

„Die Neue Seidenstraße hat ihren Ursprung in China und bietet Vorteile, die der ganzen Welt zugute kommen.“

Staatspräsident Xi Jinping

„Die Neue Seidenstraße ist eine wichtige Initiative, um die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung zu erreichen.“

UN-Generalsekretär António Guterres

„Die Neue Seidenstraße ist ein sehr wichtiges Projekt, bei dem Deutschland sich einbringen will. Als Europäer wollen wir bei diesem Projekt eine aktive Rolle spielen.“

Bundeskanzlerin Angela Merkel

Herausgeber:
Botschaft der Volksrepublik China
in der Bundesrepublik Deutschland
© 2019



Offizielle Website
der Botschaft



Offizielles Portal
der BRI



中国驻德国大使馆
BOTSCHAFT DER VOLKSREPUBLIK CHINA IN DEUTSCHLAND

Die Neue Seidenstraße

Aufbruch in eine neue Ära

Was ist die Neue Seidenstraße?



Die historische Seidenstraße war eine der bedeutendsten Handelsrouten zwischen Asien und Europa, die vielen Völkern, deren Länder an der Seidenstraße lagen, zu großem Reichtum verhalf.

Im Jahr **2013** erweckte der Staatspräsident der Volksrepublik China Xi Jinping sie zu neuem Leben. Neben den traditionellen und neuen Handelsrouten zu Land soll die **Neue Seidenstraße** den Welthandel auch zu Wasser fördern. Aus diesem Grund wird die Initiative auch **Belt and Road Initiative** (Gürtel- und Straßeninitiative) oder kurz **BRI** genannt, wobei der Begriff „Gürtel“ die Routen zu Land und die „Straße“ die maritimen Handelswege meint.



Der Aufbau der Neuen Seidenstraße erfolgt nach dem Prinzip:

Mitdiskutieren – Mitgestalten – Mitprofitieren.

Somit fördert die BRI die Konnektivität in den 5 Bereichen



Politik



Infrastruktur



Handel



Finanzen



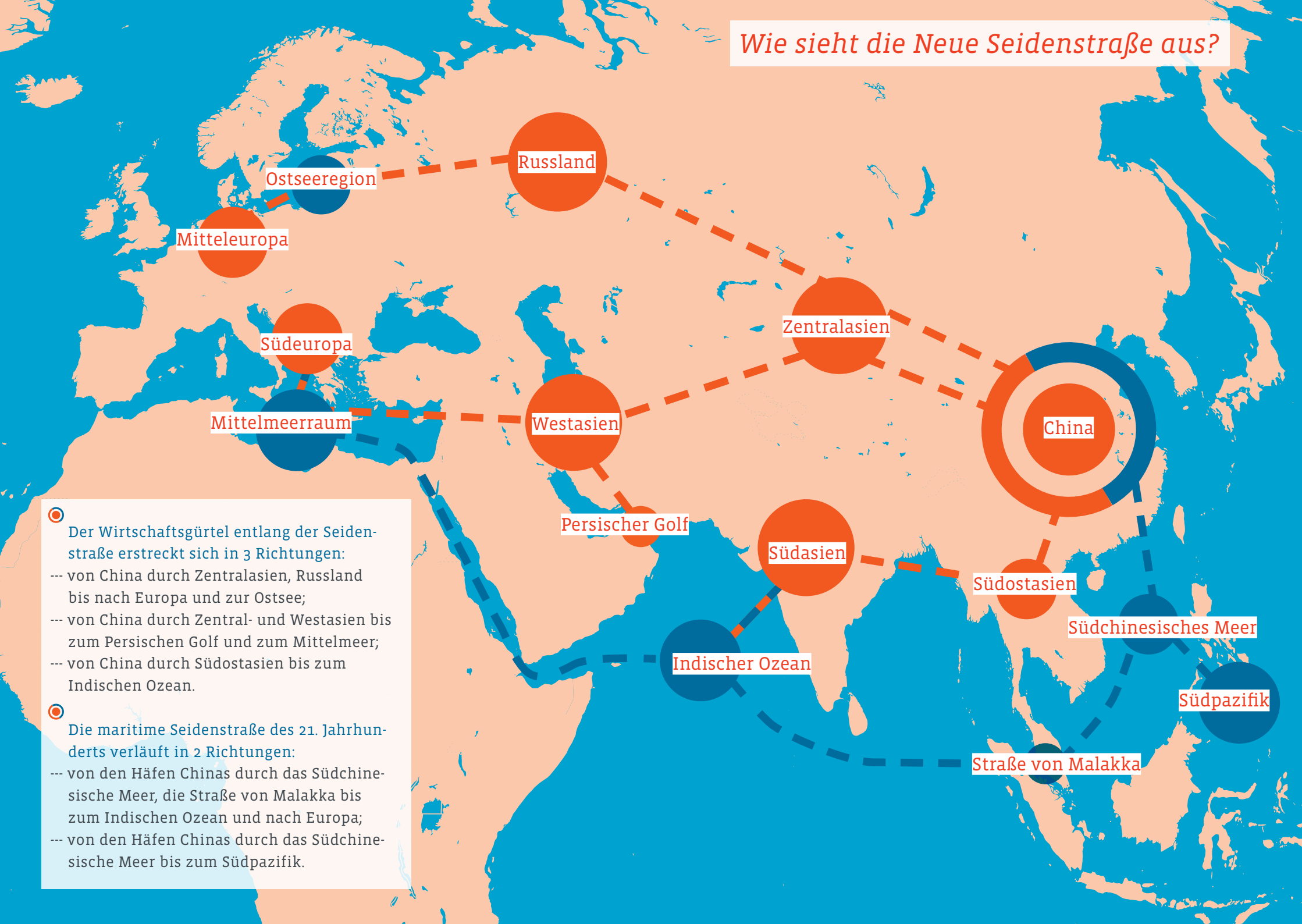
Zivilgesellschaft

Die BRI ist ein **offenes, inklusives und transparentes** Projekt. Alle beteiligten Parteien sind gleichberechtigte Teilnehmer, tragen gemeinsam zur Initiative bei und profitieren davon. Schon jetzt hat sich die BRI



entwickelt.

Wie sieht die Neue Seidenstraße aus?



- Der Wirtschaftsgürtel entlang der Seidenstraße erstreckt sich in 3 Richtungen:
 - von China durch Zentralasien, Russland bis nach Europa und zur Ostsee;
 - von China durch Zentral- und Westasien bis zum Persischen Golf und zum Mittelmeer;
 - von China durch Südostasien bis zum Indischen Ozean.
- Die maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts verläuft in 2 Richtungen:
 - von den Häfen Chinas durch das Südchinesische Meer, die Straße von Malakka bis zum Indischen Ozean und nach Europa;
 - von den Häfen Chinas durch das Südchinesische Meer bis zum Südpazifik.

Ostseeregion

Russland

Mitteleuropa

Südeuropa

Mittelmeerraum

Westasien

Persischer Golf

Südostasien

Südostasien

Südchinesisches Meer

Indischer Ozean

Straße von Malakka

Südpazifik

China

Zentralasien

Wer sind bisher Partner der Neuen Seidenstraße?



Bisherige Unterzeichner der Kooperationsvereinbarungen zur BRI

125

Staaten

29

internationale Organisationen

16

EU-Mitgliedstaaten

Stand: März 2019

Von den Mitgliedern der Europäischen Union haben bisher Bulgarien, Estland, Griechenland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Polen, Portugal, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Rumänien die Vereinbarungen unterzeichnet.

„Nach dem Treffen aller notwendigen Vorkehrungen stellt der Projektbeitritt Italiens zur Neuen Seidenstraße eine Chance für unser Land dar (...). Er wird nicht zu Abhängigkeiten, sondern zu Dialogen führen.“

Italienischer Ministerpräsident Giuseppe Conte



Das Belt and Road Forum

Das Belt and Road Forum (BRF) ist die hochrangigste Plattform, um die Pläne für die Zusammenarbeit und die Entwicklung der Handelsinfrastruktur im Rahmen des Projekts Neue Seidenstraße **zu diskutieren**.

Das **I. BRF** fand im Mai 2017 in Peking statt und wurde von **29 Staats- und Regierungschefs** sowie Vertretern aus mehr als **130 Ländern** besucht. Diese beschlossen **279 Projektvorhaben**, von denen bis 2019 mehr als 96 % umgesetzt wurden.



Das **II. BRF** findet im April 2019 unter dem Motto „Eine bessere gemeinsame Zukunft gestalten“ ebenfalls in Peking statt. Vertreter aus mehr als **100 Ländern**, darunter **40 Staats- und Regierungschefs**, beraten über den Weg zu einer hochwertigen Entwicklung der BRI.

Wie wird die Neue Seidenstraße finanziert?



Projektvorhaben im Rahmen der Neuen Seidenstraße sind in großer Mehrheit **kommerzielle Projekte**, bei denen sich Unternehmen unter Einhaltung internationaler Regeln und örtlicher Gesetze nach marktwirtschaftlichen Prinzipien beteiligen. Die entworfenen **Leitlinien zur Finanzierung der Entwicklung der Neuen Seidenstraße*** wurden neben China von 27 weiteren Staaten, wie Großbritannien und der Schweiz, angenommen. Diese Prinzipien zielen auf eine nachhaltige Finanzierung ab und beugen einer Überschuldung einzelner Staaten vor.



Hauptfinanzierungsquellen

Multilaterale Entwicklungsbanken



Geschäftsbanken



Investitionsfonds



Förderbanken



BRI-Finanzierungsleitlinien

Seit der Vermietung an die chinesische Reederei COSCO, hat sich der Hafen von Piräus in **Griechenland** zu einem der am schnellsten wachsenden Containerhäfen der Welt entwickelt und ist von Platz 93 (2010) auf Platz 36 (2017) im globalen Containerverkehr aufgestiegen. Der Hafen hat nur 10 chinesische Mitarbeiter, beschäftigt aber 3.000 Griechen und hat mehr als 10.000 indirekte lokale Arbeitsplätze geschaffen.

Der Great Stone Industriepark ist das größte ausländische Investitionsprojekt **Weißrusslands**. Das chinesisch-weißrussische Kooperationsprojekt hat bisher 43 Unternehmen angezogen (z.B. Duisport aus Deutschland) und eine Vielzahl an Arbeitsplätzen geschaffen.

Chinesische Investitionen in **Ägypten** haben das Land zum drittgrößten Glasfaserproduzenten der Welt gemacht. Zusätzlich wurde eine große Anzahl von Fach- und Führungskräften ausgebildet.

Äthiopiens erster nationaler Industriepark, der Hawassa Industrial Park, wurde 2017 in Betrieb genommen und schuf 60.000 Arbeitsplätze und einen Jahresumsatz von 1 Milliarde US-Dollar für Äthiopien. Der von der China Civil Engineering Construction Cooperation (CCECC) errichtete Industriepark im Süden Äthiopiens wurde im Juli 2016 nach einer Rekordbauzeit von neun Monaten fertig gestellt.

In **Kenia** hat die mit chinesischer Unterstützung errichtete und als „Jahrhundertprojekt“ bezeichnete Mombasa-Nairobi Railway fast 50.000 lokale Arbeitsplätze geschaffen und das Wirtschaftswachstum Kenias um 1,5 Prozentpunkte gesteigert.

Durch die Neue Seidenstraße gewinnt **Kasachstan**, der größte Binnenstaat der Welt, über den Hafen Lianyungang in China Zugang zum Pazifischen Ozean. Bereits jetzt ist das Logistikterminal China-Kasachstan auch für viele andere zentralasiatische Länder zu einer internationalen Wirtschaftsplattform geworden. Allein für Kasachstan und andere zentralasiatische Länder wird die Zollabfertigungszeit für den Export landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach China um 90% reduziert.

Wer profitiert von der Neuen Seidenstraße?

Seit 2013 haben die 82 Kooperationsparks, die gemeinsam von China und anderen teilnehmenden Ländern errichtet wurden, mehr als 2 Milliarden US-Dollar an Steuereinnahmen und rund 300.000 Arbeitsplätze außerhalb Chinas generiert.

Quelle: Mofcom

Die Weltbank erwartet eine Kostenreduktion im Welthandel von 1,1%–2,2% durch die Neue Seidenstraße – im chinesisch-zentralasiatischen Wirtschaftsraum sogar eine Senkung von 10,2%.

Quelle: World Bank

Bei den wichtigsten Infrastrukturprojekten wie der Hochgeschwindigkeitsbahn **Jakarta-Bandung** werden solide Fortschritte erzielt. Die 142 Kilometer lange Eisenbahnstrecke ist die erste dieser Art in Indonesien und das erste Hochgeschwindigkeitsprojekt Chinas im Ausland. Das kooperative Bahnprojekt wird die CR400-Züge zum Einsatz bringen. Mit einer geplanten Geschwindigkeit von 350 km/h würde die Hochgeschwindigkeitsbahn Jakarta-Bandung die Fahrzeit zwischen den beiden Knotenpunkten von 3 Stunden auf 40 Minuten verkürzen.

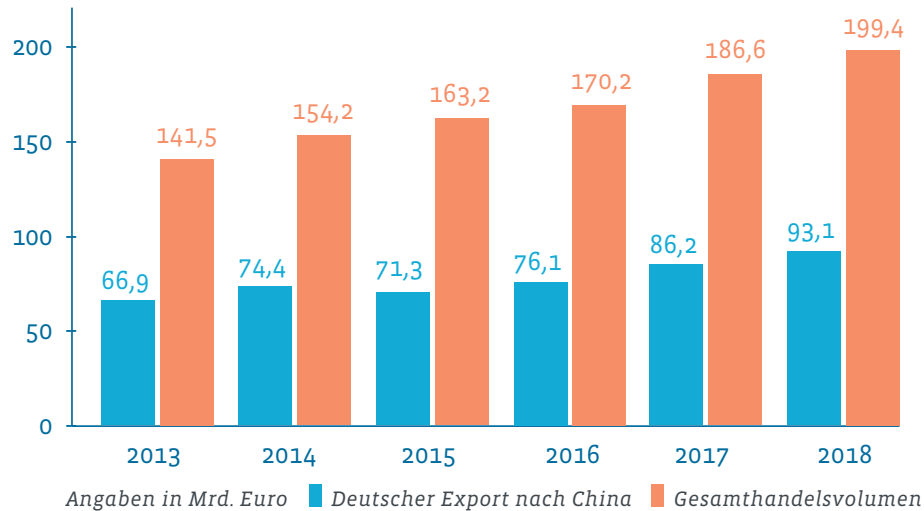
Wie profitiert Deutschland von der Neuen Seidenstraße?



Enge Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und Deutschland

China ist seit 2016 der **größte globale Handelspartner** Deutschlands. Deutschland ist wiederum seit 43 Jahren Chinas größter Handelspartner in Europa. Das bilaterale Handelsvolumen lag 2018 bei fast 200 Milliarden Euro. Somit betrug es beinahe 30% des gesamten Handelsvolumens zwischen China und der EU.

Handelsvolumen in den letzten 6 Jahren:



Quelle: Statistisches Bundesamt



Chancen für deutsche Firmen

„Durch den Ausbau der Infrastruktur und die dadurch angestoßene wirtschaftliche Entwicklung in den Ländern entlang der Neuen Seidenstraße könnten für deutsche Firmen zukünftig neue Absatzmärkte entstehen beziehungsweise die Geschäftstätigkeit erleichtert werden.“

Germany Trade & Invest, 2018



Auf der Schiene

- Mehr als die Hälfte aller Containerfrachtzüge zwischen China und Europa fahren nach Deutschland. Somit hat **China Railway Express (CRE)** in den vergangenen 5 Jahren mehr als 7.000 Fahrten von/nach Deutschland durchgeführt.
- Wöchentlich fahren 35 Güterzüge zwischen China und **Duisburg**, womit 2018 rund 130.000 Container transportiert wurden. Laut der Stadt Duisburg wurde so ein Beitrag zur Schaffung von rund 3.000 Arbeitsplätzen in der Logistikbranche seit 2014 geleistet.
- Wöchentlich fahren 37 CRE-Züge zwischen China und **Hamburg**, womit es 2018 zu 1.939 Zugfahrten kam.



Auf dem Wasser

- Die Hälfte des chinesisch-deutschen Handels verläuft über den **Hamburger Hafen**. Ein Drittel aller in Hamburg umgeschlagenen Container haben einen China-Bezug.
- China ist der zweitgrößte Kunde **Bremerhavens**.
- Deutschland und China kooperieren stark im integrierten **Hafenbaumanagement**.



Auf Drittmärkten

- Erste **Kooperationserfahrung** besteht in den Bereichen Kraftwerksbau, Dammbau, Bergbau und Brückenbau in Asien und Afrika.
- Eine im Oktober 2018 veröffentlichte Studie von Germany Trade & Invest bestätigt, dass bereits ein Fünftel der befragten deutschen Unternehmen erfolgreich mit chinesischen Partnern **in Afrika** zusammengearbeitet haben.
- **Gemeinsame Finanzierungen** von Großprojekten, wie zum Beispiel bei der AIIB, für die Deutschland der größte nichtasiatische Kapitalgeber ist.
- Partnerschaften von chinesischen und deutschen **Großbanken**.