

## Chinas Seidenstraßen-Initiative trifft auf transeuropäische Infrastrukturpolitik

Schüller, Margot; Schüler-Zhou, Yun

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:  
GIGA German Institute of Global and Area Studies

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schüller, M., & Schüler-Zhou, Y. (2015). *Chinas Seidenstraßen-Initiative trifft auf transeuropäische Infrastrukturpolitik*. (GIGA Focus Asien, 8). Hamburg: GIGA German Institute of Global and Area Studies - Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien, Institut für Asien-Studien. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-456968>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

## **Chinas Seidenstraßen-Initiative trifft auf transeuropäische Infrastrukturpolitik**

Margot Schüller und Yun Schüler-Zhou

Auf dem EU-China-Gipfel Ende Juni 2015 in Brüssel beschlossen beide Seiten, ihre Zusammenarbeit mit der Gründung einer gemeinsamen „Konnektivitätsplattform“ auszuweiten. Damit werden zwei Flaggschiff-Programme, die Investitionsoffensive der EU und die chinesische Seidenstraßen-Initiative, miteinander verbunden.

### **Analyse**

Chinas wachsende Bedeutung als Partner für die Europäische Union (EU) spiegelt sich in der angekündigten Beteiligung des Landes an der EU-Investitionsoffensive wider. Schwerpunkte sind Infrastruktur, Energie und Innovation. Hierbei könnten Synergien mit der chinesischen Seidenstraßen-Initiative genutzt werden. Offen ist allerdings, wie divergierende Interessen zusammengeführt werden können.

- Die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung in der EU ist durch eine geringe Investitionstätigkeit, Wachstumsschwäche und sinkende Wettbewerbsfähigkeit vieler Mitgliedsländer gekennzeichnet. Hier setzt die Investitionsoffensive für Europa an.
- Chinas Seidenstraßen-Initiative fokussiert vor allem auf den Ausbau der Transportinfrastruktur auf dem Land- und Seeweg von China durch Zentralasien bzw. durch den Indischen Ozean nach Europa.
- Während die Länder Kerneuropas über eine relativ gut ausgebaute Infrastruktur verfügen, bestehen in vielen Ländern Mittel- und Osteuropas noch große Defizite. Diese Länder haben großes Interesse an chinesischen Investitionen.
- Über die „16+1“-Initiative verfolgt China einen regionalen Kooperationsansatz, der elf EU-Mitgliedsländer und fünf Beitrittskandidaten aus Mittel- und Osteuropa einschließt. Die zunehmende Bindung dieser Länder an China löst in der EU die Befürchtung aus, dass damit der Einfluss der EU-Regelwerke abnimmt.
- Mit der Gründung der Konnektivitätsplattform soll eine Abstimmung zwischen der EU und den chinesischen Interessen erfolgen. Gerade die Entwicklung der Infrastruktur im europäischen Raum erfordert eine Gesamtplanung und einheitliche Standards.

*Schlagwörter: China, EU, Seidenstraße, Infrastruktur, Konnektivitätsplattform*

## Strategische Interessen der EU und Chinas beim Ausbau der Infrastruktur

Während des bilateralen Wirtschafts- und Handelsdialogs Ende September 2015 kündigte China seine Beteiligung an der europäischen Investitions-offensive an. Chinas Interesse an einer Investitionspartnerschaft hängt eng mit dem Zugang zu Infrastrukturprojekten in den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL) zusammen. Dort hat China bereits verschiedene Projekte begonnen und beabsichtigt, seine Investitionen auszuweiten. Dies wird von der EU zwar begrüßt, allerdings sollten die Aktivitäten im Rahmen der harmonisierten Infrastrukturpolitik der EU erfolgen. Dies ist auch ein Thema für die gemeinsame Arbeitsgruppe aus Vertretern des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) und des chinesischen Silk Road Fonds. Dieser Fonds will die chinesische Seidenstraßen-Initiative finanzieren, die über den Ausbau der Infrastruktur auch den Handel und die Investitionen zwischen China und Europa intensivieren will.

Von der Investitionsoffensive erwartet die EU-Kommission, dass das Bruttoinlandsprodukt in der EU in den nächsten Jahren erheblich steigt und die Zahl der Beschäftigten um mindestens 1 bis 1,5 Millionen Arbeitskräfte zunimmt. Die Juncker-Kommission sieht dringenden Handlungsbedarf aufgrund der problematischen Wirtschaftsentwicklung in der EU seit der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise. Niedriges Wachstum, Beschäftigungsprobleme und strukturelle Schwächen herrschen vor. Es fehlt an privaten Investitionen in moderne Industrien, die einen Strukturwandel herbeiführen und neue Arbeitsplätze schaffen könnten. Viele Regierungen in den Mitgliedsländern sind bei öffentlichen Investitionen sehr zurückhaltend, um die Verschuldung in ihren Haushalten zu begrenzen. Nun sollen aus dem EFSI Anschubfinanzierungen für Projekte der Infrastruktur kommen, aber auch Bildung, Forschung, Innovationen, erneuerbare Energien und Energieeffizienz gefördert werden (EU-Kommission Website 2015).

Der EFSI ist unter dem Dach der europäischen Investitionsbank (EIB) angesiedelt, die zusätzlich zu dem aus dem EU-Haushalt finanzierten Garantiefonds für den EFSI von 16 Mrd. EUR weitere 5 Mrd. EUR beiträgt. Der EFSI kann durch Investitionsplattformen über den Umfang seiner Garantien von 21 Mrd. EUR hinaus durch Beteiligung zusätzlicher Investoren große Projekte finanzieren. Dabei

wird eine Hebelwirkung von 1:15 angenommen, sodass mit einem Finanzvolumen von 315 Mrd. EUR gerechnet wird. Auch Investoren aus Drittländern wie China können sich an den Plattformen finanziell beteiligen, erhalten jedoch keine Mitbestimmungsrechte an den Entscheidungen des EFSI (EU-Kommission 2015). Dies ist vor allem für Infrastrukturprojekte in der EU von Bedeutung.

Ein harmonisiertes Transportnetz spielt für die Entwicklung des gemeinsamen Wirtschaftsraumes und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der EU eine zentrale Rolle. Innerhalb der EU-Kommission hat die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD Move) die Aufgabe, im Austausch mit den 28 Mitgliedsstaaten eine abgestimmte Politik zu entwerfen. Die Transportpolitik zählt zu den wichtigsten strategischen gemeinsamen Politiken der EU. Die aktuelle Politik basiert dabei auf dem im Jahr 2011 veröffentlichten Weißbuch, das 40 Initiativen zusammenfasst, mit denen das Wachstum und die Beschäftigung gestärkt, die Abhängigkeit von Erdölimporten und die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60 Prozent bis zum Jahr 2050 reduziert werden sollen (EUR-Lex k.A.).

Bei der gemeinsamen Transportpolitik geht es um eine Vielzahl von einzelnen Aspekten wie beispielsweise die Sicherheit beim Transport zu Wasser, an Land und in der Luft, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit, Rechte der Passagiere, aber auch Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs bei öffentlichen EU-weiten Ausschreibungen von Transportprojekten. Von besonderer Bedeutung ist die Konnektivität der Transportinfrastrukturen innerhalb der EU. Im Rahmen der bereits seit rund 20 Jahren existierenden „Trans-European Transport Network Policy“ (TEN-T) wurden die Grundsätze einer abgestimmten Transportpolitik entwickelt. Da viele Mitgliedsländer als Folge der globalen Finanzmarktkrise kaum noch in ihre Infrastruktur investierten, bekam die TEN-T Mitte des Jahres 2014 eine neue Ausrichtung. Ziel ist nun der Aufbau eines umfassenden multimodalen Transportnetzes, das allen Regionen einen besseren Zugang zum europäischen und globalen Markt erlauben soll. Voraussetzung ist, dass die Infrastruktur im Rahmen der TEN-T-Politik kompatibel ist „mit den relevanten Richtlinien und Verordnungen der EU (Acquis Communautaire) hinsichtlich Interoperabilität, Sicherheits- und Qualitätsstandards“. Es geht dabei vor allem um 30 Projekte mit Priorität für die Entwicklung eines gemeinsamen Infrastrukturnetzes. Als Anreiz zur Umsetzung

dieser Initiative werden zwei Instrumente eingesetzt. Einerseits ist die "Connecting Europe"-Fazilität mit 26 Mrd. EUR für die Periode 2014–2020 ausgestattet. Andererseits werden durch die zentralen Transportkorridore wichtige Projekte identifiziert, die bis zum Jahr 2030 realisiert werden sollen (EU-Kommission, Mobilität und Transport, TEN-T k.A.).

Die EU verfolgt nicht nur das Ziel, eine harmonisierte Infrastrukturplanung auf dem Gebiet der Mitgliedsstaaten zu erreichen, sondern ist auch an einer hohen Konnektivität mit den Strukturen in den angrenzenden Ländern interessiert. Dies ist Rodemann und Templar (2014) zufolge vor allem mit Blick auf die eurasische Landbrücke der Fall, die durch den Ausbau von Eisenbahn- und Autobahnnetzen den Handel zwischen Europa und Asien intensivieren könnte. Zu den Initiativen der EU zählen beispielsweise das Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACEA)-Programm, das jedoch in den Anfängen stecken blieb. Während sich die EU fast ausschließlich auf das europäische Transportnetz beschränkte, sagten die Autoren voraus, dass China eine führende Rolle bei der Entwicklung der eurasischen Landbrücke übernehmen würde.

Chinas Konzept für die Entwicklung großer Wirtschaftsräume mit Hilfe von Infrastrukturinvestitionen spiegelt sich in dem im März 2015 von der chinesischen Regierung veröffentlichten Dokument „Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritim Silk Road“ wider (NDRC et al. 2015). Durch den Ausbau der Transportnetze auf der „neuen Seidenstraße“ – über den Landweg von China durch Zentralasien nach Europa – sollen die Handels- und Investitionsbeziehungen gestärkt werden. Parallel dazu führt die „zweite Seidenstraße“ auf dem Seeweg von China entlang der Küsten der südostasiatischen und anschließend der südasiatischen Länder durch die Südchinesische See und den Indischen Ozean sowie alternativ durch den Südpazifik nach Europa. Der Unterschied zwischen der Seidenstraße auf dem Land- und auf dem Seeweg (verkürzt „one belt, one road“-Initiative genannt) liegt u.a. darin, dass die Schifffahrtswege international bereits stark genutzt werden, während der Transport über Land erst wenig entwickelt ist, da Schnellzugverbindungen fehlen (van der Putten und Meijnders 2015: 25-26; Schüller und Tam 2015).

In der Vision einer neuen Seidenstraße von China nach Kerneuropa spielen die MOEL eine zent-

rale Rolle als logistischer Korridor, da sie sich als Tor zum EU-Binnenmarkt anbieten. Der Ausbau ihrer Infrastruktur gilt als Voraussetzung für eine eurasische Wirtschaftsintegration, für deren Realisierung die chinesische Regierung Kredite zur Verfügung stellt und Unternehmensinvestitionen in der Region fördert. So beteiligten sich chinesische Unternehmen bereits an Infrastrukturprojekten mit dem Bau von Brücken, Autobahnen und Kraftwerken. Dazu zählt beispielsweise die im Dezember 2014 mit Hilfe chinesischer Kredite fertiggestellte Donaubrücke in Belgrad (Pupin-Brücke). Von der Investitionssumme in Höhe von 170 Mio. EUR wurden 145 Mio. EUR von der China Exim-Bank bereitgestellt. Ein anderes Beispiel in Serbien ist der Bau des Wärmekraftwerks Kostolac-B3 mit einem chinesischen Partner, der China Machinery Engineering Corp. Auch hier wird der Großteil der Investition (550 Mio. EUR von insgesamt 650 Mio. EUR) von der China Exim-Bank finanziert. Nach dem gleichen Muster werden in Mazedonien zwei Autobahnteilstücke gebaut, und in Bosnien und Herzegowina sollen mehrere Wärmekraftwerke entstehen (Germany Trade & Invest 2015). Zudem soll ein Transportkorridor entstehen, der den griechischen Hafen Piräus – der weitgehend durch das chinesische Staatsunternehmen COSCO (China Ocean Shipping Company) betrieben wird – mit einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Belgrad und Budapest verbindet. Geplant ist weiterhin die Verknüpfung mit einer Hochgeschwindigkeitsstrecke durch Mazedonien, die an der griechischen Grenze mit der zu modernisierenden Bahnstrecke nach Piräus verbunden werden soll (Pavlicevic 2015: 9-10). Dass China in diesen Ländern so aktiv die Seidenstraßen-Initiative verfolgen kann, ist nicht zuletzt eine Folge der „16+1“-Strategie.

### Chinas „16+1“-Strategie

Die Intensivierung der Beziehungen zwischen China und den MOEL begann im Zusammenhang mit der internationalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009. Mit Ausnahme von Polen waren die übrigen MOEL stark von der Krise betroffen. Gleichzeitig gewann China weltwirtschaftlich zunehmend an Bedeutung. Seit dem Jahr 2011 wandte sich China verstärkt den MOEL zu, die aufgrund der wirtschaftlichen Schwäche der EU-Kernländer Chinas Angebot der „16+1“-Kooperation im Ap-

ril 2012 begrüßten. Bis auf Albanien, Bosnien und Herzegowina, Mazedonien, Montenegro und Serbien sind die anderen MOEL EU-Mitgliedsstaaten. Die Erwartungen an China divergieren allerdings innerhalb der MOEL-Gruppe. Während die fünf Nicht-EU-Staaten chinesisches Kapital für ihren Infrastrukturausbau dringend benötigen, hoffen die elf EU-Mitgliedsstaaten durch die Kooperation vor allem ihre Handelsbilanzen gegenüber China zu verbessern und mehr chinesische Investitionen zu gewinnen. Bereits bei der Gründung der „16+1“-Kooperation in Polen wurde ein Maßnahmenkatalog für den Ausbau der Zusammenarbeit zwischen China und den MOEL verabschiedet. Während des gemeinsamen Treffens im Dezember 2014 in Belgrad unterzeichneten die beteiligten Länder dann die (Belgrader) Leitlinien für die Zusammenarbeit. In beiden Dokumenten stehen die wirtschaftliche Kooperation und der kulturelle Austausch im Mittelpunkt. Die Wirtschaftskooperation hat sich in den letzten Jahren schnell entwickelt. Im Juni 2015 fand beispielsweise die erste „China-CEEC Investment and Trade Expo“ (Ausstellung für Investitionen und Handel zwischen China und den MOEL) in der chinesischen Stadt Ningbo statt, an der alle 16 MOEL mit mehr als 200 Unternehmen teilnahmen.

Die engere wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen China und den MOEL wird von der EU begrüßt. Erwartet wird allerdings, dass diese im Einklang mit den relevanten EU-Bestimmungen und unter Beteiligung der Europäischen Kommission stattfindet. Andererseits stellt die Allianz mit den 16 MOEL China vor große Herausforderungen, da diese nicht nur kulturell und politisch an die EU gebunden, sondern auch wirtschaftlich von der EU in starkem Maße abhängig sind. Für die außenwirtschaftlich orientierten MOEL ist die EU der wichtigste Markt, insbesondere für die elf EU-Mitgliedsstaaten. Die wirtschaftlich führenden Länder der sogenannten Visegrád-Gruppe (V4: Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn) exportieren mehr als 75 Prozent ihrer Ausfuhren in die EU. Die Slowakei und Tschechien führen sogar 84 Prozent und 82 Prozent ihrer Waren in die EU aus (siehe Tabelle 1). Vom Import aus der EU sind vor allem Lettland, Kroatien, Rumänien und Ungarn stark abhängig. Zwar ist der Warenhandel zwischen China und den MOEL zwischen den Jahren 2012 und 2014 um 15,6 Prozent gestiegen, doch sind die Länder im Außenhandel nach wie

vor stärker vom Handel mit der EU als vom Handel mit China abhängig.

**Tabelle 1: Anteile der EU und Chinas am Warenimport und -export der MOEL-11 (2014) (in %)**

Länder	Export in die EU	Import aus der EU	Export nach China	Import aus China
Polen	76,80	57,70	< 1,80	10,60
Tschechien	82,00	66,50	< 1,20	11,30
Ungarn	78,30	74,70	1,90	5,20
Slowakei	84,00	55,70	2,10	8,20
Bulgarien	62,10	61,40	2,40	3,30
Rumänien	70,90	75,20	< 1,60	4,00
Kroatien	63,70	76,10	< 2,10	2,60
Slowenien	76,00	68,90	< 1,90	5,70
Lettland	72,30	79,80	< 1,30	2,80
Litauen	54,80	63,90	< 3,70	2,50
Estland	65,80	63,10	1,20	7,50

Quelle: WTO k.A.; eigene Zusammenstellung.

Neben der Außenhandelsverflechtung besteht auch eine starke Kapitalverflechtung zwischen den MOEL und der EU. Aufgrund der geografischen und kulturellen Nähe sowie der niedrigen Arbeitskosten haben Länder wie Deutschland, Frankreich, die Niederlande und Österreich Teile ihrer industriellen Produktion in die MOEL verlagert bzw. dort neue Produktionskapazitäten ausgebaut. 79 Prozent des Auslandskapitals in den MOEL kommen aus der EU. Bis Ende 2013 stammten beispielsweise 17 Prozent der gesamten ausländischen Direktinvestitionen in Polen aus Deutschland, gefolgt von den Niederlanden mit 16 Prozent und Frankreich mit 12 Prozent (IMF k.A.).

Seit dem EU-Beitritt der elf MOEL hat die EU im Rahmen verschiedener Ko-Finanzierungsfonds zur Entwicklung dieser Länder enorm beigetragen. Die Zuflüsse aus den EU-Struktur- und Kohäsionsfonds (*Structural and Cohesion Funds*), die zwischen 11,3 Prozent bis 25 Prozent der Bruttoinlandsprodukte dieser Länder ausmachen, haben den gesellschaftlichen Wandel und die Wirtschaftsreform erheblich gefördert. In den sieben Jahren seit Beginn der Kapitalflüsse (Programmperiode 2007-2013) wurden zehn MOEL (ohne Kroatien) mit einer För-



dersumme von 169,4 Mrd. EUR bezuschusst, was 97 Prozent des gesamten verfügbaren Budgets der EU-Struktur- und Kohäsionsfonds entspricht (siehe Tabelle 2). Nach Angaben der EU-Kommission werden sich die Mittel für die Programmperiode 2014-2020 auf 351,8 Mrd. EUR belaufen und damit mehr als verdoppeln.

**Tabelle 2: Verfügbare Budgets der EU-Struktur- und Kohäsionsfonds für die MOEL im Zeitraum von 2007-2013 (in Mrd. EUR)**

Länder	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung	Kohäsionsfonds	Europäischer Sozialfonds
Polen	34,79	22,39	10,01
Tschechien	13,71	8,82	3,77
Ungarn	12,65	8,64	3,63
Slowakei	6,19	3,90	1,56
Bulgarien	3,21	2,28	1,19
Rumänien	8,97	6,52	3,68
Slowenien	1,93	1,41	0,76
Lettland	2,41	1,54	0,58
Litauen	3,44	2,31	1,03
Estland	1,86	1,15	0,39
Summe	89,16	58,96	26,60

Quelle: KPMG 2014.

Anmerkung: Kroatien ist aufgrund des späteren EU-Beitritts nicht aufgeführt.

Die Integration der MOEL mit der EU geht weit über die wirtschaftliche und monetäre Verflechtung hinaus. Die EU-Mitgliedsstaaten unterliegen in bestimmten Bereichen wie z.B. Wettbewerbsregeln oder Handels- und Investitionspolitik der sogenannten ausschließlichen Zuständigkeit der EU. Das bedeutet, dass die Mitgliedsländer in diesen Bereichen nur dann tätig werden dürfen, wenn sie von der EU dazu ermächtigt werden. Dies bildet auch den rechtlichen Rahmen für die Kooperation zwischen China und den elf MOEL. So könnten Projekte gestoppt werden, wenn sie aus Sicht der EU eine Wettbewerbsverzerrung darstellen. Weiterhin orientieren sich die fünf Nicht-EU-Staaten Mittel- und Osteuropas zunehmend an der EU, denn vier davon sind bereits Beitrittskandidaten und ein Land ist ein potenzieller Kandidat.

Da die kulturelle, politische und wirtschaftliche Bindung der 16 MOEL an die EU relativ stark ist, können attraktive Finanzierungsangebote aus China allein nicht die Realisierung der ambitionierten chinesischen Infrastrukturprojekte garantieren. Eine engere Kooperation in diesem Bereich könnte die Vorbehalte gegenüber China und damit Investitionsbarrieren reduzieren. Für die EU ist eine Beteiligung Chinas an der Finanzierung und Durchführung ebenfalls von Interesse. Aus diesen Gründen sehen beide Seiten, die EU und China, in einer abgestimmten Entwicklungsplanung für Infrastrukturprojekte Synergiepotenziale.

### Die EU-China Konnektivitätsplattform

Ende Juni 2015 feierten die EU und China auf ihrem Gipfeltreffen das 40-jährige Bestehen der diplomatischen Beziehungen und kündigten mit der Gründung einer gemeinsamen Konnektivitätsplattform eine neue Dimension ihrer wirtschaftlichen Kooperation an. Im September 2015 unterzeichneten die EU-Kommission und die National Reform and Development Commission (NDRC) dazu eine Absichtserklärung. Erklärtes Ziel ist es, auf den eigenen Territorien und in den Nachbarschaften Infrastrukturnetze so zu entwickeln, dass ein nahtloser Austausch von Gütern, Personen und Informationen möglich ist. Beide Seiten, so die Absichtserklärung, hätten ein gemeinsames Interesse durch eine Verbindung der TEN-T-Politik der EU mit Chinas „One Belt and One Road“-Initiative die Synergien in der Zusammenarbeit zu erhöhen. Diese Kooperation biete neue Geschäftschancen und fördere Beschäftigung, Wachstum und Entwicklung für beide Seiten und schaffe ein günstiges Investitionsklima für Investitionen in den Transportsektor und in andere Sektoren.

Im Einzelnen soll die Konnektivitätsplattform folgende Aufgaben haben:

1. Austausch von Informationen über wichtige Planungen, Politikmaßnahmen und Projekte, um eine strategische Zusammenarbeit im Transportsektor, gegenseitiges Vertrauen und Unterstützung zu fördern, politische Positionen abzustimmen, die Koordination in der Entwicklung von Infrastruktur und Netzen voranzutreiben und gemeinsam nach Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu suchen.
2. Sicherung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Investoren und Unternehmen auf beiden

Seiten durch Förderung von Offenheit, Transparenz und Nichtdiskriminierung auf den jeweiligen Märkten und Förderung der Zusammenarbeit in transportbezogenen Bereichen wie beispielsweise Infrastruktur, Ausrüstungen, Technologien, Standards sowie Ingenieurs- und Bauwesen.

3. Förderung des unbehinderten Verkehrsdurchflusses und der Transportinfrastruktur, die auf bestehenden Container-Eisenbahnfrachtverbindungen basieren. Beide Seiten werden die Zusammenarbeit intensivieren, um die Logistikkosten zu senken.
4. Erschließung von Investitionsmöglichkeiten, die sich für China und die EU bieten, Förderung der Zusammenarbeit, indem die Investitions- und Finanzierungsplattformen in China, der EU sowie Europa und Asien insgesamt genutzt werden.
5. Förderung des Austausches von Praktiken und Erfahrungen in Bereichen wie Transportmanagement, Infrastrukturinvestitionen und -finanzierung und technologische Standards. Der Fokus soll auf Zusammenarbeit und Transparenz bei technologischen Standards liegen, insbesondere der Zusammenarbeit in der internationalen Standardisierung (ISO, IEC ITU) und dem Austausch von Politiken über Standards in der Entwicklung von Infrastruktur, im Bauwesen und in der Herstellung von Ausrüstungsgütern.
6. Förderung des Austausches und der Zusammenarbeit in den Bereichen „smart transport“ [d.h. Digitalisierung im Transportbereich], „low-carbon transport“ [d.h. umweltschonender Transport] sowie neuen Transporttechnologien und Logistik.
7. Verbesserung der Kooperation insgesamt mit Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für nachhaltige und intermodale grenzüberschreitende Infrastrukturnetze sowie für Investitionen in Länder und Regionen entlang der Transportwege [zwischen China und der EU].

Die Konnektivitätsplattform soll keine bestehenden Dialoge ersetzen wie beispielsweise den *EU-China Strategic Transport Dialogue*, sondern hat eine ergänzende Funktion. Die Plattform wird gemeinsam von dem Vorsitzenden der NDRC und dem EU-Kommissar für Transport koordiniert und sieht mindestens ein Treffen pro Jahr zwischen hochrangigen Vertretern beider Seiten vor (EU-China Memorandum of Understanding 2015). Bis Ende

des Jahres 2015 soll eine gemeinsame Arbeitsgruppe Vorschläge zu konkreten Kooperationen im Rahmen der europäischen Investitionsoffensive machen, insbesondere für den EFSI, der auch Investitionsprojekte im Rahmen der Konnektivitätsplattform einschließt. Hierbei könnte dieser Fonds entweder als alleiniger Investor oder gemeinsam mit chinesischen Fonds wie dem Silk Road Fund auftreten. Für Transparenz über laufende und zukünftige Investitionsprojekte in der EU ist der Aufbau eines Projektportals (European Investment Project Portal/EIPP) bis zum 1. Quartal 2016 vorgesehen, das auch für Drittländer wie China zugänglich sein soll. Sobald die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) Anfang 2016 ihre Tätigkeit aufgenommen hat, wollen die EU-Kommission und die EIB eine Absichtserklärung über eine Zusammenarbeit mit der AIIB unterzeichnen. Hierbei geht es um das Angebot technischer Unterstützung in der Startphase der AIIB und den Möglichkeiten gemeinsamer Finanzierung von Projekten mit der EIB (EU-China HLED 2015).

### Neue Qualität der Kooperation

Chinas Seidenstraßen-Initiative steht nicht nur für eine neue proaktive Strategie, die mit einer größeren politischen und wirtschaftlichen Sichtbarkeit verbunden ist. Sie ist darüber hinaus für regionale Zusammenschlüsse wie die ASEAN und die EU mit der zusätzlichen Herausforderung verbunden, ob und wie einheitliche regionale Standards trotz bilateraler oder subregionaler Kooperationen aufrechterhalten werden können. Dies ist insbesondere von Bedeutung mit Blick auf die chinesische „16+1“-Strategie gegenüber den MOEL.

Auf dem letzten Gipfeltreffen Chinas mit den 16 MOEL, das am 24. November 2015 in der ostchinesischen Stadt Suzhou stattfand, waren auch EU-Vertreter als Beobachter eingeladen. In den „Richtlinien für die 16+1-Kooperation“, veröffentlicht im Zusammenhang mit dem Treffen, wurde explizit auf die Konnektivitätsplattform und die Entwicklung von Synergien zwischen der Seidenstraßen-Initiative und der Investitionsoffensive der EU hingewiesen. Dies könnte ein Signal dafür sein, dass Zielvorstellungen der EU-China-Konnektivitätsplattform in die künftige „16+1“-Kooperation einfließen werden.

Im größeren politischen Kontext gesehen spiegelt die Seidenstraßen-Initiative eine neue Quali-

tät der politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der EU und China wider. So gewinnt China zunehmend an Bedeutung in Regionen, die bisher stärker mit der EU verbunden sind. Durch den Bau neuer Transportwege wie beispielsweise der Trans-Balkan-Strecke vom griechischen Hafen Piräus nach Budapest könnte sich darüber hinaus auch das wirtschaftliche Gewicht einzelner Länder und Regionen verändern.

## Literatur

EU-China HLED (EU-China High Level Economic Dialogue) (2015), *Factsheet on „EU-China Investment Cooperation“*, Beijing, 28. September.

EU-China Memorandum of Understanding between the European Commission and the National Development and Reform Commission of the People's Republic of China on establishing a Connectivity Platform between China and the EU, Beijing, 28. September 2015.

EU-Kommission (2015), *Die Investitionsoffensive für Europa – Fragen und Antworten*, Brüssel, 20. Juli, online: <[http://europa.e/rapid/pres-release\\_MEMO-15-5419\\_htm](http://europa.e/rapid/pres-release_MEMO-15-5419_htm)> (12. November 2015).

EU-Kommission Website (2015), *Investitionsoffensive*, online: <[http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/plan/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/plan/index_de.htm)> (12. November 2015).

EU-Kommission, Mobilität und Transport, TEN-T (k.A.), *What is the TEN-T Policy and Programme and Who is Responsible?*, online: <<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm>> (10. November 2015).

EUR-Lex (k.A.), *Transport*, online: <[http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?locale=en&root\\_default=SUM\\_1\\_CODED=32,SUM\\_2\\_CODED=3207](http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?locale=en&root_default=SUM_1_CODED=32,SUM_2_CODED=3207)> (10. November 2015).

Germany Trade & Invest (2015), *Peking sorgt für freie Fahrt*, online: <[www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=peking-sorgt-fuer-freie-fahrt,did=1302696.html?view=renderPdf](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=peking-sorgt-fuer-freie-fahrt,did=1302696.html?view=renderPdf)> (20. November 2015).

IMF (k.A.), *Coordinated Direct Investment Survey (CDIS)*, online: <<http://data.imf.org/?sk=40313609-F037-48C1-84B1-E1F1CE54D6D5&sId=1390030109571&ss=1390030109571>> (20. November 2015).

KPMG (2014), *EU Funds in Central and Eastern Europe, Progress Report 2007-2013*, online: <[www.kpmg.com/SI/en/IssuesAndInsights/ArticlesPu](http://www.kpmg.com/SI/en/IssuesAndInsights/ArticlesPu)

blications/Documents/EU-Funds-in-Central-and-Eastern-Europe.pdf> (20. November 2015).

NDRC (National Development and Reform Commission), Ministry of Foreign Affairs und Ministry of Commerce (2015), *Visions and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, März.

Pavlicevic, Dragan (2015), *China's New Silk Road Takes Shape in Central and Eastern Europe*, in: *China Brief*, XV, 1, 9-13.

Rodemann, Hendrick, und Simon Templar (2014), *The Enablers und Inhibitors of Intermodal Rail Freight between Asia and Europe*, in: *Journal of Rail Transport and Management*, 4, 70-86.

Schüller, Margot, und Nguyen Tam (2015), *Vision einer maritimen Seidenstraße: China und Südostasien*, GIGA Focus Global, 7, online: <[www.giga.hamburg/giga-focus/global](http://www.giga.hamburg/giga-focus/global)>.

Van der Putten, Frans-Paul, und Minke Meijnders (2015), *China, Europe and the Maritim Silk Road*, Clingendael Report, Netherlands Institute of International Relations, The Hague.

WTO (k.A.), *Trade Profiles*, online: <<http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFHome.aspx?Language=E>> (20. November 2015).



## ■ Die Autorinnen

Dr. Margot Schüller ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am GIGA Institut für Asien-Studien. Ihre Forschung konzentriert sich auf Chinas Globalisierung, insbesondere die außenwirtschaftliche Integration des Landes, Chinas Innovationssystem und die deutsch-chinesischen Wirtschaftsbeziehungen.

<margot.schüller@giga.hamburg>, <www.giga.hamburg/team/schüller>

Dr. Yun Schüler-Zhou ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am GIGA Institut für Asien-Studien und befasst sich unter anderem mit der chinesischen Direktinvestition im Ausland, EU-China Investitionsabkommen und Chinas Wissenschafts- und Technologiepolitik.

<yun.zhou@giga.hamburg>, <www.giga.hamburg/team/schüler-zhou>

## ■ GIGA-Forschung zum Thema

Die Mitarbeiter des GIGA Forschungsschwerpunktes 3 „Sozioökonomische Entwicklung in der Globalisierung“ analysieren sozioökonomische Veränderungen auf der Makroebene – etwa durch Ländervergleiche –, wobei die gegenseitige Abhängigkeit von langfristigem Wirtschaftswachstum und Strukturwandel im Vordergrund steht.

## ■ GIGA-Publikationen zum Thema

Noesselt, Nele, und Detlef Nolte (2015), *Trotz wirtschaftlicher Flaute: China zeigt Flagge in Lateinamerika*, GIGA Focus Lateinamerika, 7, online: <www.giga.hamburg/giga-focus/lateinamerika>.

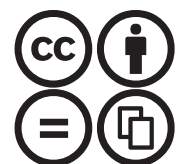
Schüler-Zhou, Yun (2015), *Chinesische Investoren entdecken die Vielfalt Europas*, GIGA Focus Asien, 5, online: <www.giga.hamburg/giga-focus/asien>.

Schüller, Margot, Johannes Meuer, und Yun Schüler-Zhou (2012), *China's OFDI Footprint in Europe: Investment Patterns, Drivers and Implications*, Research Report for the EU Commission.

Schüller, Margot, und Nguyen Tam (2015), *Vision einer maritimen Seidenstraße: China und Südostasien*, GIGA Focus Global, 7, online: <www.giga.hamburg/giga-focus/global>.



Der GIGA *Focus* ist eine Open-Access-Publikation. Sie kann kostenfrei im Netz gelesen und heruntergeladen werden unter <www.giga.hamburg/giga-focus> und darf gemäß den Bedingungen der *Creative-Commons-Lizenz Attribution-No Derivative Works 3.0* <<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/deed.en>> frei vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Dies umfasst insbesondere: korrekte Angabe der Erstveröffentlichung als GIGA *Focus*, keine Bearbeitung oder Kürzung.



Das GIGA German Institute of Global and Area Studies – Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien in Hamburg gibt *Focus*-Reihen zu Afrika, Asien, Lateinamerika, Nahost und zu globalen Fragen heraus. Ausgewählte Texte werden in der GIGA *Focus* International Edition auf Englisch veröffentlicht. Der GIGA *Focus* Asien wird vom GIGA Institut für Asien-Studien redaktionell gestaltet. Die vertretenen Auffassungen stellen die der Autoren und nicht unbedingt die des Instituts dar. Die Autoren sind für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich. Irrtümer und Auslassungen bleiben vorbehalten. Das GIGA und die Autoren haften nicht für Richtigkeit und Vollständigkeit oder für Konsequenzen, die sich aus der Nutzung der bereitgestellten Informationen ergeben. Auf die Nennung der weiblichen Form von Personen und Funktionen wird ausschließlich aus Gründen der Lesefreundlichkeit verzichtet.

Redaktion: Günter Schucher; Gesamtverantwortliche der Reihe: Hanspeter Mattes

Lektorat: Petra Brandt; Kontakt: <giga-focus@giga.hamburg>; GIGA, Neuer Jungfernstieg 21, 20354 Hamburg

**G I G A** *Focus*  
German Institute of Global and Area Studies  
Institut für Asien-Studien

IMPRESSUM