invest (GTAI) und schließlich auch die Commerzbank an. Hier finden sie Unterstützung bei der Beurteilung von Auslandsmärkten und deren Risiken, beim Markteintritt sowie beim weiteren Wachstum.

Einleitung

Vor etwas mehr als fünf Jahren, im September 2013, stellte der chinesische Staatspräsident Xi Jinping in der kasachischen Hauptstadt Astana seinen Plan für eine „Neuen Seidenstraße“ vor, die China mit den anderen asiatischen Ländern sowie mit Europa und Afrika auf dem Land- und Seeweg verbinden soll. Der in Anlehnung an die antike Seidenstraße gewählte Begriff verbreitet seitdem in den Medien eine große Strahlkraft. „Er klingt aufregend, nicht beängstigend, nach einer Abenteuerreise, an deren Ende Ruhm und Reichtum winken“, so beschreibt ein Wirtschaftsmagazin die Faszination, die von der Neuen Seidenstraße ausgeht.¹ Für China selbst ist die Bedeutung des Projekts so hoch, dass es seit dem 19. Parteitag der KP Chinas 2017 sogar in der Satzung der Partei verankert ist.²

In Deutschland betonen viele Verbände der mittelständischen Wirtschaft und auch die staatliche Wirtschaftsförderungsgesellschaft Germany Trade & Invest (GTAI) in diesem Zusammenhang durchweg die vielfältigen Chancen für deutsche Unternehmen. Wo und wie Mittelständler von der „Belt and Road Initiative“ (BRI), wie die Neue Seidenstraße in den offiziellen Dokumenten genannt wird, profitieren können, bleibt bislang jedoch weitgehend vage.

In diesem Fokusbericht werden daher die Chancen für mittelständische deutsche Unternehmen herausgearbeitet, die sich aus einem Engagement im Rahmen der BRI ergeben. Im Mittelpunkt der Analyse steht zum einen der Korridor entlang der neuen eurasischen Kontinentalbrücke, d.h. die Schienen- und Straßenverbindung aus China durch die Staaten der ehemaligen Sowjetunion und Osteuropas nach Deutschland. Den zweiten Schwerpunkt bildet die maritime Seidenstraße von China nach Afrika und durch den Suezkanal nach Europa.

Zu Beginn wird das Projekt BRI im Detail vorgestellt: Umfang, Finanzierung und Intention Chinas. Im Anschluss daran werden die Rolle und die Haltung Deutschlands und der Europäischen Union zur BRI erläutert. Das folgende Kapitel analysiert die den deutschen Mittelständlern erwachsenden Chancen des BRI-Projekts. Dabei wird einerseits zwischen der Entstehungsphase sowie andererseits der Betriebsphase unterschieden. Basis dieses Abschnitts ist eine Commerzbank-Umfrage unter ihren Mittelstandskunden. Damit werden zum ersten Mal in Deutschland Mittelständler zu ihren Erwartungen zur BRI befragt. Im Schlusskapitel wird dargelegt, wie die Commerzbank Mittelständler entlang der Neuen Seidenstraße unterstützen kann.



Die Belt and Road Initiative

China und die Welt wachsen zusammen

Die Belt and Road Initiative ist ein zweistufiges Projekt. In der Anfangsphase ist sie vor allem ein gigantisches Infrastrukturprogramm, das China mit Asien, Europa und Afrika verbinden soll. Nach der Fertigstellung der Verkehrswege, Häfen und Sonderwirtschaftszonen ist die BRI in ihrer zweiten Phase ein fast weltumspannendes Netz von Handelswegen und Transportmitteln, das den Austausch von Waren und Dienstleistungen beschleunigen und erhöhen soll. Der „Belt“ umfasst laut den offiziellen chinesischen Dokumenten sechs Wirtschaftskorridore zu Land, die in China beginnen bzw. enden oder in deren Zentrum China liegt **(siehe Abb. 1 auf der nächsten Seite)**.³

1. Die neue eurasische Kontinentalbrücke ist eine fast 11.000 Kilometer lange Eisenbahnverbindung von China durch die mittelasiatischen Republiken Kasachstan und Kirgistan, durch Russland, Weißrussland und die Ukraine bis in die EU-Staaten Polen, Slowakei, Tschechien, Rumänien, Deutschland und die Niederlande. In Österreich, bisher noch nicht Endpunkt einer Verbindung, wird darüber diskutiert, ob man mit Milliardeninvestitionen die Gleise mit der russischen Breitspur von 1.520 Millimetern, die bisher im slowakischen Košice enden, bis nach Wien verlängern soll.⁴

Die transkontinentale Eisenbahnstrecke ist bereits in Betrieb, wird aber modernisiert, um den Gütertransport auf der Schiene weiter zu steigern und zu beschleunigen. Wenn die Infrastruktur 2030 komplett ausgebaut ist, sollen die Güterzüge mit Tempo 300 in drei bis vier Tagen von China nach Europa rasen.⁵

Man sollte Chinas Fähigkeit, diese Vision in die Tat umzusetzen, nicht unterschätzen, hat das Land doch in weniger als 20 Jahren ein Hochgeschwindigkeitsnetz von 25.000 Kilometer Länge aufgebaut. Diese Eisenbahnroute ist das Kernstück der neuen eurasischen Kontinentalbrücke.

2. Der Korridor China-Mongolei-Russland verläuft nördlich der neuen eurasischen Landbrücke. Kernstück ist hier ebenfalls eine Schienenverbindung, die alte Transsibirische Eisenbahn mit der Verlängerung nach China: Moskau-Irkutsk-Ulan-Bator-Peking.

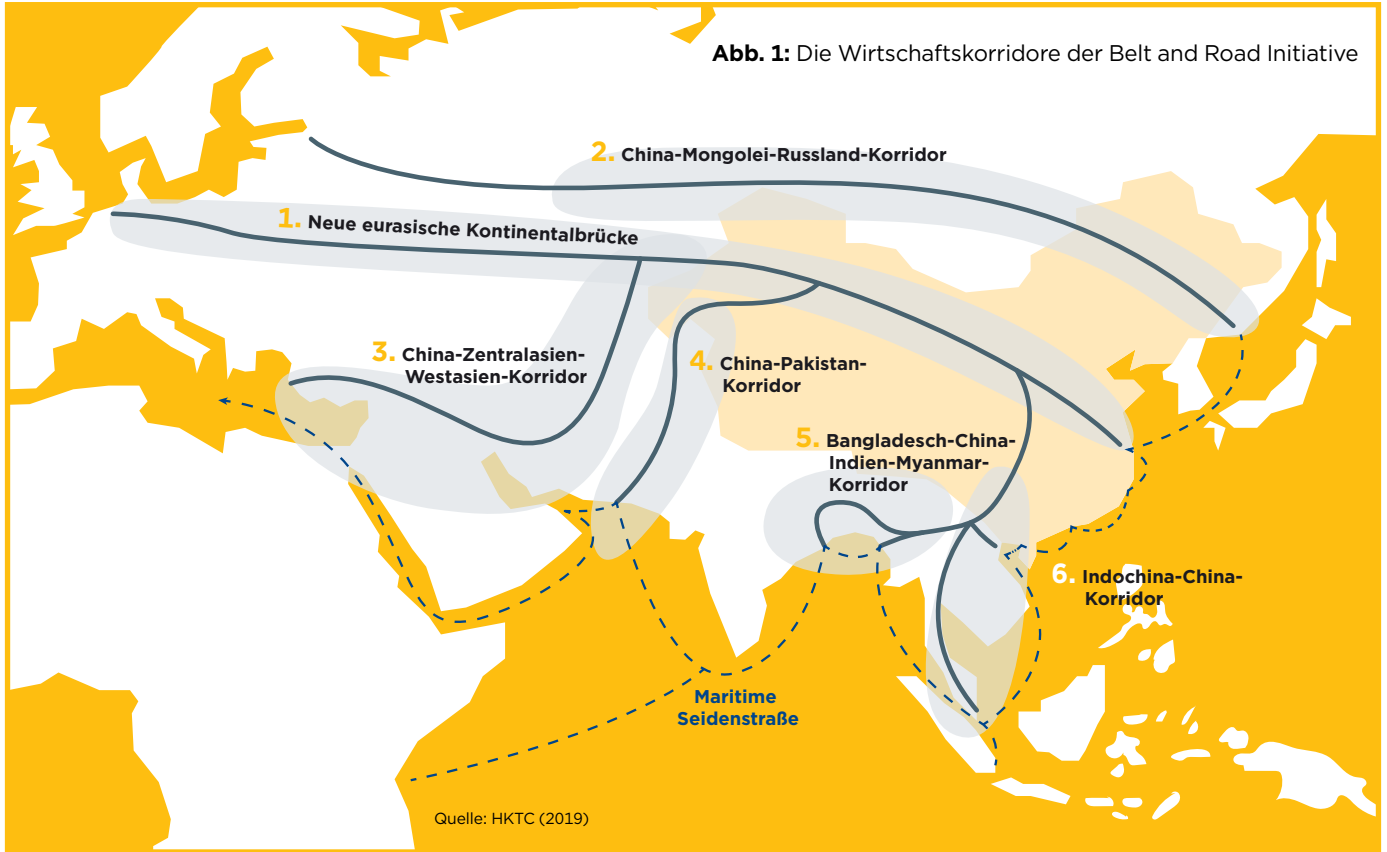
3. Südlich der neuen eurasischen Landbrücke verläuft der China-Zentralasien-Westasien-Korridor, der neben China und Russland in alphabetischer Reihenfolge Afghanistan, Aserbaidschan, Georgien, den Iran, Kirgistan, Tadschikistan, die Türkei, Turkmenistan und Usbekistan verbindet. Hier verläuft eine mögliche Eisenbahnroute durch Kirgistan und Usbekistan, deren kirgisischer Teil noch gebaut werden muss.⁶

Geografisch weniger ausgreifend, verkehrspolitisch aber nicht weniger ambitioniert sind die innerasiatischen Wirtschaftskorridore:

4. Die Verbindung von China nach Pakistan verläuft über den Karakorum Highway in fast 4.700 Meter Höhe (Khunjab-Pass) bis zum Tiefseehafen Gwadar am Indischen Ozean, der 2015 für 42 Jahre an die Staatsfirma China Overseas Ports Holding Company verpachtet wurde. Der Korridor umfasst neben Schienen- und Straßenbauprojekten auch Öl- und Gas-Pipelines sowie den Ausbau der Telekommunikationsinfrastruktur. Das Mercator Institute for China Studies in Berlin bezeichnet Pakistan als Chinas „Vorzeigeprojekt“.⁷

5. Der Korridor Bangladesch-China-Indien-Myanmar verbindet u.a. die beiden bevölkerungsreichsten Staaten der Erde.

6. Der Korridor China-Indochina schließt die Länder Kambodscha, Laos, Malaysia, Myanmar, Singapur, Thailand und Vietnam ein. Auch hier sind die Eisenbahnverbindungen das Herzstück; wie zum Beispiel die fast 700 Kilometer lange Strecke vom wichtigsten Hafen Malaysias, Port Klang, an der Straße von Malakka im Westen des Landes bis zur thailändischen Grenze. Ein Jahr nach dem Baubeginn der Hochgeschwindigkeitsstrecke droht jedoch das Aus: Malaysias neue Regierung hat im Sommer einen Baustopp verkündet: Sie hält die Kosten von 16 Milliarden US-Dollar für viel zu hoch.⁸ Bei Nachverhandlungen hat China den Preis nun auf 11 Milliarden US-Dollar reduziert.⁹



Die Wirtschaftskorridore umfassen dabei nicht nur Eisenbahnstrecken. Sie sind vielmehr internationalen Standards entsprechend „multimodal“ angelegt, d.h., sie benötigen auch ausgebaute Straßen als Zubringer parallel zur Eisenbahnstrecke sowie Logistikzentren und Hotels.¹⁰ Fasst man den Begriff Korridor noch weiter, schließt er einen Streifen von rund 50 Kilometern links und rechts der Verkehrsachsen ein, wo sich Unternehmen aus dem Industrie- und Dienstleistungssektor ansiedeln können und sollen. Neben den sechs Wirtschaftskorridoren zu Land („Belt“) ist auch die „Road Initiative“, die neue „Maritime Seidenstraße“, Teil der Planung.

- Die innerasiatische Verbindung im Südchinesischen Meer reicht von China bis nach Indonesien.

- Richtung Westen soll der sichere Seeweg in die Einfahrt der Straße von Hormus (Sicherung der Erdölversorgung) sowie nach Ostafrika ausgebaut werden. Von dort soll die Verbindung durch den Suezkanal ins Mittelmeer intensiver genutzt werden. Ein wichtiger Endpunkt ist hier der griechische Hafen Piräus, der heute schon vom chinesischen Unternehmen Cosco betrieben wird und Chinas maritimes Tor nach Europa werden soll. Piräus ist der einzige große Tiefwasserhafen zwischen Suezkanal und Bosphorus.

Der Seeweg nach Afrika ist aus chinesischer Sicht mindestens so bedeutsam wie die Route nach Europa, spielt der afrikanische Kontinent als Rohstoff- und Nahrungsmittellieferant in den chinesischen Planungen doch eine immer wichtigere Rolle. Das Land plant hier den Bau bzw. Ausbau von Häfen (Strategic Maritime Distribution Center, SDMC) in Afrika – angefangen von Dschibuti im Nordosten, am Horn von Afrika, über Daressalam (Tansania), Maputo (Mosambik), Libreville (Gabun), Tema (Ghana) und Dakar (Senegal) bis nach Bizerta in Tunesien.¹¹ Dazu zählt nach seiner Fertigstellung 2020 auch der neue Tiefseehafen Lamu (Kenia), der von der China Communications Construction Company gebaut wird.

- Als Folge des Klimawandels ist darüber hinaus künftig auch eine arktische Maritime Seidenstraße vorstellbar, die „Polar Silk Road“ oder „Nord-Ost-Passage“. Geht die Eisdecke im Nordmeer weiter zurück, ist zumindest im Sommer eine regelmäßige Schiffsverbindung nach Europa möglich, die die Reisezeit im Vergleich zur Fahrt durch den Suezkanal von 35 auf 22 Tage verkürzt.¹² Das erste Containerschiff, das die Route im Sommer 2018 befuhr, benötigte von Wladiwostok nach Sankt Petersburg 30 Tage.¹³ Die bremische Hafengesellschaft Bremenports denkt bereits darüber nach, zusammen mit dem isländischen Staat einen Hochseehafen am Finnafjord in Island zu bauen.¹⁴

Schon die bisherige Aufzählung der an den Wirtschaftskorridoren beteiligten Länder und Regionen lässt die fast weltumspannenden geografischen Ausmaße des Projekts erahnen. Es ist allerdings nicht leicht, genaue Angaben aus offiziellen chinesischen Quellen über die Initiative zu erhalten, denn die BRI ist nicht in eine feste organisatorische Form gegossen, im Gegensatz zum US-amerikanischen Marshallplan nach dem Zweiten Weltkrieg, mit dem die BRI häufig verglichen wird.¹⁵

Die BRI ist bisher bewusst ein abstraktes, offenes Konzept ohne geografische Beschränkung, also eine große Erzählung. Damit soll der Anschein einer chinesischen Dominanz verhindert werden, obwohl genau das die Folge ist.¹⁶ Aufgrund des fehlenden institutionellen Rahmens und kollektiver Verträge sind bilaterale Abkommen zwischen den beteiligten Ländern das Herzstück der BRI, bei denen China aufgrund seiner ökonomischen und politischen Stärke gegenüber dem jeweiligen Vertragspartner regelmäßig im Vorteil ist.

Die Angaben über die Anzahl der beteiligten Länder variieren. Vor gut fünf Jahren begann die BRI nach offiziellen chinesischen Stellen mit 66 Staaten; China spricht heute von 125 Ländern, ohne sie im Einzelnen zu nennen.¹⁷ Eine detaillierte Übersicht des Hong Kong Trade Development Council (HKTDC) der 125 Länder zeigt, dass nur Nordamerika zur Gänze außen vor ist.¹⁸

Die Attraktivität der BRI ist in den Schwellen- und Entwicklungsländern ungebrochen. Diese Volkswirtschaften erhoffen sich spürbare Wachstumsimpulse durch chinesische Investitionen in die Landwirtschaft, Industrie und Infrastruktur. China verfügt dabei über zwei Vorteile gegenüber potenziellen westlichen Wettbewerbern: Durch ihr Engagement in Afrika haben die chinesischen Unternehmen umfassende Erfahrung beim Bauen in Ländern mit schwierigen politischen Verhältnissen. Und die chinesische Regierung kann bei der Umsetzung ihrer Pläne auf Staatskonzerne zurückgreifen, wo privaten Investoren aus dem Westen das ökonomische Risiko vielfach zu groß ist.¹⁹

Warnungen, die BRI-Länder begäben sich in eine (zu) starke wirtschaftliche und finanzielle Abhängigkeit von China, mögen berechtigt sein, greifen aber zu kurz, denn viele Projekte würden ohne chinesische Investitionen nicht in Angriff genommen. Die Staaten stehen also nur vor der Wahl, ihre Wirtschaft in Abhängigkeit von China zu entwickeln oder ökonomisch zu stagnieren – auch mangels Alternativen zu den chinesischen Entwicklungsangeboten.

Deutschland zählt im Gegensatz zu 15 anderen EU-Staaten, darunter Polen und Italien, das seit April 2019 Partnerland ist, nicht zu den offiziellen Partnerländern der BRI. Die Bundesregierung hat aber zum Gipfeltreffen der BRI im April 2019 immerhin Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier entsandt.

In den 125 vom HKTDC genannten Staaten leben zusammen 5,5 Milliarden Menschen, das sind mehr als zwei Drittel der Weltbevölkerung. Sie erwirtschaften ein Bruttoinlandsprodukt von insgesamt 40 Billionen US-Dollar, das sind fast 50 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung.

Intransparenz herrscht auch hinsichtlich der Anzahl und der Details der einzelnen Projekte sowie weiterer statistischer Daten. Der „Belt and Road Big Data Report 2018“ wurde zwar Ende September 2018 auf dem World Economic Forum (WEF) Annual Meeting of the New Champions, auch „Sommer-Davos“ genannt, in Tianjin offiziell vorgestellt, aber selbst die chinesische Version ist online nicht verfügbar.²⁰ Schätzungen gehen von mindestens 900 Projekten aus, wobei allerdings keine offizielle Definition eines BRI-Projektes existiert.²¹ Unklarheit besteht darüber hinaus über die Höhe des Finanzrahmens. Ging man 2013 noch von insgesamt 900 Milliarden US-Dollar Investitionsvolumen aus, so sind die Schätzungen inzwischen auf über eine Billion US-Dollar angestiegen;²² ein Forschungsinstitut rechnet sogar mit einer Summe zwischen einer und 1,3 Billionen US-Dollar allein bis zum Jahr 2027.²³

Schließlich ist auch der zeitliche Rahmen unbestimmt. Ein möglicher Endpunkt der BRI-Bauphase könnte das Jahr 2049 sein, dann wird am 1. Oktober der 100. Gründungstag der Volksrepublik China gefeiert.

Neben der Vernetzung der beteiligten Länder über Eisenbahnstrecken, Straßen, Schifffahrtslinien, den Luftverkehr, Erdöl- und Erdgas-Pipelines sowie das Internet hat die BRI weitere Ziele: einmal den Aufbau einer „grünen Seidenstraße“. Im Kern geht es vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie des Artensterbens darum, Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit entlang eines „grünen Wirtschaftsgürtels“ miteinander zu verbinden, zum Beispiel durch die Entwicklung und verstärkte Nutzung von Umwelttechnik und Erneuerbaren Energien.

Daneben möchte China mit den BRI-Partnerländern auch in den Bereichen Währung und Finanzen, Bildung und Kultur, Wissenschaft und Technik, Tourismus, Hygiene und öffentliche Gesundheit sowie bei Katastropheneinsätzen, der Auslandshilfe und der Armutsbekämpfung kooperieren.²⁴

Exkurs: Die Historische Seidenstraße

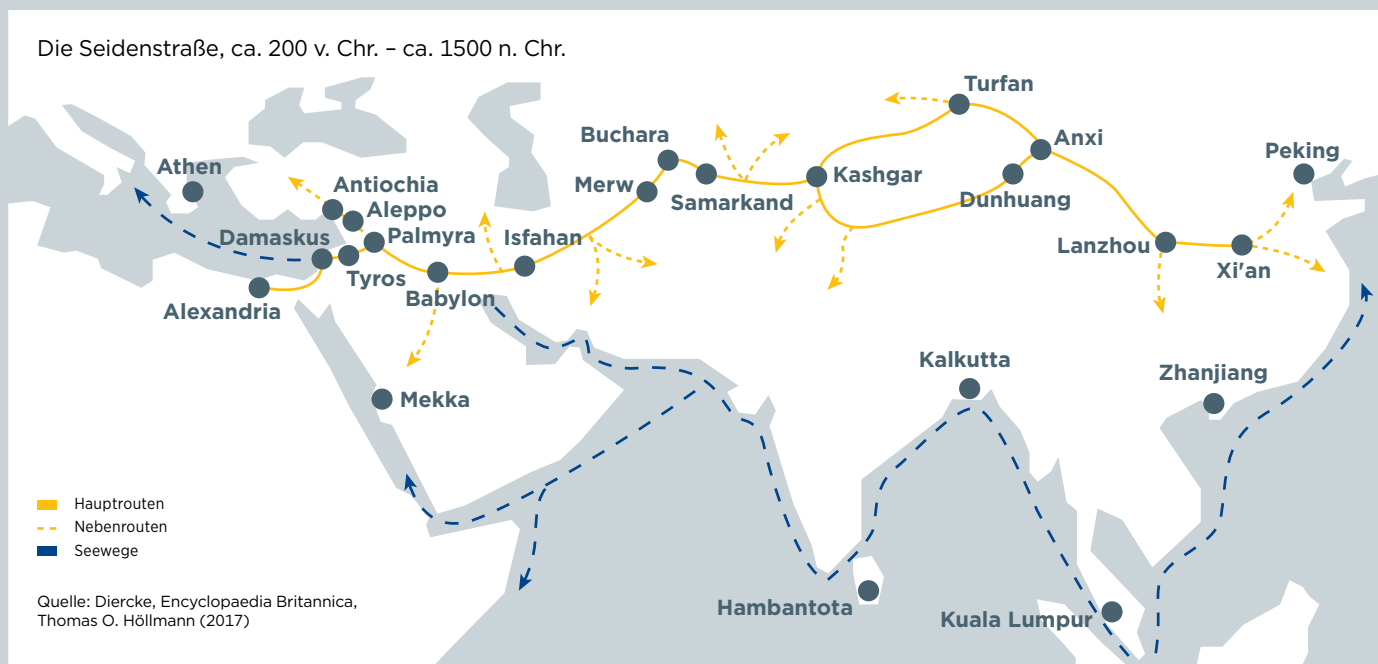
Die Historische Seidenstraße war eine rund 10.000 Kilometer lange alte Handelsroute, auf der Händler von 200 v. Chr. bis zum Ende des 15. Jahrhunderts Waren von China bis nach Europa brachten. Der Name geht auf den deutschen Geografen Ferdinand von Richthofen zurück, der den Begriff „Seidenstraße“ 1877 erstmals erwähnte und prägte.²⁵

Gehandelt wurde nicht nur Seide, auf deren Herstellung China bis zur Mitte des sechsten Jahrhunderts ein Monopol besaß, sondern auch Gewürze, Edelmetalle, Lederwaren, Porzellan und Papier. Die Waren wurden zumeist auf Kamelen transportiert.

Ausgangspunkt der Hauptroute waren die Städte Lanzhou und Xi'an mit einer Verlängerung nach Peking und Nanking. Von dort aus verlief die Karawanenstraße nach Dunhuang (zwischen der Wüste Gobi und dem Hochland von Tibet) und umging die Wüste Taklamakan im Norden oder im Süden. Die beiden Wege führten in Kaschgar wieder zusammen. Die Hauptroute verlief dann durch Zentralasien bis ins persische Merw und erreichte in Tyros, Konstantinopel oder Alexandria schließlich das Mittelmeer. Bei der Historischen Seidenstraße handelt es sich keineswegs um eine einzige Route, sie war vielmehr ein Netzwerk aus Handelsstraßen. Eine Karawanenreise von China zum Mittelmeer und zurück dauerte etwa sechs bis acht Jahre. Die Händler bereisten deshalb im Regelfall nur Teilstrecken und handelten unterwegs – etwa in Samarkand – mit ihren Waren.

Auch die Maritime Seidenstraße der Gegenwart hat historische Vorläufer. Anfang des 15. Jahrhunderts gelangte der chinesische Admiral Zheng He auf seinen Seereisen bis nach Indien, Hormus am Persischen Golf und sogar nach Malindi im heutigen Kenia. Chinas Neugier auf fremde Länder und Kulturen endete allerdings ein halbes Jahrhundert, bevor Spanien und Portugal sich auf die Suche nach einem Seeweg zu den Schätzen Asiens machten. Seit Beginn des 16. Jahrhunderts konnten die begehrten Waren dann per Schiff schneller und billiger nach Europa gebracht werden. Die Historische Seidenstraße zu Lande wurde überflüssig.

Chinas Staatspräsident Xi Jinping hat den Begriff Seidenstraße nicht zufällig wiederbelebt. Zum einen dokumentiert er Chinas Einbindung in die Weltwirtschaft bis zur selbstgewählten Isolation in der Mitte des 15. Jahrhunderts. Zum anderen bedient der Begriff Chinas „Sehnsucht nach vergangener Größe und nach jener Überlegenheit über den Westen, die für seine Herrscher jahrtausendlang selbstverständlich war.“²⁶



Die Intention Chinas: geostrategischer Masterplan oder imperiale Überdehnung?

Seit der Ankündigung der BRI vor gut fünf Jahren wird in den Ländern der westlichen Welt intensiv darüber diskutiert, welche Absichten China mit der Neuen Seidenstraße verfolgt. Dabei kristallisiert sich eine Reihe von Motiven heraus:

- Eine verbesserte Auslastung der heimischen Überkapazitäten im Stahl- und Bausektor ist unstrittig ein wichtiger Treiber in der Bauphase der BRI. Zwischen 2014 und dem ersten Halbjahr 2018 hat China nach Angaben des American Enterprise Institute 148 Milliarden US-Dollar in BRI-Partnerländern investiert, also dort Unternehmen gekauft oder neu errichtet, aber für mehr als 255 Milliarden US-Dollar Bauprojekte begonnen bzw. bereits abgeschlossen, zum größten Teil von chinesischen Baufirmen durchgeführt.²⁷ Im Jahr 2017 investierte das Land nach offiziellen Angaben über 20 Milliarden US-Dollar entlang der BRI-Route, das waren 12,7 Prozent aller chinesischen Auslandsinvestitionen in diesem Zeitraum.²⁸
- Parallel zum Ausbau der Infrastruktur möchte China seine Rohstoff- und Nahrungsmittelbasis verbreitern, vor allem in Kasachstan, dem neuntgrößten Flächenstaat der Erde, das neben reichen Erdölvorkommen auch große, bisher ungenutzte Anbauflächen für Getreide aufweist. Kasachstan spielt eine Schlüsselrolle im BRI-Projekt **(siehe auch Ländergrafiken im Anhang ab S. 23)**.

So sind alle 22 chinesischen Energieunternehmen im dortigen Ölsektor engagiert; sie kontrollieren rund 40 Prozent der Produktion. Darüber hinaus verlagert China durch Joint Ventures 51 Industriebetriebe nach Kasachstan – die meisten aus den Grundstoffindustrien Chemie, Bergbau und Metallherzeugung, aber auch Unternehmen aus der Leichtindustrie (zum Beispiel Textil und Bekleidung) und dem Maschinenbau. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt 26 Milliarden US-Dollar.²⁹ Das jüngste Projekt: China National Machinery, ein chinesisches Staatsunternehmen, hat für 1,1 Milliarden US-Dollar 51 Prozent der Anteile an SaryarkaAvtoProm, dem größten kasachischen Autohersteller, erworben. Das Joint Venture plant, rund 100.000 Fahrzeuge pro Jahr zu produzieren und die lokale Wertschöpfung auf bis zu 50 Prozent zu steigern.³⁰

Ähnlich aktiv ist China auch in den rohstoffreichen Staaten Afrikas, die über die Maritime Seidenstraße noch enger angebunden werden sollen, u. a. über chinesische Kredite in Höhe von 60 Milliarden US-Dollar für Umwelt- und Infrastrukturprojekte auf dem Kontinent.³¹

- Zu den Zielen Chinas gehört drittens der Export seines eigenen ökonomischen Entwicklungsmodells, das auf dem kreditfinanzierten Ausbau der Infrastruktur und einer auf niedrigen Löhnen basierenden international wettbewerbsfähigen Exportwirtschaft basiert.³² Die arbeitsintensiven Industrien sollen perspektivisch in die Länder mit niedrigeren Arbeitskos-

ten entlang der BRI verlegt werden, aber Teil der chinesischen Wertschöpfungskette bleiben. Damit möchte China eigene multinationale Konzerne aufbauen.³³ Ein weiterer Effekt: Auf diesem Weg können EU-Bestimmungen – zum Beispiel wegen Dumping – gegen Importe chinesischer Unternehmen umgangen werden, da die Waren nun nicht mehr aus China, sondern aus Drittstaaten nach Europa exportiert werden.

- Weiteres Ziel Chinas ist es, das Handelsvolumen mit den beteiligten Partnerländern innerhalb von zehn Jahren mehr als zu verdoppeln auf dann 2,5 Billionen US-Dollar. Das Land sucht neben Rohstoff- und Nahrungsmittelquellen auch neue Absatzmärkte für seine Industrieprodukte in den wachsenden Schwellen- und Entwicklungsländern. Dieses Ziel dürfte angesichts der problematischen Handelsbeziehungen zu den USA in Zukunft noch größere Relevanz erlangen. Für 2017 meldet die staatliche Statistikbehörde ein Außenhandelsvolumen mit den BRI-Ländern von 1,44 Billionen US-Dollar, wobei die chinesischen Importe erstmals stärker gestiegen seien als die Exporte.³⁴ 2018 ist das Handelsvolumen im Jahresvergleich um weitere 13,3 Prozent gewachsen auf mehr als 1,6 Billionen US-Dollar.³⁵
- China möchte seine politisch instabilen und bislang vernachlässigten Westprovinzen ökonomisch entwickeln. Eine bessere Verkehrsanbindung soll wirtschaftliche Impulse für Xinjiang, Tibet und Qinghai bringen, Regionen, „in denen man teilweise auch heute noch klar erkennt, warum China offiziell noch ein Entwicklungsland ist“.³⁶ Der Handel dieser Regionen mit Europa und den USA wird bisher vor allem über die ostchinesischen Häfen abgewickelt, was lange Transportwege über Land und damit hohe Kosten verursacht. Die Anbindung der Westprovinzen an den Hafen Gwadar in Pakistan und über die Eisenbahnlagen in Richtung Europa soll die Standortbedingungen in den bisher benachteiligten Landesteilen verbessern.³⁷
- Geld- und währungspolitisches Ziel Chinas ist es, den Yuan als internationales Zahlungsmittel neben dem US-Dollar und dem Euro zu etablieren. Aktuell werden laut Internationalem Währungsfonds (IWF) nur 1,8 Prozent der globalen Währungsreserven in Yuan gehalten, gegenüber 65 Prozent in US-Dollar und über 20 Prozent in Euro.³⁸ Wenn Rechnungen im bilateralen Handel entlang der BRI künftig häufiger in Yuan beglichen werden, steigt dessen Bedeutung. Allerdings ist die Währung bislang nicht völlig frei handelbar. Die chinesische Regierung lässt sie nur in einer engen Bandbreite um den US-Dollar schwanken. Voraussetzung für eine größere internationale Rolle als Weltreservewährung ist zum einen der Umbau des Yuan zu einer voll konvertierbaren Währung. Zum Zweiten muss der chinesische Kapitalmarkt liberalisiert werden, um für die Yuan-Halter attraktive und sichere Anlagemöglichkeiten zu schaffen.
- In eine ähnliche Richtung weist der Versuch, eigene technische Standards, zum Beispiel in der Telekommunikation (Mobilfunkstandard), und die chinesische Rechtsordnung (Vertragsrecht) zu exportieren.

- Neben den genannten primär ökonomischen Zielen verfolgt China mit der BRI schließlich auch geostrategisch-politische Absichten: Dazu gehört die militärische Sicherung der Handelsrouten ebenso wie ein größerer globaler politischer Einfluss. Kritiker, vor allem aus den USA, sehen in der BRI einen Versuch Chinas, die politische Hegemonie in der Welt zu erlangen – oder sich zumindest als gleichberechtigter globaler Gegenspieler zu den USA zu etablieren. Die unipolare Weltordnung mit der unbestrittenen Führungsmacht USA soll mithilfe der BRI zu einer bipolaren umgebaut werden.

Angesichts dieses umfangreichen Katalogs wird die BRI aus westlicher Perspektive als ein Projekt chinesischer Stärke wahrgenommen, als „geostrategischer Masterplan“, mit dem das aufstrebende Land die „Weltwirtschaft neu ordnen“ und die politische Landkarte neu vermessen möchte – was China bestreitet.³⁹ Sie kann aber ebenso als ein Projekt verstanden werden, dessen Ursachen in der absehbaren Wachstumsverlangsamung der chinesischen Volkswirtschaft liegen. Selbst bei der heutigen Wachstumsrate von rund 6,5 Prozent sind 50 Millionen Chinesen nicht in der Lage, einen angemessenen Arbeitsplatz zu finden; viele Menschen leben noch immer in „absoluter Armut“.⁴⁰ Der Plan wäre demnach eher aus der Not geboren, um das zur politischen Legitimation der kommunistischen Herrschaft notwendige hohe Wachstumstempo der Wirtschaft beizubehalten.

Vor dem Hintergrund eines sich verlangsamenden Wirtschaftswachstums sowie der rasanten Bevölkerungsalterung infolge der langjährigen Ein-Kind-Politik ist es durchaus möglich, dass die BRI-Investitionen das Land finanziell überfordern könnten. China wäre nicht das erste Land, das an einer imperialen Überdehnung scheitert.

Finanzierung und Asian Infrastructure Investment Bank

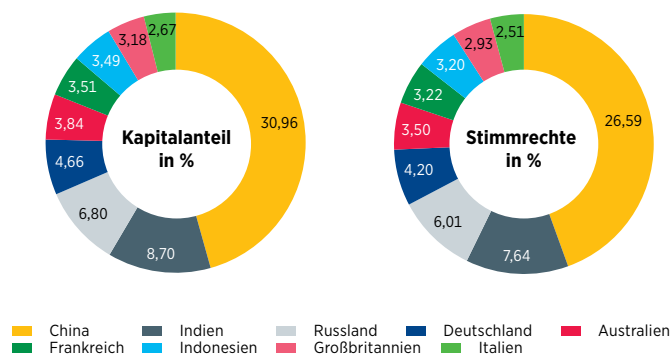
Selbst für ein Land wie China mit Währungsreserven von mehr als 3,1 Billionen US-Dollar stellt die Finanzierung der BRI-Projekte im Umfang von bis zu 1,3 Billionen US-Dollar eine gewaltige Herausforderung dar. Einen großen Teil der Investitionen finanzieren Chinas staatliche Finanzierungs- und Investitionsgesellschaften, zum Beispiel die China Investment Corporation und die China International Trust and Investment Corporation, die 345 Milliarden US-Dollar tragen. Geschäftsbanken wie die China Export Import Bank, die Agricultural Bank of China und die Industrial and Commercial Bank of China haben BRI-Kredite über 233 Milliarden US-Dollar zugesagt. Dazu kommen 40 Milliarden US-Dollar aus dem staatlichen BRI-Fonds. Diese Summen beinhalten nicht nur Eigenmittel der Institute oder Einlagen des chinesischen Staates, sondern umfassen auch Kapital, das durch die Ausgabe von Anleihen eingesammelt werden soll.⁴¹

Weitere 100 Milliarden US-Dollar stammen von der Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).⁴² Sie wurde im Sommer 2015 von 57 Ländern in Peking gegründet, darunter auch Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Italien, nicht

aber Japan und die USA. Heute gehören 70 Länder zu den Eigentümern der Bank, weitere 27 Staaten haben ihr Interesse an einer Beteiligung bekundet. Die AIIB versteht sich ökonomisch als multilaterale Entwicklungsbank, vor allem zur Finanzierung von BRI-Projekten. Sie steht im Wettbewerb zur Weltbank, zum Internationalen Währungsfonds (IWF) und vor allem zur Asian Development Bank (ADB), die von den USA und Japan dominiert wird. Die AIIB finanziert auch Projekte in Schwellen- und Entwicklungsländern, die für die Weltbank, den IWF oder die ADB ein zu großes Ausfallrisiko bergen.⁴³ Politisch ist die AIIB ein Gegenpol zur ADB und verkörpert den Anspruch Chinas, die Zukunft Asiens an entscheidender Stelle mitzubestimmen.

In die AIIB hat China das meiste Kapital eingezahlt (30,96 Prozent) und verfügt über knapp 27 Prozent der Stimmrechte. Deutschland ist mit 4,66 Prozent des Kapitals und 4,2 Prozent der Stimmrechte viertgrößter Teilhaber (**siehe Grafik 1**).

Grafik 1: Stimmrechte und Kapitalanteil der wichtigsten AIIB-Länder, Anteile in %



Quelle: AIIB

Da 25 Prozent der Stimmen genügen, um Grundsatzentscheidungen zu blockieren, hat China als einziges Land ein Vetorecht.⁴⁴ Dazu kommt, dass die Bank von einem Chinesen geleitet wird, ein Vizepräsident kommt aus Deutschland, Joachim von Amsberg. Er betont, dass die AIIB keine Weisungen der chinesischen Regierung erhalte, man habe die Aufgabe, in die Infrastruktur Asiens zu investieren, und das „überlappe sich natürlich mit dem Mandat“ der BRI.⁴⁵

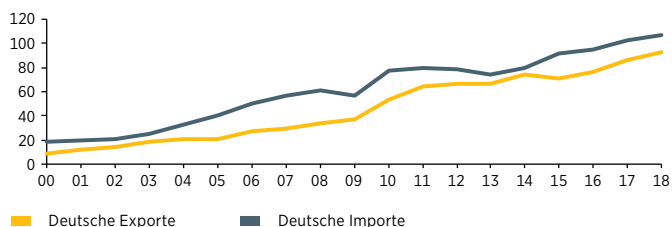
Hinter der Beteiligung der europäischen Länder an der AIIB steht die Erwartung, ein Stück vom großen BRI-Kuchen abzubekommen. Die Bank betont allerdings, dass die aktuell 38 ausgeschrieben Projekte allen Unternehmen offenstehen und nicht an eine Beteiligung des Herkunftslandes an der AIIB gekoppelt seien.⁴⁶

Nach Meldungen aus dem April 2019 sucht auch die China Investment Corporation nach Partnern aus anderen Ländern, um einen „Belt and Road-Kooperationsfonds“ aufzulegen. Damit soll die Finanzierungsgrundlage der BRI verbreitert und gleichzeitig internationalisiert werden.⁴⁷

Deutschland und die BRI

Die Beteiligung Deutschlands an der AIIB – gegen den ausdrücklichen Wunsch der USA – macht deutlich, welche bedeutende Rolle die Bundesregierung den Beziehungen zu China beimisst, ist das Land doch seit 2016 der wichtigste Handelspartner. Seit dem Jahr 2000 wuchsen die deutschen Exporte von weniger als zehn Milliarden Euro auf mehr als 93 Milliarden Euro im Jahr 2018; die Importe stiegen im gleichen Zeitraum von gut 18 Milliarden Euro auf mehr als 106 Milliarden Euro an (siehe Grafik 2).

Grafik 2: Deutschlands Außenhandel mit China, in Mrd. €



Quelle: Destatis

Darüber hinaus ist China inzwischen ein bedeutender Produktionsstandort für deutsche Unternehmen, zum Beispiel aus der Automobilindustrie. Grund dafür sind nicht zuletzt Local-Content-Anforderungen der chinesischen Regierung, die darauf beharrt, dass die in China verkauften Produkte zumindest teilweise vor Ort hergestellt sein müssen. Schließlich ist Deutschland mit Duisburg, Hamburg, Leipzig und Nürnberg als Endpunkte der neuen eurasischen Kontinentalbrücke unmittelbar in die BRI eingebunden.

Die BRI steht aber nicht nur für den Handel zwischen Deutschland und China, sondern auch zwischen Deutschland und den Transitländern entlang der Wirtschaftskorridore sowie für Geschäftsmöglichkeiten deutscher Unternehmen in den BRI-Ländern. Diese entstanden oft erst infolge des durch BRI-Investitionen angekurbelten Wirtschaftswachstums.

Obwohl die Bundesregierung die Vorteile einer vertieften ökonomischen Integration mithilfe der BRI erkennt, ist sie über den damit verbundenen wachsenden politischen Einfluss Chinas in Osteuropa besorgt, der in ihren Augen die EU spalten könnte. Ein Beispiel dafür sind die seit 2012 stattfindenden China-Mittel-/Ost-Europa-Gipfel, auch 16+1-Gipfel genannt, bei dem die Regierungschefs der mittel- und osteuropäischen Länder mit dem chinesischen Ministerpräsidenten zusammentreffen. Ein zweiter Fall: 2017 blockierte die griechische Regierung eine gemeinsame Erklärung der 28 EU-Staaten, mit der die Menschenrechtssituation in China verurteilt werden sollte. Kein anderes Land hatte während der Krisenjahre so viel Kapital in Griechenland investiert wie China, u. a. in den Hafen Piräus. Der Verdacht

in der EU: Die griechische Regierung bedanke sich dafür nun mit politischer Willfährigkeit.⁴⁸ Die EU-Kommission arbeitet nun an einer gemeinsamen europäischen Strategie, um den Einfluss Chinas zu begrenzen.⁴⁹

Dabei misst man von deutscher Seite durchaus mit zweierlei Maß. Während die Übernahme des Hafens Piräus durch den chinesischen Reeder Cosco kritisch gesehen wird, hat die Bundesregierung keine Einwände, dass der Frankfurter Flughafenbetreiber Fraport 14 Regionalflughäfen in Griechenland für 40 Jahre gepachtet hat.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) hat in einem Grundsatzpapier vom Januar 2019 seine Vorbehalte gegen die chinesische Wirtschaftspolitik zusammengefasst und darin auch die BRI thematisiert. Trotz aller Kritik an der Benachteiligung deutscher Unternehmen bei der Auftragsvergabe in China und den Partnerländern der BRI tritt der BDI weiterhin für einen engen wirtschaftlichen Austausch mit China ein. Der Verband fordert die Bundesregierung und die EU allerdings dazu auf, in Peking auf einer Einhaltung der WTO-Regeln zu bestehen; ansonsten seien handelspolitische Schutzmaßnahmen zu ergreifen.⁵⁰ Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag nimmt eine weniger kritische Haltung ein. Aus seiner Sicht gelte es, die positiven Entwicklungen beim Wandel durch Handel zu stärken.⁵¹

Ebenso kontrovers wie die Verbände sehen die von der Commerzbank befragten Mittelständler die BRI: Ein Teil begrüßt die „Logistikvereinfachung, neue Kunden in China sowie die Verbesserung der Geschwindigkeiten im Handel“. Die Gegenseite glaubt an eine „weitere Ausbeutung der Schwellenländer durch China“ oder befürchtet, dass Chinas internationaler Einfluss zuungunsten Europas steigen werde. Es sei eine „Win-lose-Situation“.

Die sehr stark in die internationale Arbeitsteilung eingebundene deutsche Volkswirtschaft könnte freilich von der BRI profitieren. Rücken die ökonomisch stark wachsenden Länder Asiens und Europa durch die neuen Verkehrswege zusammen, so verstärken sich der Güteraustausch und die Wirtschaftsdynamik in beiden Regionen. Zusammen mit der beabsichtigten positiven Wirtschaftsentwicklung im Nahen Osten und in Afrika bieten sich vor allem für die mittelständische Investitionsgüterindustrie „auf Jahrzehnte hinaus lukrative Geschäftschancen“.⁵²

Und vom Handel mit China profitiert der Mittelstand ebenso, der nach Angaben des Bundesverbands der mittelständischen Wirtschaft die Hälfte der deutschen China-Exporte im Jahr 2017 lieferte, d. h. Waren für über 40 Milliarden Euro.⁵³ Insbesondere vor dem Hintergrund der protektionistischen US-Handelspolitik und des sich abschwächenden Wachstums des Welthandels gilt es für Deutschland – und für China –, neue Absatzmärkte zu erschließen.

Die Chancen deutscher Mittelständler

Die BRI, das unbekannte Projekt?

Obwohl in den wichtigsten deutschsprachigen Zeitungen und Zeitschriften seit Herbst 2013 über 600 Artikel erschienen sind, die sich mit der BRI bzw. Neuen Seidenstraße beschäftigen, ist deren Bekanntheitsgrad in der mittelständischen Wirtschaft Deutschlands nicht so groß, wie man es erwarten würde. Das zeigt eine Umfrage der Commerzbank unter ihren Mittelstandskunden im Dezember 2018 und Januar 2019. Lediglich jedem vierten Mittelständler ist das Thema geläufig, unabhängig davon, ob er selbst in die BRI involviert ist. Fast zwei Drittel der Befragten haben davon noch nichts gehört **(siehe Grafik 3)**.

Dieses Informationsdefizit ist bedauerlich, denn immerhin mehr als ein Drittel derjenigen, die die BRI nicht kannten, bewerten die Materie nach einer kurzen Beschreibung als „interessant“ oder sogar „sehr interessant“ **(siehe Grafik 4)**.

Chancen für ihr Unternehmen sehen die von der Commerzbank befragten Mittelstandskunden vor allem im Ausbau des Auslandsgeschäfts allgemein und speziell in der Erweiterung des Chinageschäfts. Fast 40 Prozent der Unternehmen geben an, dass die BRI ihnen keine neuen Chancen eröffnet **(siehe Grafik 5)**.

Die BRI in der Entstehungsphase

Obwohl viele Vertreter der mittelständischen Wirtschaft die Vorteile der BRI für deutsche Unternehmen betonen,⁵⁴ gibt es noch immer keine genauen Angaben, in welchem Umfang deutsche Mittelständler in BRI-Projekte aktuell oder perspektivisch eingebunden sind. Die Commerzbank kam in ihrer Umfrage auf einen Anteilswert von knapp zehn Prozent **(siehe Grafik 6)**.

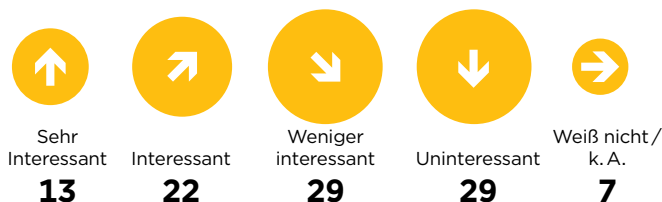
Zu etwas höheren Zahlen kommt die Deutsche Auslandshandelskammer in China, die mit rund 2.400 Unternehmen die Hälfte aller dort tätigen deutschen Unternehmen vertritt, d.h. nicht nur Mittelständler. Sie hat in ihrem jüngsten Business Confidence Survey 2018/19 ihre Mitglieder gefragt, ob sie alleine oder als Partner eines chinesischen Unternehmens bereits in BRI-Projekten engagiert sind **(siehe Grafik 7 auf der nächsten Seite)**.

Grafik 3: „Ist das Thema BRI in Ihrem Unternehmen bekannt, unabhängig davon, ob Sie sich schon persönlich damit beschäftigt haben?“, in %



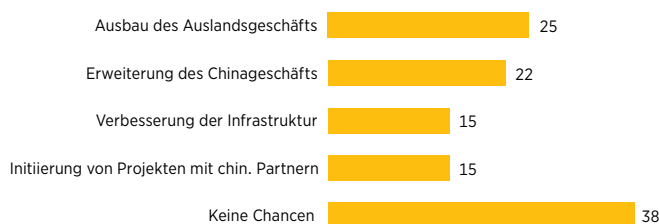
Quelle: Commerzbank

Grafik 4: „Wie interessant ist BRI für Ihr Unternehmen?“, in %



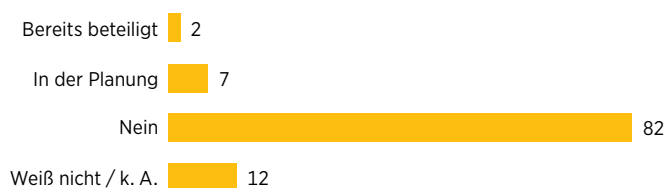
Quelle: Commerzbank

Grafik 5: „Welche Chancen bieten sich Ihrem Unternehmen durch die BRI?“, in %



Quelle: Commerzbank, Mehrfachnennungen möglich

Grafik 6: „Hat sich Ihr Unternehmen bereits an einem BRI-Projekt beteiligt oder planen Sie eine Projektbeteiligung?“, in %



Quelle: Commerzbank, Mehrfachnennungen möglich

Immerhin knapp 14 Prozent der Unternehmen sind demnach Teil eines BRI-Projekts, mehr als 15 Prozent denken zumindest darüber nach, sich zu engagieren. Die große Mehrheit von über 70 Prozent ist jedoch nicht engagiert und hat kurzfristig auch nicht vor, sich zu engagieren.

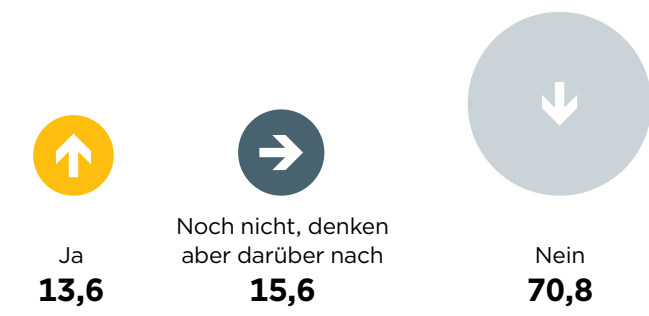
Als Gründe für das vergleichsweise geringe Engagement nennt die Germany Trade & Invest (GTAI) in einem früheren Bericht zur Neuen Seidenstraße, dass ausländische Firmen zwar auf dem Papier willkommen seien, sich in der Realität dann aber gegenüber der chinesischen Konkurrenz meist nicht behaupten würden, nicht zuletzt weil es schwierig sei, rechtzeitig von den Projekten zu erfahren.

Auch die Bundesregierung und die EU kritisieren die mangelnde Transparenz der Ausschreibungen und die fehlende Chancengleichheit bei der Auftragsvergabe in der Bauphase. Tatsächlich gingen bis Ende 2017 laut einer US-amerikanischen Studie 89 Prozent der Aufträge an chinesische Unternehmen, 7,6 Prozent an Unternehmen in den Zielländern der Investitionen und lediglich 3,4 Prozent an Unternehmen aus Drittländern. Eine Ausnahme stellen die Ausschreibungen der AIB dar, allerdings haben diese bisher nur einen sehr geringen Anteil an allen Projekten. Die GTAI empfiehlt den deutschen Unternehmen, sich Partner in China oder in den Zielländern der Investitionen zu suchen, um auf diesem Weg zu partizipieren. Auf dem jüngsten Nationalen Volkskongress im März 2019 wurde ein neues Investitionsgesetz verabschiedet, das eine Gleichbehandlung ausländischer mit chinesischen Unternehmen bei öffentlichen Ausschreibungen vorsieht.⁵⁵ Und auf dem BRI-Forum im April 2019 hat China den anderen Teilnehmern eine größere Transparenz zugesichert. In Zukunft sollte es damit auch für interessierte deutsche Mittelständler einfacher werden, sich an BRI-Projekten zu beteiligen.

Fragt man die 70 Prozent der Unternehmen, die nicht engagiert sind, nach den Gründen, ist das Ergebnis überraschend (**siehe Grafik 8**): Demnach sind es nicht so sehr unzureichende Informationen über Projekte oder die fehlende Transparenz bei der Auftragsvergabe, die die meisten Unternehmen von einem BRI-Engagement abhalten. Entscheidend ist vielmehr die fehlende Relevanz der (Bau-)Projekte für die eigene Branche oder das eigene Geschäftsmodell. Mit anderen Worten: Diese Unternehmen sind in Branchen tätig, die in die Entstehungsphase nicht oder nur in geringem Maße eingebunden sind. Die Unternehmen, die Auftragnehmer oder Zulieferer sind, haben ihren Tätigkeitsschwerpunkt in den relevanten Branchen (**siehe Grafik 9**).

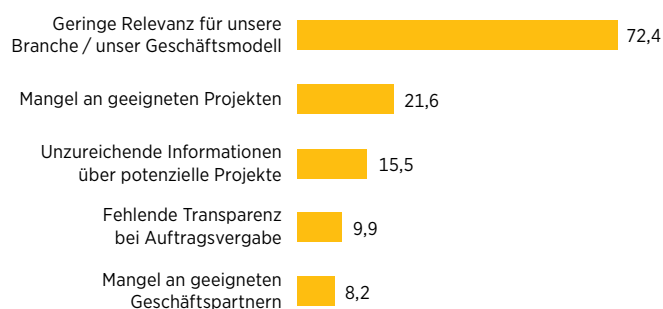
Insbesondere für den Mittelstand ist das Informationsproblem nach Meinung von Jens Hildebrandt, Geschäftsführer der Deutschen Auslandshandelskammer in Peking, allerdings groß: „Mittelständler finden nur schwer einen Zugang, weil sie meist gar keine Projektinformationen haben – ein Thema, das uns seit Jahren umtreibt.“⁵⁶ Sie haben vielfach keine eigene Repräsentanz in China, das erschwert ihnen die Akquise.

Grafik 7: „Sind Sie in einem BRI-Projekt engagiert?“, in %



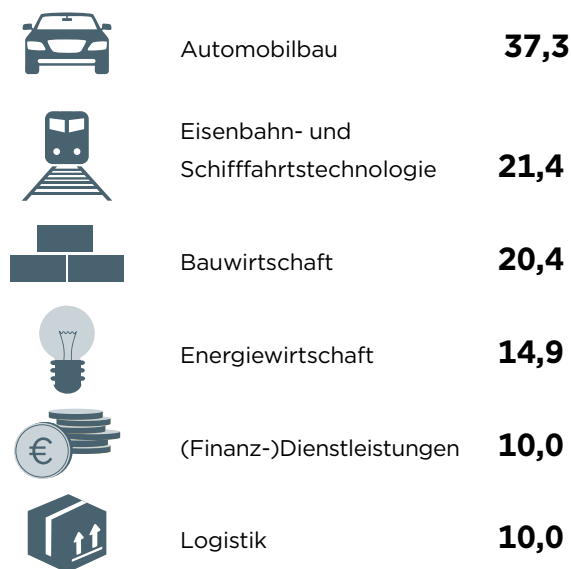
Quelle: Commerzbank

Grafik 8: „Warum sind Sie nicht in der BRI engagiert?“, in %



Quelle: Auslandshandelskammer China: Business Confidence Survey 2018/19, Mehrfachnennungen möglich

Grafik 9: Branchenverteilung deutscher BRI-Unternehmen, in %



Quelle: Auslandshandelskammer China: Business Confidence Survey 2018/19, Mehrfachnennungen möglich

Im Unterschied dazu haben es Großunternehmen deutlich leichter. Sie verfügen vielfach über eine Niederlassung in China mit einheimischem Personal – und damit auch über gute Kenntnisse der chinesischen Kultur. Durch Kontakte in die zuständigen Ministerien erfahren sie rechtzeitig von einem Projekt. Und durch politische Beziehungen sichern sich die Konzerne dann einen Teil des Auftrags. Dies gelingt leichter, wenn das Unternehmen großtechnische Anlagen oder Hochtechnologie anbietet, die für die riesigen Infrastrukturvorhaben wichtig sind und die chinesischen Unternehmen nicht im Programm haben.⁵⁷

Mittelständler sind demgegenüber vielfach auf die Mithilfe chinesischer Partner angewiesen, die besser als sie selbst vernetzt sind. Hier empfiehlt die GTAI die frühzeitige Identifikation geeigneter Unternehmen in China und in den anderen Seidenstraßenländern.⁵⁸

Eine Reihe von Mittelständlern profitiert allerdings indirekt vom großen chinesischen Infrastrukturprogramm. Sie sind als Subunternehmer oder Zulieferer deutscher oder chinesischer Großbetriebe Teil der BRI.⁵⁹ Möglicherweise ist die Einbindung in die BRI damit größer als vermutet, denn grundsätzlich ist es für Zulieferer nicht leicht, exakt zu bestimmen, welcher Teil ihres Geschäfts originär auf die BRI zurückzuführen ist.

Die BRI in der Betriebsphase

Handelsverflechtung und Investitionsmöglichkeiten

In der Betriebsphase dürfte Deutschland als exportstarke Volkswirtschaft von der BRI stärker profitieren als in der Entstehungsphase. Schnelle, sichere und kostengünstige Transportwege eröffnen deutschen Unternehmen große Chancen im Handel mit China und den Ländern auf dem Weg dorthin. Handelsverflechtung und Außenhandelsvolumen dürften zunehmen. Dafür gibt es drei Gründe:

- Zum einen steigt das Handelsvolumen langfristig um rund 3,5 Prozent, wenn die Transportkosten um ein Prozent sinken.⁶⁰
- Zum Zweiten erhöht sich einer aktuellen Studie zufolge durch die Inbetriebnahme einer Eisenbahnverbindung das Handelsvolumen zwischen zwei BRI-Ländern im Durchschnitt um 2,8 Prozent.⁶¹
- Schließlich dürfte die Nachfrage nach hochwertigen deutschen Investitions- und Konsumgütern infolge der absehbaren positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in den BRI-Ländern ansteigen.

Aus diesem Grund sollten die deutschen Unternehmen nicht nur China ins Visier nehmen, sondern mittelfristig den Blick zum Beispiel auch auf die Länder der neuen eurasischen Kontinentalbrücke oder des China-Mittelasiens-Westasien-Korri-

dors richten: Kasachstan und Kirgistan, Russland, Weißrussland und die Ukraine bzw. Aserbaidschan, Georgien, Tadschikistan, die Türkei, Turkmenistan und Usbekistan.

Allerdings soll nicht verschwiegen werden, dass die Handelsverflechtung der deutschen Wirtschaft mit den meisten dieser Länder aktuell noch sehr gering ist. Lässt man die Türkei und Russland außen vor, besteht ein nennenswerter Warenaustausch lediglich mit der Ukraine, Weißrussland und Kasachstan.

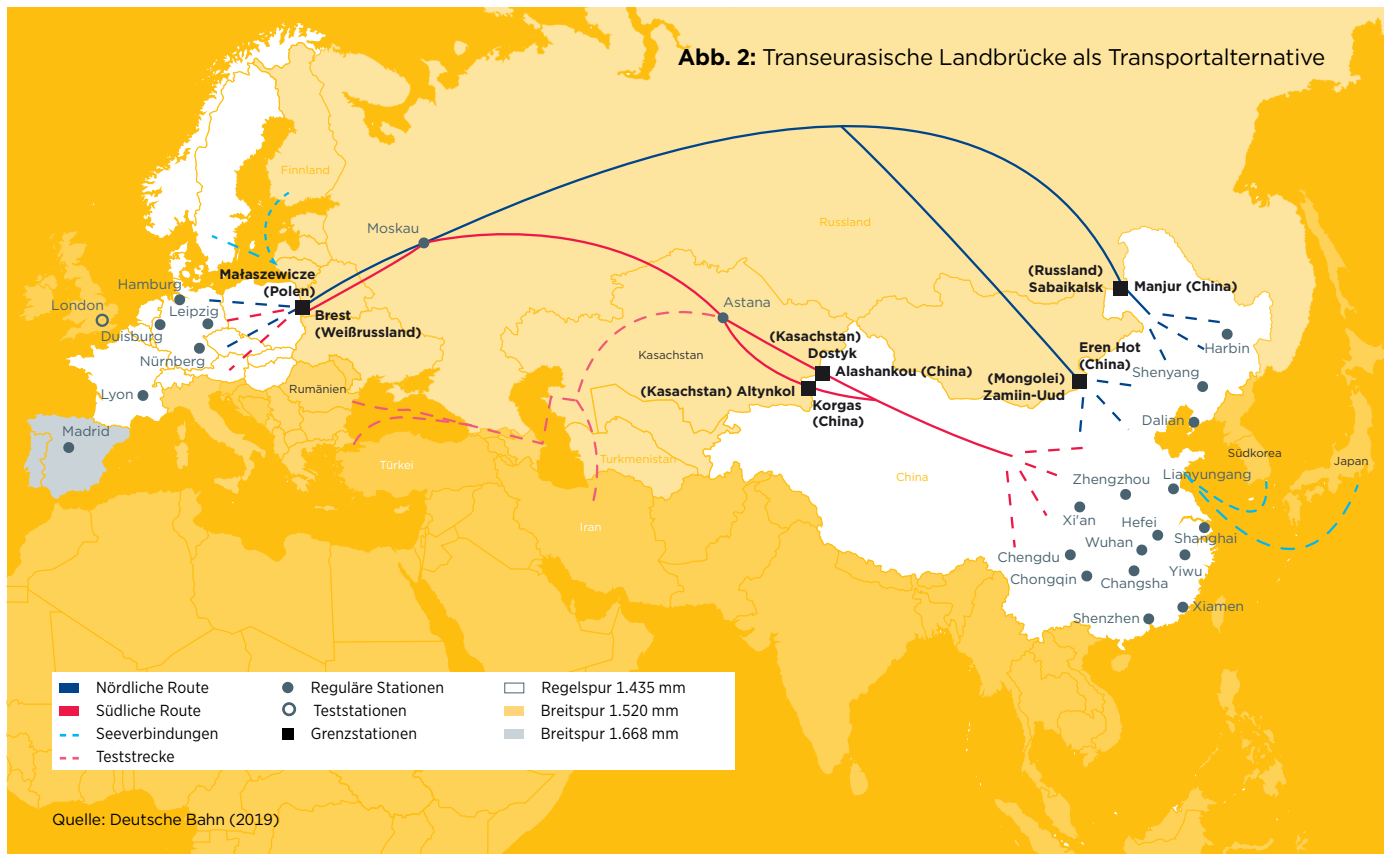
Über den Tellerrand hinaus sollte man auch beim Investitionsverhalten blicken. Abseits der von chinesischen Unternehmen dominierten Infrastruktur- und Grundstoffindustrieprojekte eröffnen sich mittelfristig in den Korridoren links und rechts der Neuen Seidenstraße für mittelständische Unternehmen vielfältige Möglichkeiten zum Aufbau von Betrieben, mit denen lokale und internationale Märkte bedient werden können. Ein möglicher Grund für einen Teil des Mittelstands, dort eine Auslandsfertigung aufzubauen, ist die „Follow-your-Customer-Strategie“. Zulieferer folgen ihren Abnehmern, die zum Beispiel in den Schwellenmärkten Produktionsstätten aufbauen (**siehe Fokusbericht Internationalisierung des Mittelstands**).

Teilweise schwach entwickelte (rechts)staatliche Institutionen, unterschiedliche gesetzliche Rahmenbedingungen, diverse bilaterale Abkommen und Zollunionen machen den großen Wirtschaftsraum zwischen Deutschland und China sehr komplex. Dazu treten politische, ethnische und religiöse Spannungen sowie Währungs- und Energiepreisschwankungen auf.⁶² Von der BRI bzw. China geht jedoch ein starker Vereinheitlichungs- und Reformdruck auf diese Länder aus, der die Transparenz, Berechenbarkeit und Schnelligkeit der Bürokratie verbessert und damit das Investitions- und Handelsrisiko verringert.⁶³ So erwartet die chinesische Regierung zum Beispiel von Kasachstan und Usbekistan maximale Wartezeiten von sechs Stunden für die Zollformalitäten beim Grenzübergang.⁶⁴ Im Ergebnis dürften sich die Handels- und Investitionsbedingungen in der Region künftig verbessern.

Die neue eurasische Kontinentalbrücke: mit dem Zug in zwei Wochen von China nach Deutschland

Der Duisburger Hafen, der größte Binnenhafen Europas, ist seit dem Besuch des chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping im Frühjahr 2014 das Gesicht der BRI in Deutschland, obwohl der erste Zug aus China bereits 2008 in Hamburg ankam. Mit seiner Visite unterstrich Xi die besondere Bedeutung, die China der Eisenbahnverbindung ins Ruhrgebiet beimisst, die seit 2011 besteht. In Hamburg erkennt man an, dass sich Duisburg erfolgreich als Start- und Zielpunkt für Containerzüge von und nach China positioniert, obwohl die größte deutsche Seehafenstadt insgesamt mehr Containerzugverbindungen im Chinaverkehr aufweise als Duisburg.⁶⁵

Obwohl Duisburg ein Binnenhafen ist, der lediglich von kleineren Schiffen mit geringerem Tiefgang angelaufen werden kann, ist er ein durchaus ernst zu nehmender Konkurrent des



Seehafens Hamburg, der über die Elbe an die Nordsee angebunden und auch für große Containerschiffe erreichbar ist. Zugverbindungen nach Deutschland bestehen zwischen Chongqing und Duisburg, Zhengzhou und Hamburg, Wuhan und Duisburg/Hamburg, Changsha und Duisburg, Chengdu und Nürnberg sowie Shenyang und Leipzig.

Von diesen Eisenbahnverbindungen profitieren die Städte und Regionen an den Start- bzw. Endpunkten: Duisburg plant die Ansiedlung von 300 chinesischen Unternehmen; und an neue Logistikzentren in Nürnberg, Hof, Bayreuth, Regensburg, Straubing ist ebenso gedacht wie in Dresden und Chemnitz.⁶⁶ Die Ausstrahleffekte auf die Region sind mithin beträchtlich. Zurzeit kommen wöchentlich bereits 30 der bis zu 800 Meter langen Güterzüge des Trans-Eurasia-Express aus China in Duisburg an. Gemessen am gesamten jährlichen Transportaufkommen von 12 Millionen Containern zwischen Asien und Europa ist dies nicht viel. Denn ein Zug kann nur maximal 80 Container pro Fahrt transportieren. Ein modernes Containerschiff trägt bis zu 20.000 der Stahlbehälter. Der Zug müsste also 250 Mal fahren, um die gleiche Warenmenge zu transportieren.⁶⁷

Die Eisenbahn hat allerdings zwei Vorteile: Sie benötigt für die 10.800 Kilometer lange Strecke von Chongqing nach Duisburg nur 14 Tage bzw. 17 Tage zurück nach Chongqing, ist damit

heute schon mehr als doppelt so schnell wie das Containerschiff und verursacht dabei nur 20 Prozent der Kosten eines Frachtflugzeugs. Damit bedient der Eisenbahnverkehr eine Marktnische für solche Produkte, die schneller als mit dem Schiff, aber billiger als per Luftfracht transportiert werden sollen. Das sind vor allem relativ schwere Teile, die schnell nach China sollen, also zum Beispiel große Mengen an Autokomponenten oder Maschinen.

Dazu kommt: Für den Zug endet die Reise in der Mitte Europas. Von Duisburg aus können die Waren leicht per Lkw auf der „letzten Meile“ zu ihren endgültigen Bestimmungsorten in die Regionen und die europäischen Nachbarstaaten geliefert werden.

Laut einer Studie der Unternehmensberatung Roland Berger wird sich das Containeraufkommen im Schienenverkehr zwischen Europa und China von 141.000 Standardcontainern 2016 bis auf 636.000 im Jahr 2027 erhöhen; 2030 könnten es sogar 810.000 Stahlbehälter sein (**siehe Grafik 10 auf der nächsten Seite**). 2027 sollen dann 21 Züge am Tag fahren, gegenüber sechs täglichen Verbindungen heute. Der Anteil am gesamten Containeraufkommen im Verkehr zwischen Europa und Asien verdoppelt sich demnach zwischen 2016 und 2027 von 1,3 auf 2,5 Prozent.⁶⁸ Der Eisenbahnverkehr wächst nach dieser Projektion also überdurchschnittlich stark an, auch weil die Spediteure inzwischen kleinere Mengen – Less than Con-

tainer Load, LCL – transportieren, d. h., ein Unternehmen ist nicht länger gezwungen, einen ganzen Container zu buchen. Ein solcher wöchentlicher Dienst besteht zum Beispiel zwischen Duisburg und Chengdu.⁶⁹ Damit eröffnen sich vor allem kleineren Mittelständlern verbesserte Export- und Importmöglichkeiten.

Bisher werden deutlich mehr Güter nach Europa versendet als nach China. Doch die Mengen gleichen sich langsam an. Kamen zu Beginn viermal mehr Container aus China nach Deutschland als umgekehrt, so liegt das Verhältnis heute bei zwei zu eins. Die Eisenbahnroute ist also nicht länger eine Einbahnstraße. Laut Roland Berger wird sich das Verhältnis bis 2027 weiter angleichen, dann kommen weniger als 60 Prozent der transportierten Waren aus China, mehr als 40 Prozent gehen aus Europa dorthin. Das Verhältnis ist heute schon ausgeglichen, betrachtet man nicht die Menge, sondern den Wert der transportierten Waren, der bei den deutschen Exporten höher liegt als bei den Importen aus China.⁷⁰

Spediteure sehen eine wachsende Nachfrage nach ihren Schienenfrachtdiensten in Richtung China vor allem bei Kunden aus der Automobil- und Chemieindustrie sowie aus der Maschinen- und Anlagenbau, die in zunehmendem Maße Ersatz- und Fertigteile sowie Rohstoffe mit der Eisenbahn ausführen.⁷¹

Eine Möglichkeit, das Angebot zu verbessern und damit die Nachfrage zu erhöhen, besteht darin, auf der Strecke künftig auch Kühlcontainer einzusetzen. Dann könnten größere Mengen Lebensmittel aus Europa nach China geliefert werden. Noch sind solche Lieferungen nur per Luftfracht möglich, die aus Kostengründen nur für kleine und hochpreisige Güter eine Rolle spielt. Für die meisten Nahrungsmittel ist der Versand per Flugzeug damit zu teuer.⁷²

Bislang wird die Eisenbahnverbindung von den chinesischen Provinzen hoch subventioniert. Die Zuschüsse liegen zwischen 1.000 und 2.500 US-Dollar je Container, das sind 20 bis 60 Prozent der Betriebskosten einer Zugfahrt. In Richtung China liegen die Subventionen dabei höher als bei der Fahrt nach Europa, weil Richtung Osten ein Teil der Container noch immer leer ist. Unklarheit herrscht darüber, wie lange die staatliche Unterstützung noch gewährt wird.⁷³ In den chinesischen Regionen, die die Subventionen bezahlen, wird die För-

derung positiv gesehen. Die Frachtzüge schaffen dort Arbeitsplätze und steigern die Steuereinnahmen, u.a. weil der Trans-Eurasia-Express die Verlagerung von Produktionsstätten von der (teureren) Küstenregion am südchinesischen Meer ins günstigere Landesinnere bei gleichzeitiger Verkürzung der Transportzeiten im Vergleich zur Seefracht ermöglicht.⁷⁴ Aber selbst im Falle einer Streichung der Subventionen im Jahr 2020 wird sich das Transportaufkommen nach der Prognose von Roland Berger bis 2027 auf 437.000 Container verdreifachen – gegenüber 636.000, wenn die Verbindungen weiter subventioniert werden.

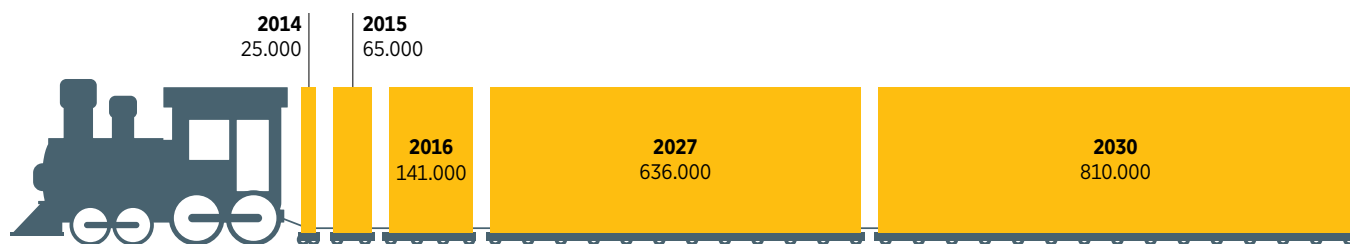
Der nachhaltige Erfolg wird wesentlich davon abhängen, ob es gelingt, die geringe Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge von lediglich 30 Kilometern pro Stunde, die u.a. auf die schlechte Schieneninfrastruktur zurückzuführen ist, deutlich zu steigern. Erich Staake, Chef des Hafensbetreibers Duisport, ist optimistisch; er sieht weiteres Potenzial, wenn man es schaffe, die Reisezeit zwischen China und Europa auf acht Tage zu reduzieren, – d. h., die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge auf durchaus realistische 60 Stundenkilometer zu verdoppeln. Dann sei der Schienentransport sehr nahe an der Luftfracht, und das Angebot per Schiene würde noch stärker nachgefragt.⁷⁵

Dann könnten die Unternehmen noch schneller auf Kundenwünsche reagieren, d.h. die Marktreaktionszeit senken, und zudem die Kapitalbindungskosten verringern. Schon jetzt ermöglicht der Trans-Eurasia-Express schnellere Geschäftsprozesse, sodass Einkäufer eines chinesischen Online-Händlers in Duisburg Milchpulver und deutsches Motoröl in Fünf-Liter-Kanistern ordern, um sie per Bahn zügig nach China zu versenden.⁷⁶

Selbst wenn man nicht an die chinesische Vision glaubt, wonach 2030 Hochgeschwindigkeitszüge mit Tempo 300 in drei bis vier Tagen nach Deutschland rasen, rücken die Produktionsstandorte des eurasischen Wirtschaftsraums mit jeder Erhöhung der Transportgeschwindigkeit näher an Deutschland heran, sie liegen dann fast „vor der Haustür“.

Neue Wertschöpfungsketten könnten entstehen. Das Zusammenspiel internationaler Standorte entlang der BRI-Route wird einfacher. Mittelständische Zulieferer müssten zum Bei-

Grafik 10: Eisenbahntransport Europa-Asien, Anzahl der Standardcontainer (TEU)



Quelle: Roland Berger

spiel nicht mehr in jedem Fall im Ausland eine eigene Produktionsstätte aufzubauen. Sie wären in der Lage, ihre Kunden aus Deutschland just in time mit der zuverlässigen Eisenbahn zu beliefern. Dies gilt insbesondere für sensible Hochtechnologiekomponenten, die aus Sorge vor unzureichendem Schutz geistigen Eigentums ungern im Ausland produziert werden. Schon heute liefert BMW Autoteile aus seinen Werken in Leipzig und Regensburg per Bahn zu den Fabriken in China.

Zur Tempobeschleunigung beigetragen haben in der Vergangenheit ein einheitlicher Frachtbrief, vereinfachte Zollbestimmungen sowie eine weitere Modernisierung der Umladebahnhöfe, denn an der chinesisch-kasachischen Grenze und im weißrussischen Brest bzw. slowakischen Košice ist aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten der Gleise ein Umladen oder Umspurungen notwendig. In Brest ist die Kapazität bereits erschöpft. Der Bahnhof ist für 230.000 Container im Jahr ausgelegt, hat aber im vergangenen Jahr 350.000 Container abgefertigt.⁷⁷

In Khorgos an der chinesisch-kasachischen Grenze entsteht ein moderner „Dryport“, d.h. ein großer Güterbahnhof, in dem bis zu 4.000 Güterzüge im Jahr deutlich schneller als bisher von der Normalspur auf die Breitspur umgesetzt werden können. 2015 wurden 240.000 Container umgeladen, 2020 sollen es bereits 800.000 sein. Weitere Bestandteile des „Trockenhafens“ sind ein Logistikzentrum mit Stellflächen für 18.000 Container sowie eine Sonderwirtschaftszone.⁷⁸

Neben der Beseitigung der Nadelöhre beim Umladen gibt es weitere Ansatzpunkte für eine Beschleunigung des Transports: Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf langen Abschnitten der nicht elektrifizierten und noch nicht modernisierten eingleisigen Strecke bei lediglich 50 Stundenkilometern.⁷⁹

Exkurs: Straßentransport

Da die neue eurasische Kontinentalbrücke multimodal geplant ist, sind auch Speditionsunternehmen sowie deren mittelständische Kunden Nutznießer des Ausbaus und der Modernisierung des Straßenverkehrsnetzes im eurasischen Wirtschaftsraum. Dabei soll u. a. für sieben Milliarden US-Dollar der Western Europe-Western China Express Highway (aus)gebaut werden, die mit knapp 8.500 Kilometer Länge kürzeste Autobahnverbindung zwischen Europa und China.⁸⁰

Allerdings profitieren Logistiker auch hier vor allem in der Betriebsphase und nicht während der Bauphase: Eine Studie im Auftrag der Schweizer Spedition Militzer & Münch kommt zu dem Ergebnis, dass in China etwa 80 Prozent der Logistikaufträge im Rahmen der BRI an chinesische Unternehmen gehen. Um hier zum Zug zu kommen, spielen die Größe, die Finanzkraft, das Vertrauen in den ausländischen Logistiker sowie langjährige Beziehungen zu Staats- oder staatsnahen Unternehmen eine wichtige Rolle.⁸¹

Nach dem Beitritt Chinas zum Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport ohne Umladung (Transports Internationaux Routiers, TIR) sind zwar Fahrten bis nach Westeuropa möglich – eine chinesische Spedition hat zum Beispiel in zwei Wochen Waren per Lkw von Dornstadt in Baden-Württemberg bis nach Schanghai transportiert.⁸² Die ökonomische Sinnhaftigkeit dieses Transports ist allerdings umstritten.⁸³ Die Eisenbahn ist hier im Regelfall die bessere Wahl. Die Straße bietet sich vor allem für Transporte zwischen einzelnen BRI-Ländern oder -Regionen an. Deutsche, österreichische und Schweizer Speditionen sind in den Ländern zwischen Europa und Asien sehr aktiv, sodass seriöse Anbieter für Transportdienstleistungen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Die Maritime Seidenstraße

Afrika

Das chinesische BRI-Engagement beschränkt sich nicht nur auf den Ausbau der Maritimen Seidenstraße auf der Route nach Afrika, konkret auf den Auf- und Ausbau der Häfen (Strategic Maritime Distribution Center, SDMC) entlang der afrikanischen Küste (**siehe Abb. 3**).

Auch zu Land investiert China in die Erweiterung der Infrastruktur in Afrika. So wurde die erste elektrifizierte Eisenbahnstrecke des Kontinents von der äthiopischen Hauptstadt Addis Abeba nach Dschibuti ebenso von chinesischen Unternehmen gebaut wie die innerkenianische Verbindung von Nairobi zum Hafen Mombasa. Nach offiziellen chinesischen Angaben wurden bisher mehr als 6.200 Kilometer Eisenbahnstrecken sowie 5.000 Kilometer Straßen gebaut.⁸⁴ Diese Leistung ist nicht gering zu schätzen, leidet der Kontinent doch unter einer chronisch schlechten Infrastruktur. Deren Ausbau ist wichtig, um die Regionalisierung zu fördern, d.h. den innerafrikanischen Handel.

Doch nicht nur durch Infrastrukturinvestitionen treibt China die Wirtschaftsentwicklung Afrikas voran. So hat die chinesische Zentralbank dem wachstumsstarken, aber devisenarmen Nigeria im Frühjahr 2018 chinesische Yuan im Wert von 2,5 Milliarden US-Dollar gegen die einheimische Währung Naira verkauft (FX-Swap) mit der Intention, dass Nigeria dafür Waren in China einkauft. Im Ergebnis profitieren beide Seiten, China sogar doppelt: Nigeria kann dringend benötigte Güter importieren; China kann Waren exportieren und den Yuan-Währungsraum erweitern.

Chinas Politik erleichtert auch den deutschen Außenhandel mit Afrika. Der Kontinent steht seit längerem im Fokus der deutschen Außenwirtschaftspolitik.⁸⁵ Auch wenn nach Schätzungen des IWF im Jahr 2018 sechs der zehn Länder mit den höchsten Wachstumsraten der Welt aus Afrika kommen, darunter die besten drei (Libyen, Äthiopien, Elfenbeinküste), haben sich die Hoffnungen, Afrika könne nach Asien der nächste Treiber der Weltwirtschaft werden, bisher nicht erfüllt.⁸⁶ Dementsprechend gering ist die Handelsverflechtung: Deutschland hat 2018 für lediglich 22,6 Milliarden Euro Waren nach Afrika geliefert, das waren weniger als zwei Prozent aller deutschen Exporte; ebenso gering war der Anteil an der Einfuhr.⁸⁷ Mit Investitionen sind die deutschen Unternehmen noch zurückhaltender, nur 0,5 Prozent aller Auslandsinvestitionen entfielen 2017 auf Afrika.⁸⁸

Dennoch: Jährliche Wachstumsraten zwischen sieben und elf Prozent und eine perspektivisch zunehmende internationale Einbindung Afrikas eröffnen auch deutschen Exporteuren und Importeuren neue Chancen. Vielversprechende Absatzmärkte im Konsumgüterbereich sind große Länder mit relativ hoher Kaufkraft, zum Beispiel Äthiopien, Nigeria, Südafrika, Kenia, die Elfenbeinküste oder Ägypten. Im Investitionsgüterbereich haben Mittelständler aufgrund ihrer spezifischen Stärken wie Vielseitigkeit und Innovationskraft gute Chancen in diesen Ländern.⁸⁹

Die Bundesregierung möchte das deutsche Engagement in Zukunft deutlicher unterstützen – rund 1.000 Unternehmen sind bisher in Afrika aktiv: Die Exportabsicherung über Hermesbürgschaften soll ausgebaut werden, es sind Doppelbesteuerungsabkommen mit ausgewählten afrikanischen Staaten



geplant und schließlich ist ein Entwicklungsinvestitionsfonds im Umfang von einer Milliarde Euro vorgesehen.⁹⁰ Damit sollen die Risiken für deutsche Investoren verringert und die Bereitschaft, nach Afrika zu gehen, stimuliert werden.

Darüber hinaus ist das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung „Reformpartnerschaften“ mit Tunesien, Ghana, Elfenbeinküste, Äthiopien, Marokko und Senegal eingegangen. Mit diesen Ländern sowie mit Togo, Benin, Guinea, Ruanda und Ägypten wurden bereits 2017 „Investitionspartnerschaften“ geschlossen. Damit gibt es insgesamt elf afrikanische Länder, die im Fokus der deutschen Afrikanpolitik stehen und für Investoren besonders attraktiv sind.

Der Vorteil deutscher Mittelständler: Ebenso wie ihre chinesischen Wettbewerber haben die international ausgerichteten Unternehmen langjährige Erfahrung mit Geschäften in politisch und ökonomisch unruhigen Regionen.

Mittelmeer, Nord- und Ostsee

Im Mittelmeer, wohin die Maritime Seidenstraße weitergeführt wird, hat die chinesische Reederei Cosco neben der Beteiligung am Hafen von Piräus auch Anteile an den Häfen in Valencia und Bilbao (Spanien) sowie Vado (Italien) erworben. Genua und Triest könnten die nächsten italienischen Häfen sein, an denen sich chinesische Investoren beteiligen. Dadurch besitzt China die Option, seine Waren künftig auch über die südeuropäischen Häfen nach Mitteleuropa zu liefern, anstatt über die Nordseehäfen Rotterdam oder Antwerpen.

Im Mai 2016 übernahm Cosco einen Anteil von 35 Prozent am ECT Rotterdam Euromax und seit Januar 2018 hat man auch im belgischen Zeebrugge Fuß gefasst. Der Wettbewerber China Merchants Port Holdings ist an mindestens sieben weiteren europäischen Häfen beteiligt, darunter auch am zweitgrößten Hafen in Antwerpen. Die beiden Staatskonzerne kontrollieren damit zusammen rund zehn Prozent der Containerterminal-Kapazität in Europa.⁹¹ Infrastruktur- und Verkehrsexperten sehen diese Beteiligungen durchaus positiv, sind sie doch im Regelfall mit umfangreichen Investitionen in die Modernisierung der Hafenanlagen und -kapazität verbunden, was für die Handelspartner von großem Nutzen sei.⁹²

Die deutschen Häfen hoffen nun ebenfalls, von der Maritimen Seidenstraße zu profitieren. Hamburg, das sich selbst als deutsches Drehkreuz für den China-Handel betrachtet, sieht eine mögliche Terminalbeteiligung chinesischer Investoren im Hafen positiv. Dies eröffnet die Chance, auch in Zukunft ausreichend Fracht aus China abzuwickeln, da nach den Vorgaben der chinesischen Regierung im Ausland vorrangig Häfen mit „chinesischen“ Terminals von den Staatsreedereien genutzt werden sollen.⁹³

Für den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven, den einzigen deutschen Tiefwasserhafen, wäre ein chinesisches Angebot, Teil der BRI zu werden, nach eigener Aussage „ein Riesenschritt nach vorn“. Man erhoffe sich positive Effekte von den Investitionen wie in Rotterdam, Antwerpen und Danzig.⁹⁴ Wachstumspotenzial ist vorhanden, denn aktuell verfügt der Hafen noch über große nicht ausgelastete Kapazitäten.

Das deutlich kleinere Cuxhaven wiederum profitiert heute schon von der BRI: Von hier werden Waren, die per Bahn aus China nach Hamburg und von dort per Lkw nach Cuxhaven kommen, auf dem Schiff nach Großbritannien weitertransportiert.⁹⁵

An der Ostsee erhoffen sich die Häfen Mukran und Rostock in Mecklenburg-Vorpommern einen weiteren Aufschwung von der BRI, insbesondere Mukran Port, der noch aus DDR-Zeiten über Breitspurgleise verfügt.⁹⁶

Insgesamt hat sich durch das chinesische Engagement im Mittelmeer und in Südeuropa der Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen verschärft, wovon im Ergebnis alle Nutzer profitieren. Im Hinblick auf den internationalen Wettbewerb gilt für den Ausbau der Hafeninfrastruktur in Europa das Gleiche wie für den Ausbau der Eisenbahnverbindung nach Europa: Der Export für deutsche Unternehmen nach China wird erleichtert; damit werden die Exportchancen, die insbesondere für den Mittelstand noch nicht ausgeschöpft sind, deutlich verbessert. Allerdings profitieren davon auch die chinesischen Wettbewerber und deren Ausfuhr nach Europa und Deutschland. Es handelt sich mithin um ein zweiseitiges Schwert.

Unterstützung für den Mittelstand

Mittelständler können Fehler beim Handel mit den BRI-Ländern oder bei Investitionen entlang der Neuen Seidenstraße vermeiden, wenn ihnen von geeigneter Stelle geholfen wird. Eine strukturierte Beratung bieten die deutschen Auslandshandelskammern, staatliche Wirtschaftsförderinstitute wie die GTAI und schließlich auch die Hausbank an, wenn diese international aufgestellt ist. Hier finden Mittelständler Unterstützung bei der Beurteilung von Auslandsmärkten und deren Risiken, beim Markteintritt sowie beim weiteren Wachstum.

AHK

Die deutschen Auslandshandelskammern (AHKs) beraten Unternehmen beim Auf- oder Ausbau ihres Auslandsgeschäfts. Aktuell sind die bilateralen AHKs in 92 Ländern an 140 Standorten aktiv, darunter in vielen Ländern entlang der Neuen Seidenstraße (www.ahk.de).

DEG

Die Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG) ist ein Tochterunternehmen der staatlichen Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Sie bietet langfristige Finanzierungen von Investitionen und Förderprogramme in Entwicklungs- und Schwellenländern an und berät bei der Umsetzung der Projekte (www.deginvest.de/Internationale-Finanzierung/DEG).

German Desk

Beim German Desk handelt es sich um eine gemeinsame Initiative von DEG und DAHK, unterstützt vom BMZ, um mittelständische Unternehmen bei der Finanzierung von Handel und Investitionen in Entwicklungs- und Schwellenländern zu unterstützen. Einen German Desk gibt es in Ghana, Kenia, Nigeria, Bangladesch, Indonesien und Peru (www.deginvest.de/GermanDesks).

GTAI

Eine weitere Anlaufstelle ist die Germany Trade & Invest (GTAI), die bundeseigene Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing. Die GTAI unterstützt die Unternehmen mit aktuellen und umfassenden Marktanalysen, Wirtschaftsinformationen und Berichten aus fast allen Ländern der Welt. Ein besonderer Fokus liegt in jüngster Zeit auf der BRI (www.gtai.de).

Commerzbank

Grundsätzlich kann eine international operierende Hausbank nicht nur mit strategischer Beratung helfen – d.h. bei der Beurteilung von Risiken und beim Verständnis von Auslandsmärkten –, sondern auch bei der Entwicklung internationaler Geschäftsmodelle, der Diskussion des Businessplans und nicht zuletzt bei Finanzierungs- und Währungsfragen. Eine

Bank mit einem starken internationalen Auftritt berät dabei nicht nur aus Deutschland heraus, sondern häufig auch beim Markteintritt vor Ort durch eine Repräsentanz oder Filiale. Ein Vorteil, den auch die von der Commerzbank befragten Mittelständler erkennen, die sich „Partnerschaften oder Niederlassungen in den BRI-Ländern“ wünschen. Die Commerzbank ist in mehr als 50 Ländern entlang der Neuen Seidenstraße vertreten und hat in vielen anderen Ländern entlang der Kontinentalbrücke und Maritimen Seidenstraße Korrespondenzbanken, mit denen man zusammenarbeitet.

Vor allem in weniger entwickelten BRI-Ländern gewinnen lokale Kenntnisse und örtliche Beratung an Bedeutung. Diese Schwellen- und Entwicklungsländer bilden keinen einheitlichen Wirtschaftsraum wie die EU. Dort herrschen vielmehr unterschiedliche Rahmenbedingungen. Das betrifft die Qualität des ausländischen Rechtssystems und der Bürokratie, den Schutz geistigen Eigentums („Schutz vor Know-how-Diffusion“), Korruption in der staatlichen Verwaltung oder Probleme bei der gerichtlichen Durchsetzung von Verträgen. Neben der Beratung zu diesen Problemen erwarten die von der Commerzbank befragten Mittelstandskunden von ihrer Bank auch Informationen zur Vernetzung mit einheimischen Unternehmen oder zur Teilnahme an BRI-Projekten.

Für deutsche Unternehmen wachsen bei einem Engagement in BRI-Ländern mit einem erhöhten Investitionsrisiko (Sub-Investment-Grade) auch die eigenen Risiken. Dabei steht für die deutschen Mittelständler die Handelsfinanzierung im Fokus. Aufgabe der Banken ist es dabei, den Waren- und Dienstleistungsaustausch zu erleichtern, zu finanzieren sowie das damit verbundene Zahlungsausfallrisiko zu verringern. Über die Risikominderung hinaus ist die Handelsfinanzierung ein effizientes Mittel zur Optimierung des Betriebskapitals, da sie durch Verkürzen der Geldumschlagsdauer Kapital freisetzt.

Für Mittelständler, die den Aufbau von Produktionskapazitäten in den BRI-Korridoren planen, spielt die Bankunterstützung angesichts des damit verbundenen großen finanziellen Engagements eine wichtige Rolle. Dabei gilt es, folgende Risiken zu beachten:

- Regierungen in den Zielländern können plötzlich ihre Prioritäten und Ausrichtungen ändern.
- Sie können Einfuhrzölle auf benötigte Rohstoffe und Vorprodukte oder Ausfuhrzölle auf Fertigwaren einführen.
- Sie können den Transfer von Devisen behindern.
- Schließlich können sie den Anteil der ausländischen Beteiligung im Fall eines Joint Ventures beschränken.

Angesichts der Anzahl der BRI-Märkte, die als Länder mit einem erhöhten Investitionsrisiko eingestuft sind, gilt es, diese operativen Risiken abzuwägen. Hier können etablierte Banken wie die Commerzbank mit engen Verbindungen zu ausländischen Partnern einen Mehrwert bieten, indem sie frühzeitig auf ökonomische und politische Länderrisiken hinweisen. Außerdem kann die Commerzbank natürlich auch bei der Projektfinanzierung vor Ort unterstützen.

Schließlich wird bei einem erfolgreichen Investment in einem BRI-Land das grenzüberschreitende Liquiditätsmanagement immer wichtiger. Die Commerzbank kann dabei helfen, die Einnahmen und Rücklagen an den Unternehmensstandorten zu bündeln, wo sie den größten Nutzen erbringen.⁹⁷

Die Commerzbank und die Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) haben im Sommer 2018 eine Vereinbarung zur Unterstützung von Projekten im Rahmen der BRI unterzeichnet. Die Commerzbank möchte in den nächsten fünf Jahren Unternehmen und Projekte in BRI-Ländern oder mit BRI-Bezug in Höhe von insgesamt fünf Milliarden US-Dollar finanzieren. Die Kooperation zielt darauf ab, die Zusammenarbeit u.a. in den Bereichen Handelsfinanzierung, Kapitalmarktberatung, Refinanzierung, Zahlungsverkehr und Vermögensverwaltung zu vertiefen. Deutsche Mittelständler können sich damit nun auch in Ländern mit hohem Risikoprofil besser gegen Ausfallrisiken bei Handelsfinanzierungen und Währungsverlusten absichern.

Die Commerzbank hat sich mit dieser Kooperation nicht exklusiv an den Partner ICBC gebunden. Sie ist weiterhin offen für die Zusammenarbeit mit anderen chinesischen Kreditinstituten.

China ist für ausländische Geschäftsbanken noch kein einfacher Markt; sie haben dort einen Marktanteil von lediglich ein Prozent.⁹⁸ Nach dem Besuch von Bundesfinanzminister Olaf Scholz in Peking im Januar 2019 könnte sich das Wettbewerbsumfeld für deutsche Kreditinstitute in China perspektivisch verbessern. Finanzinstitute beider Länder sollten künftig leichter Niederlassungen im jeweils anderen Land gründen dürfen. Deutsche Banken bekommen zudem Zugang zum Geschäft mit Anleihen im Rahmen der Offenmarktpolitik der chinesischen Zentralbank.⁹⁹ Von dieser Liberalisierung des Finanzsektors dürften vor allem die Finanzinstitute profitieren, die wie die Commerzbank dort bereits etabliert sind. Sie verfügen über die notwendige Erfahrung vor Ort und einen Informationsvorsprung.



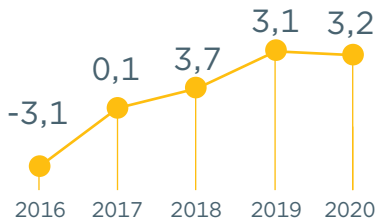
Anhang

Im folgenden finden Sie weitere Informationen zu ausgewählten, im Bericht genannten Ländern.

Aserbaidtschan

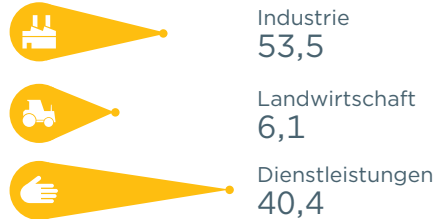
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



3,5 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



5,0 %

Quelle: IWF

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte

19,4

Importe

10,4

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

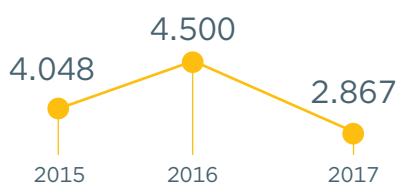
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

9,9 Millionen

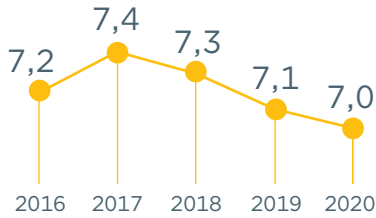


Quelle: IWF

Bangladesch

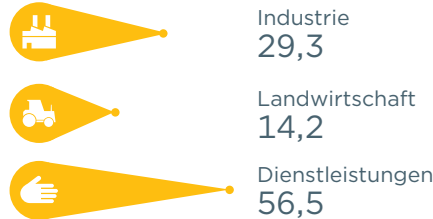
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



6,0 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



4,3 %

Quelle: Weltbank

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte

31,8

Importe

56,4

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

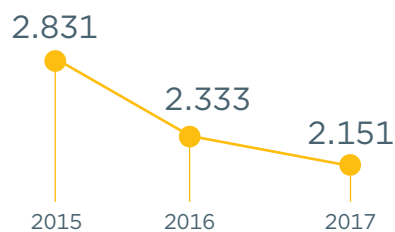
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

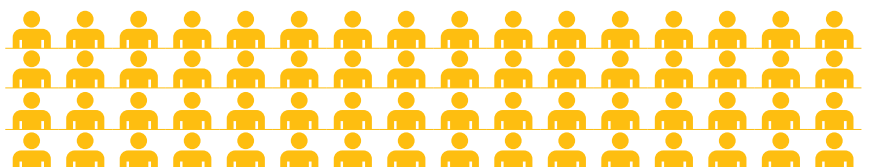
In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

164,9 Millionen

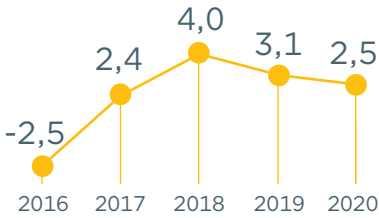


Quelle: IWF

Belarus

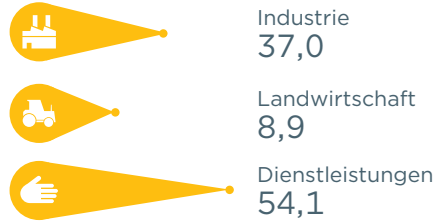
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



5,5 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



0,8 %

Quelle: IWF

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018

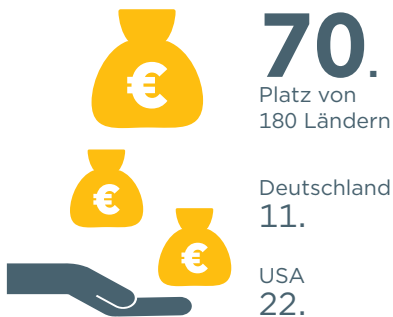


Exporte **33,7** Importe **38,4**

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

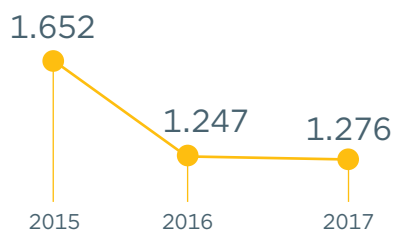
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

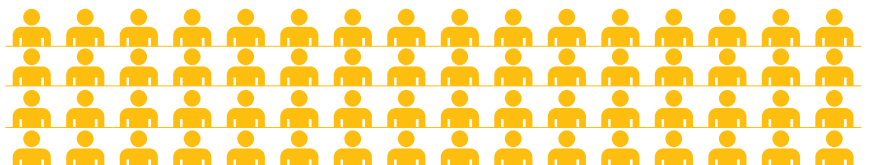
In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

9,5 Millionen

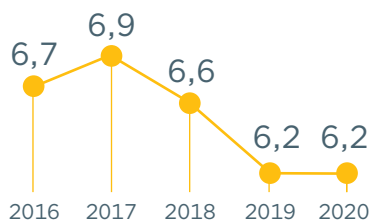


Quelle: IWF

China

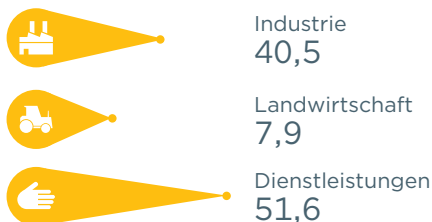
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



2,2%

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



4,0%

Quelle: IWF

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte: 2.501
Importe: 2.134

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

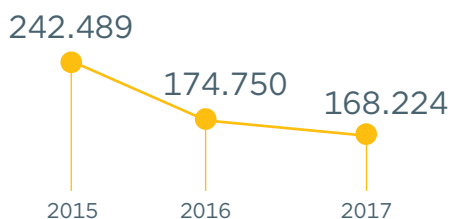
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

1.397 Millionen

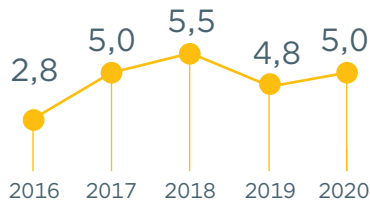


Quelle: IWF

Georgien

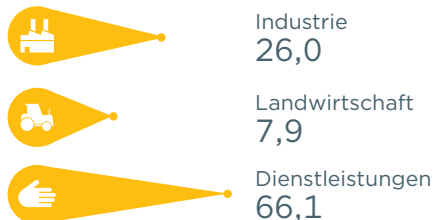
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



2,8 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



14,1 %

Quelle: Weltbank

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte

3,4

Importe

9,1

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

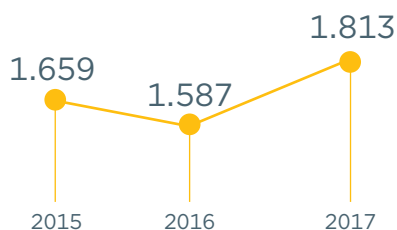
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

3,7 Millionen

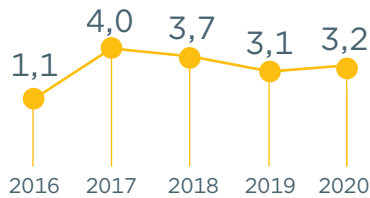


Quelle: Weltbank

Kasachstan

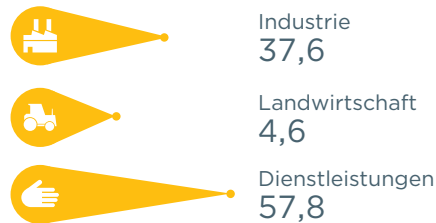
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



6,4 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



5,0 %

Quelle: IWF

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte **48,3** Importe **29,1**

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

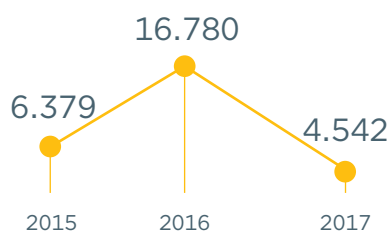
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

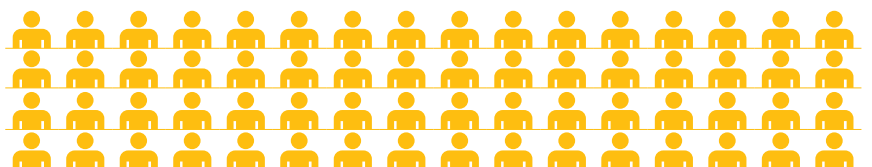
In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

18,8 Millionen

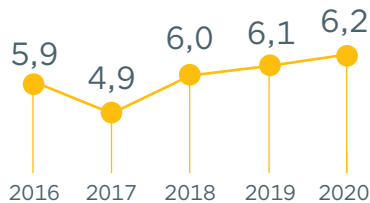


Quelle: IWF

Kenia

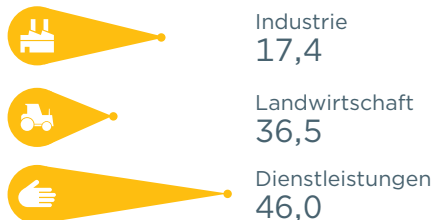
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



5,0 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



9,3 %

Quelle: Weltbank

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte

5,5

Importe

6,1

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

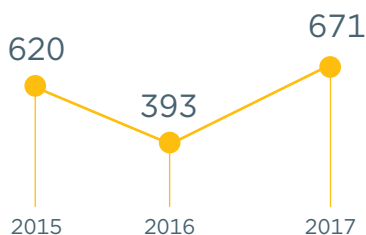
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

48 Millionen

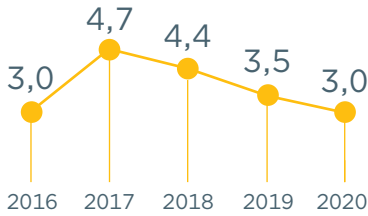


Quelle: IWF

Polen

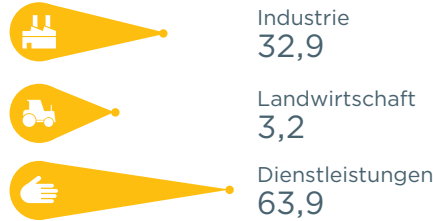
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



2,0 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



4,1 %

Quelle: IWF

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte

266,5

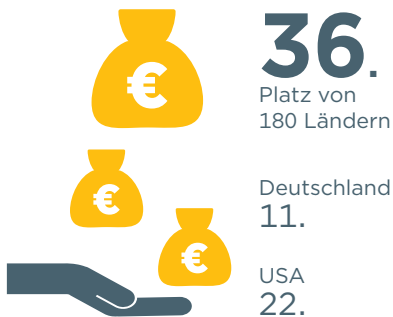
Importe

270,0

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

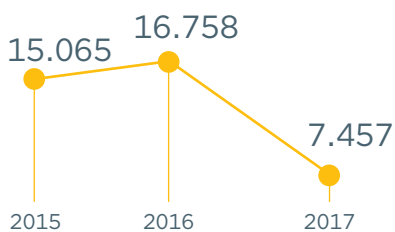
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

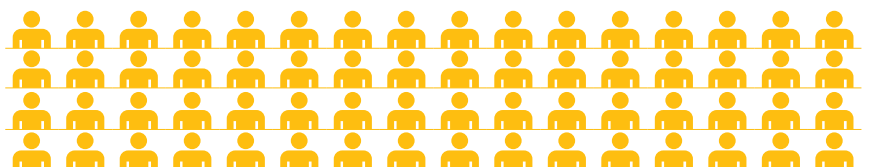
In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

38 Millionen

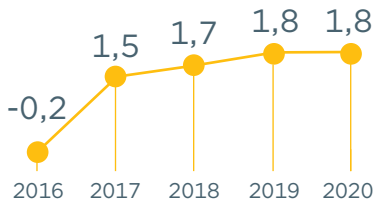


Quelle: IWF

Russland

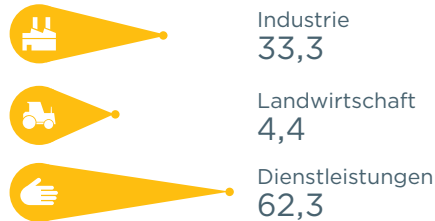
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



2,8 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



5,5 %

Quelle: IWF

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte

446,4

Importe

236,0

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

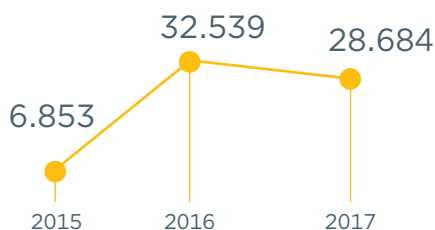
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

144 Millionen

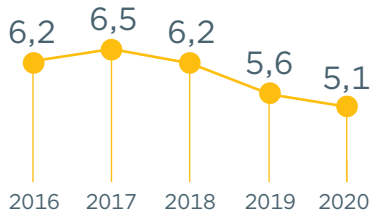


Quelle: IWF

Turkmenistan

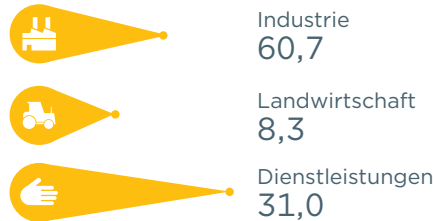
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



9,4 %

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



3,8 %

Quelle: Weltbank

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte

8,1

Importe

20,7

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

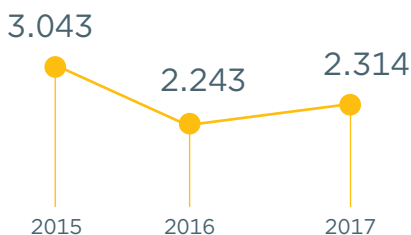
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

5,8 Millionen

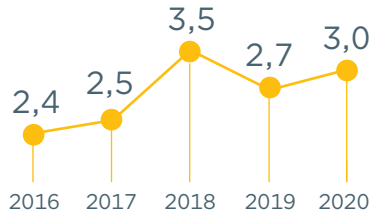


Quelle: IWF

Ukraine

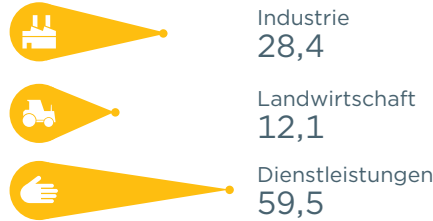
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



10,9%

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



9,4%

Quelle: IWF

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte

48,1

Importe

58,1

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

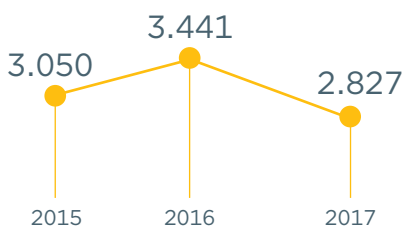
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

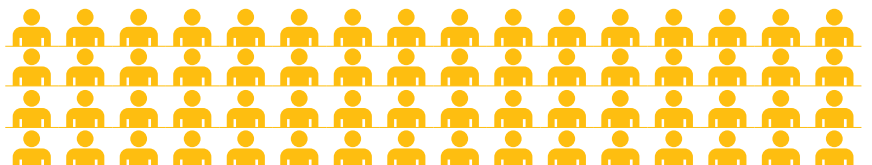
In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

42,6 Millionen

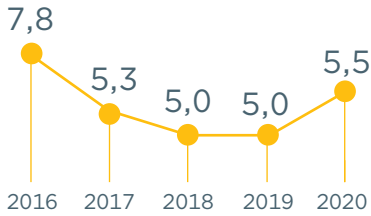


Quelle: IWF

Usbekistan

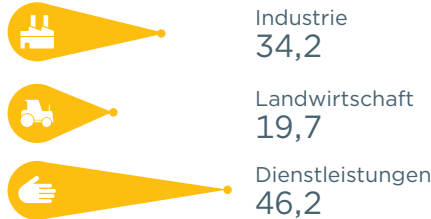
Bruttoinlandsprodukt

Jährliches Wachstum, in %



Quelle: IWF

Entstehung nach Sektoren, 2017, in %



Quelle: Weltbank

Pro Kopf, 2018



Quelle: IWF

Preisentwicklung

Inflation, in %, 2018



19,2%

Quelle: IWF

Arbeitsmarkt

Arbeitslosenquote, in %, 2018



5,2%

Quelle: Weltbank

Außenhandel

In Mrd. US-\$, 2018



Exporte
9,2

Importe
16,9

Quelle: IWF, eigene Berechnung

Gefühlte Korruption

Wahrnehmungsindex (CPI), 2018



Quelle: Transparency International

Unternehmerfreundlichkeit

Platzierung, 2019



Quelle: Weltbank

Wettbewerbsfähigkeit

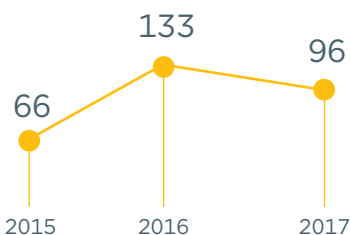
2018



Quelle: World Economic Forum

Ausländische Investitionen

In Mrd. US-\$



Quelle: Weltbank

Einwohner

32,7 Millionen



Quelle: IWF

Quellen

- ¹ Capital, Nr. 8, August 2017.
- ² <https://www.eu-china.net/aktuelles/detail/bri-ist-nun-in-der-verfassung-verankert/>.
- ³ Die „Neue Seidenstraßeninitiative“: Konzept, Praxis und Chinas Beitrag, Peking 2017, S. 11, 45-49.
- ⁴ Die Wirtschaft, 5/2018.
- ⁵ Ebenda.
- ⁶ Schiek, Sebastian: Bewegung auf der Seidenstraße. Chinas „Belt and Road“ Initiative als Anreiz für zwischenstaatliche Kooperationen an Zentralasiens Grenzen, Berlin 2017, S. 19f.
- ⁷ <https://www.merics.org/de/bri-tracker/the-bri-in-pakistan>.
- ⁸ <https://www.handelsblatt.com/politik/international/seidenstrasse-malaysia-stoppt-milliardenschweres-bahnprojekt-mit-china/22919626.html>.
- ⁹ SZ, 27.4.2019.
- ¹⁰ Schiek, Sebastian: Bewegung auf der Seidenstraße. Chinas „Belt and Road“ Initiative als Anreiz für zwischenstaatliche Kooperationen an Zentralasiens Grenzen, Berlin 2017, S. 19f.
- ¹¹ Hartmann, Wolf D./Maenning, Wolfgang/ Wang, Run: Chinas Neue Seidenstraße. Kooperation statt Isolation – der Rollentausch im Welthandel, Frankfurt am Main 2017, S. 53f.
- ¹² Baron, Stefan/Yin-Baron, Guangyan: Die Chinesen. Psychogramm einer Weltmacht, 3. Aufl., Berlin 2018, S. 385.
- ¹³ Technology Review Heft 12/2018.
- ¹⁴ Verkehr, Nr. 49/2018.
- ¹⁵ Shen, Simon/Chan, Wilson: A comparative Study of the Belt and Road Initiative an the Marschall plan, in: Palgrave Communications (2018)4:32.
- ¹⁶ PWC: Next, 1/2016.
- ¹⁷ HKTDC Research: The Belt and Road Initiative: Country Profiles, <https://beltandroad.hktdc.com/en/country-profiles>.
- ¹⁸ HKTDC Research: The Belt and Road Initiative: Country Profiles, <https://beltandroad.hktdc.com/en/country-profiles>.
- ¹⁹ Capital, Nr. 8/2017.
- ²⁰ <https://gbtimes.com/china-issues-belt-and-road-big-data-report-2018>.
- ²¹ Hartmann, Wolf D./Maenning, Wolfgang/Wang, Run: Chinas Neue Seidenstraße. Kooperation statt Isolation – der Rollentausch im Welthandel, Frankfurt am Main 2017, S. 59; Hillman, Jonathan: China's Belt and Road is full of Holes, September 2018, S. 1.
- ²² FAZ, 2.10.2018.
- ²³ <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road>.
- ²⁴ Die „Neue Seidenstraßeninitiative“: Konzept, Praxis und Chinas Beitrag, Peking 2017, S. 40-45 u. 49-55.
- ²⁵ Niemeyer, Jana u. a.: Die Neue Seidenstraße Chinas und seine geopolitischen Implikationen, 2017; Egel, Nikolaus A.: Forschungsstand zur historischen Seidenstraße, in: Hartmann, Wolf D./Maenning, Wolfgang/Wang, Run: Chinas Neue Seidenstraße. Kooperation statt Isolation – der Rollentausch im Welthandel, Frankfurt am Main 2017, S. 163-185.
- ²⁶ ZDF: Die neue Seidenstraße – Chinas Griff nach Westen.
- ²⁷ Joy-Pérez, Cecilia/Scissors, Derek: Be wary of spending on the Belt and Road, November 2018, S. 1f.
- ²⁸ Ministry of Commerce: Press Conference on the Statistical Communiqué of Chinese OFDI in 2017, 29.9.2018.
- ²⁹ Schiek, Sebastian: Bewegung auf der Seidenstraße. Chinas „Belt and Road“ Initiative als Anreiz für zwischenstaatliche Kooperationen an Zentralasiens Grenzen, Berlin 2017, S. 16.
- ³⁰ <https://astanatimes.com/2018/12/chinese-investor-buys-major-kazakh-automaker/>.
- ³¹ Finanz und Wirtschaft, 13.5.2017.
- ³² Finanz und Wirtschaft, 13.5.2017.
- ³³ Hoslag, Jonathan: How China's New Silk Road threatens European Trade, in: The International Spectator, Jg. 52 (2017), H. 1, V. 46-60, 56.
- ³⁴ <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/56375.htm>.
- ³⁵ <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/77414.htm>.
- ³⁶ Ciciero, Nr. 4/2018.
- ³⁷ Puls, Thomas; One Belt One road – Chinas neue Seidenstraße, IW-Kurzbericht 67/2016.
- ³⁸ <http://data.imf.org/?sk=E6A5F467-C14B-4AA8-9F6D-5A09EC4E62A4>.
- ³⁹ Capital, Nr. 8, August 2017.
- ⁴⁰ ZDF: Chinas Marsch nach Westen; Handelsblatt, 21.1.2019.
- ⁴¹ Reuther, Michael: Auf den Spuren des großen Wirtschaftspartners. Potenziale in der Finanzwirtschaft zwischen China und Deutschland, in: Zhang, Yu (Hg.): China und Deutschland: 5.0: Chance, Herausforderung und Prognose, erscheint demnächst.
- ⁴² Weitere 59 Mrd. USD kommen von der Weltbank, www.bloomberg.com/quicktake/china-s-silk-road; Hoslag, Jonathan: How China's New Silk Road threatens European Trade, in: The International Spectator, Jg. 52 (2017), H. 1, V. 46-60, 54.
- ⁴³ Lu, Hui u. a.: China Belt and Road Initiative, 2018, S. 3.
- ⁴⁴ Capital, Nr. 8/2017.
- ⁴⁵ Ebenda.
- ⁴⁶ Stand 30.6.2018.
- ⁴⁷ China Watch, 24.4.2019.
- ⁴⁸ Handelsblatt online, 21.10.2018.
- ⁴⁹ SZ, 18.3.2019.
- ⁵⁰ BDI: Grundsatzpapier China. Partner und systemischer Wettbewerber. Wie gehen wir mit Chinas staatlich gelenkter Volkswirtschaft um? 2019.
- ⁵¹ SZ, 11.1.2019.
- ⁵² Deutsche Verkehrs-Zeitung, H. 36/2018.
- ⁵³ Die Welt, 16.10.2018.
- ⁵⁴ Ebenda.
- ⁵⁵ SZ, 16.3.2019.
- ⁵⁶ Die Zeit, Nr. 42/2018.
- ⁵⁷ Ebenda.
- ⁵⁸ GTAI: Neue Seidenstraße. Chinas massives Investitionsprogramm, 2018, S. 5.
- ⁵⁹ Die Zeit, Nr. 42/2018.
- ⁶⁰ Logistik Heute, 9.10.2018.
- ⁶¹ Lu, Hui u. a.: China, Belt and Road Initiative, 2018, S. 35.
- ⁶² Verkehr, Nr. 25/2018.
- ⁶³ Finanz und Wirtschaft, 13.5.2017.

- ⁶⁴ Schiek, Sebastian: Bewegung auf der Seidenstraße. Chinas „Belt and Road“ Initiative als Anreiz für zwischenstaatliche Kooperationen an Zentralasiens Grenzen, Berlin 2017, S. 21.
- ⁶⁵ <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article175689872/Neue-Seidenstrasse-Hamburg-und-die-Transportrouten-der-Zukunft.html>.
- ⁶⁶ Immobilien & Finanzierung. Der langfristige Kredit, H. 10/2018.
- ⁶⁷ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/seidenstrasse-107.html>, 25.1.2018.
- ⁶⁸ Roland Berger: Eurasian rail corridors. What opportunities for freight stakeholders?, 2017.
- ⁶⁹ Logistik Heute, 9.10.2018.
- ⁷⁰ Kurier, 25.6.2018.
- ⁷¹ Logistik Heute, 9.10.2018.
- ⁷² <https://www.superillu.de/reportage-aus-kasachstan-im-land-der-neuen-seidenstrasse>.
- ⁷³ <https://www.railfreight.com/specials/2018/07/04/new-silk-road-without-subsidies-what-does-it-look-like/>.
- ⁷⁴ Lu, Hui u. a.: China Belt and Road Initiative, 2018, S. 14.
- ⁷⁵ Handelsblatt online, 19.12.2018.
- ⁷⁶ ZDF: Der Weg nach Westen.
- ⁷⁷ Railways. Das Kundenmagazin von DB Cargo, H. 4/2018, S. 26.
- ⁷⁸ Wirtschaftskammer Wien: Die neue Seidenstraße. Fokus Kasachstan, 2018, S. 16.
- ⁷⁹ Kurier, 25.6.2018.
- ⁸⁰ Wirtschaftskammer Wien: Die neue Seidenstraße. Fokus Kasachstan, 2018, S. 15.
- ⁸¹ Deutsche Verkehrs-Zeitung, 43/2018.
- ⁸² China Watch, 24.4.2019.
- ⁸³ Deutsche Verkehrszeitung, H. BOEU/2018.
- ⁸⁴ NZZ, 8.9.2018.
- ⁸⁵ KPMG/HRI/Afrikaverein der deutschen Wirtschaft: Hype oder Markt? Strategien und Erfolgsfaktoren der deutschen Wirtschaft in Afrika, 2014.
- ⁸⁶ IMF: World Economic Outlook Database, October 2018.
- ⁸⁷ FAZ, 16.11.2018.
- ⁸⁸ SZ, 24.12.2018.
- ⁸⁹ Creditreform, H. 1/2019.
- ⁹⁰ Tageszeitung, 31.10.2018; Tagesspiegel, 31.10.2018.
- ⁹¹ <http://www.weltinnenpolitik.net/09/02/2018/china-kauft-die-haefen-der-welt/>.
- ⁹² Brand eins, H. 1/2018.
- ⁹³ Die Welt, 27.11.2018; Täglicher Hafenbericht, H. BSOST/2018.
- ⁹⁴ DVZ Online, 4.12.2018.
- ⁹⁵ DVZ Online, 22.11.2018.
- ⁹⁶ Täglicher Hafenbericht, H. BSOST/2018.
- ⁹⁷ Reuther, Michael: Auf den Spuren des großen Wirtschaftspartners. Potenziale in der Finanzwirtschaft zwischen China und Deutschland, in: Zhang, Yu (Hg.): China und Deutschland: 5.0: Chance, Herausforderung und Prognose, erscheint demnächst.
- ⁹⁸ FAZ online, 18.1.2019.
- ⁹⁹ <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/olaf-scholz-in-peking-deutschland-und-china-weiten-finanz-kooperation-aus-a-1248647.html>.

Commerzbank Research Für die Erstellung dieser Ausarbeitung ist das Segment Firmenkunden der Commerzbank AG, Frankfurt am Main, verantwortlich.

Die Verfasser bestätigen, dass die in diesem Dokument geäußerten Einschätzungen ihre eigenen Einschätzungen genau wiedergeben und kein Zusammenhang zwischen ihrer Dotierung – weder direkt noch indirekt noch teilweise – und den jeweiligen, in diesem Dokument enthaltenen Empfehlungen oder Einschätzungen bestand, besteht oder bestehen wird. Der (bzw. die) in dieser Ausarbeitung genannte(n) Analyst(en) ist (sind) nicht bei der FINRA als Research-Analysten registriert/qualifiziert. Solche Research-Analysten sind möglicherweise keine assoziierten Personen der Commerz Markets LLC und unterliegen daher möglicherweise nicht den Einschränkungen der FINRA Rule 2241 in Bezug auf die Kommunikation mit einem betroffenen Unternehmen, öffentliche Auftritte und den Handel mit Wertpapieren im Bestand eines Analysten.

Disclaimer Dieses Dokument dient ausschließlich zu Informationszwecken und berücksichtigt nicht die besonderen Umstände des Empfängers. Es stellt keine Anlageberatung dar. Die Inhalte dieses Dokuments sind nicht als Angebot oder Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren oder irgendeiner anderen Handlung beabsichtigt und dienen nicht als Grundlage oder Teil eines Vertrages. Anleger sollten sich unabhängig und professionell beraten lassen und ihre eigenen Schlüsse im Hinblick auf die Eignung der Transaktion einschließlich ihrer wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und Risiken sowie ihrer Auswirkungen auf rechtliche und regulatorische Aspekte sowie Bonität, Rechnungslegung und steuerliche Aspekte ziehen.

Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen sind öffentliche Daten und stammen aus Quellen, die von der Commerzbank als zuverlässig und korrekt erachtet werden. Die Commerzbank übernimmt keine Garantie oder Gewährleistung im Hinblick auf Richtigkeit, Genauigkeit, Vollständigkeit oder Eignung für einen bestimmten Zweck. Die Commerzbank hat keine unabhängige Überprüfung oder Due Diligence öffentlich verfügbarer Informationen im Hinblick auf einen unverbundenen Referenzwert oder -index durchgeführt. Alle Meinungsäußerungen oder Einschätzungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers bzw. der Verfasser zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wieder und können sich ohne vorherige Ankündigung ändern. Die hierin zum Ausdruck gebrachten Meinungen spiegeln nicht zwangsläufig die Meinungen der Commerzbank wider. Die Commerzbank ist nicht dazu verpflichtet, dieses Dokument zu aktualisieren, abzuändern oder zu ergänzen oder deren Empfänger auf andere Weise zu informieren, wenn sich ein in diesem Dokument genannter Umstand oder eine darin enthaltene Stellungnahme, Schätzung oder Prognose ändert oder unzutreffend wird.

Diese Ausarbeitung kann Handelsideen enthalten, im Rahmen derer die Commerzbank mit Kunden oder anderen Geschäftspartnern in solchen Finanzinstrumenten handeln darf. Die hier genannten Kurse (mit Ausnahme der als historisch gekennzeichneten) sind nur Indikatoren und stellen keine festen Notierungen in Bezug auf Volumen und Kurs dar. Die in der Vergangenheit gezeigte Kursentwicklung von Finanzinstrumenten erlaubt keine verlässliche Aussage über deren zukünftigen Verlauf. Eine Gewähr für den zukünftigen Kurs, Wert oder Ertrag eines in diesem Dokument genannten Finanzinstruments oder dessen Emittenten kann daher nicht übernommen werden. Es besteht die Möglichkeit, dass Prognosen oder Kursziele für die in diesem Dokument genannten Unternehmen bzw. Wertpapiere aufgrund verschiedener Risikofaktoren nicht erreicht werden. Hierzu zählen in unbegrenztem Maße Marktvolatilität, Branchenvolatilität, Unternehmensentscheidungen, Nichtverfügbarkeit vollständiger und akkurater Informationen und/oder die Tatsache, dass sich die von der Commerzbank oder anderen Quellen getroffenen und diesem Dokument zugrunde liegenden Annahmen als nicht zutreffend erweisen.

Die Commerzbank und/oder ihre verbundenen Unternehmen dürfen als Market Maker in den(m) Instrument(en) oder den entsprechenden Derivaten handeln, die in unseren Research-Studien genannt sind. Mitarbeiter der Commerzbank oder ihrer verbundenen Unternehmen dürfen unseren Kunden und Geschäftseinheiten gegenüber mündlich oder schriftlich Kommentare abgeben, die von den in dieser Studie geäußerten Meinungen abweichen. Die Commerzbank darf Investmentbanking-Dienstleistungen für in dieser Studie genannte Emittenten ausführen oder anbieten.

Weder die Commerzbank noch ihre Geschäftsleitungsorgane, leitenden Angestellten oder Mitarbeiter übernehmen die Haftung für Schäden, die ggf. aus der Verwendung dieses Dokuments, seines Inhalts oder in sonstiger Weise entstehen.

Die Aufnahme von Hyperlinks zu den Websites von Organisationen, die in diesem Dokument erwähnt werden, impliziert keineswegs eine Zustimmung, Empfehlung oder Billigung der Informationen der Websites bzw. der von dort aus zugänglichen Informationen durch die Commerzbank. Die Commerzbank übernimmt keine Verantwortung für den Inhalt dieser Websites oder von dort aus zugänglichen Informationen oder für eventuelle Folgen aus der Verwendung dieser Inhalte oder Informationen.

Dieses Dokument ist nur zur Verwendung durch den Empfänger bestimmt. Es darf weder in Auszügen noch als Ganzes ohne vorherige schriftliche Genehmigung der Commerzbank auf irgendeine Weise verändert, vervielfältigt, verbreitet, veröffentlicht oder an andere Personen weitergegeben werden. Die Art und Weise, wie dieses Produkt vertrieben wird, kann in bestimmten Ländern, einschließlich der USA, weiteren gesetzlichen Beschränkungen unterliegen. Personen, in deren Besitz dieses Dokument gelangt, sind verpflichtet, sich diesbezüglich zu informieren und solche Einschränkungen zu beachten. Mit Annahme dieses Dokuments stimmt der Empfänger der Verbindlichkeit der vorstehenden Bestimmungen zu.

Zusätzliche Informationen für Kunden in folgenden Ländern:

Deutschland: Die Commerzbank AG ist im Handelsregister beim Amtsgericht Frankfurt unter der Nummer HRB 32000 eingetragen. Die Commerzbank AG unterliegt der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Straße 108, 53117 Bonn, Marie-Curie-Straße 24-28, 60439 Frankfurt am Main und der Europäischen Zentralbank, Sonnemannstraße 20, 60314 Frankfurt am Main, Deutschland.

Großbritannien: Dieses Dokument wurde von der Commerzbank AG, Filiale London, herausgegeben oder für eine Herausgabe in Großbritannien genehmigt. Die Commerzbank AG, Filiale London, ist von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und von der Europäischen Zentralbank amtlich zugelassen und unterliegt nur in beschränktem Umfang der Regulierung durch die Financial Conduct Authority und Prudential Regulation Authority. Einzelheiten über den Umfang der Genehmigung und der Regulierung durch die Financial Conduct Authority und Prudential Regulation Authority erhalten Sie auf Anfrage. Diese Ausarbeitung richtet sich ausschließlich an „Eligible Counterparties“ und „Professional Clients“. Sie richtet sich nicht an „Retail Clients“. Ausschließlich „Eligible Counterparties“ und „Professional Clients“ ist es gestattet, die Informationen in dieser Ausarbeitung zu lesen oder sich auf diese zu beziehen. Commerzbank AG, Filiale London bietet nicht Handel, Beratung oder andere Anlagendienstleistungen für „Retail Clients“ an.

USA: Die Commerz Markets LLC („Commerz Markets“) hat die Verantwortung für die Verteilung dieses Dokuments in den USA unter Einhaltung der gültigen Bestimmungen übernommen. Wertpapiertransaktionen durch US-Bürger müssen über die Commerz Markets, Swaptransaktionen über die Commerzbank AG abgewickelt werden. Nach geltendem US-amerikanischem Recht können Informationen, die Commerz Markets-Kunden betreffen, an andere Unternehmen innerhalb des Commerzbank-Konzerns weitergegeben werden. Sofern dieses Dokument zur Verteilung in den USA freigegeben wurde, ist es ausschließlich nur an „US Institutional Investors“ und „Major Institutional Investors“ gerichtet, wie in Rule 15a-6 unter dem Securities Exchange Act von 1934 beschrieben. Commerz Markets ist Mitglied der FINRA und SIPC. Die Commerzbank AG ist bei der CFTC vorläufig als Swaphändler registriert.

Kanada: Die Inhalte dieses Dokuments sind nicht als Prospekt, Anzeige, öffentliche Emission oder Angebot bzw. Aufforderung zum Kauf oder Verkauf der beschriebenen Wertpapiere in Kanada oder einer kanadischen Provinz bzw. einem kanadischen Territorium beabsichtigt. Angebote oder Verkäufe der beschriebenen Wertpapiere erfolgen in Kanada ausschließlich im Rahmen einer Ausnahme von der Prospektpflicht und nur über einen nach dem geltenden Wertpapiergesetz ordnungsgemäß registrierten Händler oder alternativ im Rahmen einer Ausnahme von der Registrierungspflicht für Händler in der kanadischen Provinz bzw. dem kanadischen Territorium, in dem das Angebot abgegeben bzw. der Verkauf durchgeführt wird. Die Inhalte dieses Dokuments sind keinesfalls als Anlageberatung in einer kanadischen Provinz bzw. einem kanadischen Territorium zu betrachten und nicht auf die Bedürfnisse des Empfängers zugeschnitten. In Kanada sind die Inhalte dieses Dokuments ausschließlich für Permitted Clients (gemäß National Instrument 31-103) bestimmt, mit denen Commerz Markets LLC im Rahmen der Ausnahmen für internationale Händler Geschäfte treibt. Soweit die Inhalte dieses Dokuments sich auf Wertpapiere eines Emittenten beziehen, der nach den Gesetzen Kanadas oder einer kanadischen Provinz bzw. eines kanadischen Territoriums gegründet wurde, dürfen Geschäfte in solchen Wertpapieren nicht durch Commerz Markets LLC getätigt werden. Keine Wertpapieraufsicht oder ähnliche Aufsichtsbehörde in Kanada hat dieses Material, die Inhalte dieses Dokuments oder die beschriebenen Wertpapiere geprüft oder genehmigt; gegenteilige Behauptungen zu erheben, ist strafbar.

Europäischer Wirtschaftsraum: Soweit das vorliegende Dokument durch eine außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes ansässige Rechtsperson erstellt wurde, erfolgte eine Neuausgabe für die Verbreitung im Europäischen Wirtschaftsraum durch die Commerzbank AG, Filiale London.

Singapur: Dieses Dokument wird in Singapur von der Commerzbank AG, Filiale Singapur, zur Verfügung gestellt. Es darf dort nur von institutionellen Investoren laut Definition in Section 4A des Securities and Futures Act, Chapter 289, von Singapur („SFA“) gemäß Section 274 des SFA entgegengenommen werden.

Hongkong: Dieses Dokument wird in Hongkong von der Commerzbank AG, Filiale Hongkong, zur Verfügung gestellt und darf dort nur von „professionellen Anlegern“ im Sinne von Schedule 1 der Securities and Futures Ordinance (Cap. 571) von Hongkong und etwaigen hierin getroffenen Regelungen entgegengenommen werden.

Japan: Dieses Dokument und seine Verteilung stellen keine „Aufforderung“ gemäß dem Financial Instrument Exchange Act (FIEA) dar und sind nicht als solche auszulegen. Dieses Dokument darf in Japan ausschließlich an „professionelle Anleger“ gemäß Section 2(31) des FIEA und Section 23 der Cabinet Ordinance Regarding Definition of Section 2 of the FIEA durch die Commerzbank AG, Tokyo Branch, verteilt werden. Die Commerzbank AG, Tokyo Branch, war jedoch nicht an der Erstellung dieses Dokuments beteiligt. Nicht alle Finanz- oder anderen Instrumente, auf die in diesem Dokument Bezug genommen wird, sind in Japan verfügbar. Anfragen bezüglich der Verfügbarkeit dieser Instrumente richten Sie bitte an die Abteilung Corporates & Markets der Commerzbank AG oder an die Commerzbank AG, Tokyo Branch. [Commerzbank AG, Tokyo Branch] Eingetragenes Finanzinstitut: Director of Kanto Local Finance Bureau (Tokin) Nr. 641 / Mitgliedsverband: Japanese Bankers Association.

Australien: Die Commerzbank AG hat keine australische Lizenz für Finanzdienstleistungen. Dieses Dokument wird in Australien an Großkunden unter einer Ausnahmeregelung zur australischen Finanzdienstleistungslizenz von der Commerzbank gemäß Class Order 04/1313 verteilt. Die Commerzbank AG wird durch die BaFin nach deutschem Recht geregelt, das vom australischen Recht abweicht.

Iran: Sanktionsrechtlich ist besondere Vorsicht geboten, wenn der Transport über die Seidenstraße durch den Iran erfolgt. Das US-Embargo gegen den Iran verbietet Transporte durch den Iran. Wenn bei einem Geschäft ein Bezug zur Rechtsprechung der USA gegeben ist, z. B. durch die Währung USD, bedingt der Transport durch den Iran ein Verstoß gegen das US-Embargo. Waren, die durch den Iran transportiert wurden, werden nach US-Rechtsprechung als iranische Ware betrachtet

Beratung und Terminvereinbarung für Firmenkunden



Filialen

Die Commerzbank ist an mehr als 100 Standorten für Firmenkunden in Deutschland und weltweit in knapp 50 Ländern vor Ort vertreten.



Online

www.commerzbank.de/firmenkunden

Commerzbank AG

Zentrale
Kaiserplatz
Frankfurt am Main

Postanschrift
60261 Frankfurt am Main
SectorDesk@commerzbank.com

Der Bericht beruht auf Analysen und Einschätzungen der Branche durch die Commerzbank AG.

Die redaktionelle und grafische Aufbereitung des Berichts erfolgt in Kooperation mit dem Handelsblatt Research Institute.

Dieser Bericht wurde im Juni 2019 erstellt.