

Wie kann Belarus von der „Neuen Seidenstraße“ profitieren?

Seit dem Beginn der „Belt and Road Initiative“ (BRI) im Jahr 2013 konnte Belarus seine Rolle als wichtiger Verkehrsknotenpunkt zwischen China und der EU weiter ausbauen. Wie kann das Land von der „Neuen Seidenstraße“ profitieren und was sind die Folgen für die Wirtschaft?

BRI bietet vor allem Finanzierung in Form von Krediten und ausländischen Direktinvestitionen für Infrastruktur- und Produktionsprojekte, was wiederum direkte und indirekte Auswirkungen auf die Wirtschaft hat. Zwischen 2013 und 2020 werden BRI-Investitionen in Belarus auf rund 3,3 Mrd. USD, bzw. 0,9% des BIP p.a. geschätzt.

Mit etwa 2,5 Mrd. USD wird der Hauptteil der Investitionen für den Ausbau von Produktionsstätten verwendet. Es kann daher erwartet werden, dass BRI greifbare Folgen für Produktion und Beschäftigung haben wird. Darüber hinaus verspricht die Initiative eine Kosten- und Zeitsenkung beim Gütertransport, was zu einem erheblichen Anstieg des Transits und Handels mit der EU und China führen kann - ohne zusätzliche Kosten für Belarus.

Da ausländische Direktinvestitionen den Hauptteil der Kapitalzuflüsse nach Belarus im Rahmen der BRI ausmachen, ist das Risiko einer nicht nachhaltigen Schuldenentwicklung bisher eher gering.

Die „Belt and Road Initiative“ (BRI) und Belarus

Die „Belt and Road Initiative“, ein ehrgeiziges chinesisches Projekt, strebt unter anderem den Ausbau mehrerer Transportwege zwischen China und weiteren 65 Ländern in Asien, Europa und Afrika an. Belarus, auf der „neuen eurasischen Kontinentalbrücke“ zwischen China und Europa gelegen, ist ein wichtiger Knotenpunkt der Initiative. Hier stellt sich die Frage, wie kann das Land von der BRI profitieren?

Insgesamt spricht vieles dafür, dass Belarus von der BRI profitieren wird. Zum einen kann eine verbesserte Transportinfrastruktur Kosten und Zeit beim Gütertransport erheblich reduzieren und so zu einem Anstieg des Handels führen. Zum anderen versprechen ein Anstieg des Transits, der Ausbau von Produktionsstätten und die Einbeziehungen belarussischer Unternehmen in internationale Wertschöpfungsketten direkte Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum.

Es bestehen jedoch auch erhebliche Risiken: Eine übermäßige Inanspruchnahme staatlich garantierter Kredite birgt die Gefahr, die bereits in den letzten Jahren angestiegene Staatsverschuldung auf ein nicht

nachhaltiges Niveau zu erhöhen. Eine sorgfältige Abwägung von Chancen und Risiken ist daher erforderlich.

BRI als Finanzierungsquelle

Einer der wichtigsten Kanäle, durch den BRI die Teilnehmerländer beeinflusst, ist die Bereitstellung von Finanzierung in Form von Krediten und ausländischen Direktinvestitionen (FDI). Offizielle Ankündigungen gehen dabei weit auseinander: Bei der Höhe der Gesamtfinanzierung reichen sie von 900 bis zu 8.000 Mrd. USD. In der Realität belief sich das Investitionsvolumen der im Zeitraum 2013-2017 durchgeführten Projekte auf rund 55 Mrd. USD.

Um das in Belarus verfügbare Finanzierungsvolumen einzuschätzen, müssen drei Dimensionen betrachtet werden: bereits investierte Beträge (Kapitalzuflüsse aus China), geplante Investitionen (offizielle Projektankündigungen) und verfügbare Kreditlinien.

Verfügbare BRI-Finanzierung in Belarus

Zeitraum	Investierer / geplanter Betrag	
	Insgesamt	Per annum
2013 – 2017 (bereits investiert)	1,3 Mrd. USD	0,3 Mrd. USD
2017 – 2020 (geplant)	2,0 Mrd. USD	0,4 Mrd. USD
2013 – 2020 (insgesamt)	3,3 Mrd. USD	0,4 Mrd. USD
Verfügbare Kreditlinien	8,0 Mrd. USD	

Quelle: Belstat, Nationalbank von Belarus, Reconnection Asia Datenbank, eigene Analyse

Zwischen 2013 und 2017 verzeichnete Belarus rund 1,3 Mrd. USD an Kapitalzuflüssen aus China, wobei der Großteil aus FDI bestand. Darüber hinaus deuten offizielle Ankündigungen darauf hin, dass weitere 2 Mrd. USD bis 2020 investiert werden. Insgesamt belaufen sich BRI-Investitionen in Belarus damit auf 3,3 Mrd. USD oder etwa 0,9% des BIP p.a. (2013-2020).

Belarus stehen des Weiteren zwei chinesische Kreditlinien in Höhe von insgesamt 8 Mrd. USD zur Verfügung. Genutzt wurde bislang jedoch nur ein kleiner Teil des Geldes: Bei aktuellen Zinssätzen von rund 8% p.a. bieten kommerzielle FX-Bankkredite (derzeit bei unter 6% p.a.) eine attraktivere Alternative. Hinzu kommt, dass ein erforderliches Kontingent von 50% chinesischem Input die Kredite noch unattraktiver macht, da Qualität und Kosten chinesischer Arbeitskräfte und Ausrüstung nicht immer konkurrenzfähig

sind. Die verfügbaren Kredite müssen darüber hinaus überwiegend staatlich garantiert werden und sollten daher mit Vorsicht genutzt werden, um ein nachhaltiges Niveau der Staatsverschuldung aufrechtzuerhalten. Für die Kreditlinien spricht jedoch eine langfristige Dauer der Kredite von bis zu 15 Jahren und - aus belarussischer Sicht - die Abwesenheit jeglicher Reformbedingungen.

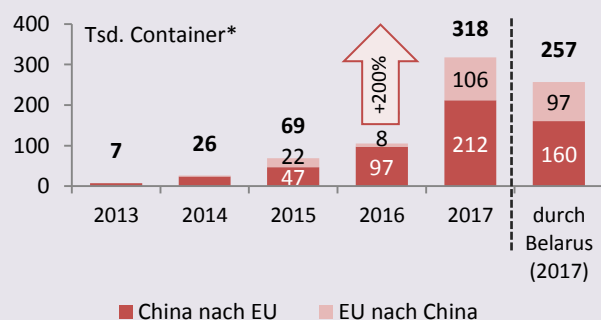
Von den geplanten 3,3 Mrd. sind rund 2,5 Mrd. USD für den Ausbau von Produktionsstätten vorgesehen. Der Großteil fließt dabei in den „Great Stone Industrial Park“ - ein multinationales Projekt und wichtiger Katalysator für Investitionen außerhalb des typischen BRI Formats. Ein prominentes Beispiel in diesem Zusammenhang ist Duisport: Das deutsche Unternehmen ist seit 2018 einer der Anteilseigner des Industrieparks. Die restlichen 0,8 Mrd. USD fließen in typische Verkehrsinfrastrukturprojekte, wie z.B. die Verbesserung von Straßen und Elektrifizierung von Eisenbahnlinien.

Erwartete wirtschaftliche Auswirkungen der BRI

Da der Hauptanteil der Finanzierung für den Ausbau von Produktionskapazitäten vorgesehen ist, können greifbare Folgen für Produktion und Beschäftigung erwartet werden. Direkte Auswirkungen reduzieren sich jedoch voraussichtlich durch einen hohen Importanteil: oft ist eine "Buy Chinese"-Klausel an die BRI-Finanzierung geknüpft, die den Einsatz chinesischer Ausrüstung und Auftragnehmer erforderlich macht.

Neben einem möglichen Anstieg des bilateralen Handels mit der EU und China, ist davon auszugehen, dass eine Kosten- und Zeitsenkung beim Gütertransport zu einem deutlichen Anstieg des Transiteinkommens führt. Von insgesamt 318 Tsd. Containern, die 2017 per Eisenbahn zwischen der EU und China transportiert wurden, gingen 80% durch Belarus. Das langfristige Potenzial wird auf etwa 2 Mio. Container geschätzt. Belarus profitiert von dieser Entwicklung deutlich, solange es seinen Anteil am Transit beibehalten kann.

Gütertransit zwischen EU und China per Eisenbahn



Quelle: Eurasian Development Bank, Jahresbericht der Belarussischen Eisenbahn
Anmerkung: *Standardcontainer (TEU)

Es ist wichtig anzumerken, dass Belarus auch von Infrastrukturverbesserungen in anderen Ländern längsseits der „neuen eurasische Kontinentalbrücke“ profitiert - ohne zusätzliche Kosten. Hier besteht auch ein hohes Potenzial, dass belarussische Unternehmen das Momentum für sich nutzen um Teil internationaler Wertschöpfungsketten zu werden.

Zusammenfassung

Belarus hat gute Chancen, von der „Belt and Road Initiative“ zu profitieren. Kurzfristig ist mit einem Anstieg der Transiteinnahmen zu rechnen, da Kosten und Zeiten beim Gütertransport sinken und der Transit zwischen der EU und China weiter zunimmt. Mittel- bis langfristig verspricht dies einen deutlichen Schub für Exporte, die noch weit unter dem Vorkrisenniveau von 2012 liegen. Da der Hauptanteil der BRI-Investitionen für den Ausbau von Produktionsstätten vorgesehen ist, können beachtliche Auswirkungen auf Produktion und Beschäftigung erwartet werden.

BRI-Kredite sollten jedoch mit Bedacht genutzt werden, da die Konditionen nicht von Vorteil sind und die Gefahr bergen, die Staatsverschuldung über ein nachhaltiges Niveau zu erhöhen. Bisher ist dieses Risiko jedoch eher gering, da FDI den Hauptteil der BRI-bezogenen Kapitalzuflüsse ausmachten. Auch scheint die Initiative weitere internationale (nicht-chinesische) Unternehmen anzulocken: Firmen wie Duisport haben begonnen in Belarus zu investieren.

Autor

Dmitry Chervyakov, chervyakov@berlin-economics.com

Herausgeber

Robert Kirchner

[Subscribe / unsubscribe newsletter](#)

Eine ausführliche Analyse der Thematik bietet das Policy Briefing PB/06/2018 [“Belt and Road Initiative \(BRI\) in Belarus - assessment from an economic perspective”](#).

German Economic Team Belarus

www.get-belarus.de

Das German Economic Team führt seit 2003 einen wirtschaftspolitischen Dialog mit reformorientierten Entscheidungsträgern der belarussischen Regierung. Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie finanziert und von Berlin Economics durchgeführt.



BE Berlin Economics GmbH | Schillerstraße 59 | 10627 Berlin
+49 30 / 20 61 34 64 - 0 | info@berlin-economics.com | [Impressum](#)