

PRESSENOTIZ

Wien, 20. November 2019

## Eine Billion Euro für eine Europäische Seidenstraße

**Wie man eine Europäische Seidenstraße mit Hilfe eines Europäischen Seidenstraßen Trust finanziert, der durch einen Europäischen Staatsfonds unterstützt wird, und andere Finanzierungsinstrumente**

von Mario Holzner

- › **Ein Großteil der europäischen Infrastruktur befindet sich in einem schlechten Zustand**, selbst in einigen wohlhabenden Teilen Europas, wie beispielsweise Deutschland. Die Peripherie Europas ist unterentwickelt und hat Schwierigkeiten, aufzuholen, auch wegen erheblicher Infrastrukturdefizite. Die Realzinsen sind negativ und Infrastrukturinvestitionen haben das Potenzial, sich selbst zu finanzieren. Die derzeitigen europäischen Infrastrukturinitiativen sind unzureichend und Stückwerk. Dem Kontinent mangelt es an einem gemeinsamen, positiven Narrativ – einem gemeinsamen Projekt welches den Kräften der Desintegration entgegengesetzt werden kann.
- › In diesem Zusammenhang **schlägt das wiiv ein Finanzierungsmodell für eine Europäische Seidenstraße vor**. Die neue Verkehrsinfrastruktur (eine Kombination aus E-Mobilitätsautobahn, Hochgeschwindigkeitsbahn, Häfen und Logistikzentren) würde die Industriegebiete des Westens mit den bevölkerungsreichen, aber weniger entwickelten Regionen im Osten des Kontinents verbinden.
- › Die **geschätzten Baukosten von 1 Billion Euro** (7% des EU-BIP) dürften kurz-, mittel- und langfristig erhebliche wirtschaftliche Gewinne entlang der Strecke (11.000 km über Land) bringen. Neben den Wachstums- und Beschäftigungseffekten der Bautätigkeit (2-7 Millionen neue Arbeitsplätze während der Bauphase) werden auch erhebliche Handelseffekte erwartet.
- › Um das Projekt durchzuführen und zu finanzieren, schlagen wir die **Gründung eines European Silk Road Trust (ESRT)** als Aktiengesellschaft vor, ähnlich wie bei der österreichischen ASFINAG. Dies würde eine außerbudgetäre Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen (und den Betrieb des Projekts) ermöglichen.
- › Während sich der ESRT (im Besitz der Länder des Euroraums, anderer EU-Länder und Drittländer, die sich am Bau der Europäischen Seidenstraße beteiligen wollen) bei der Ausgabe langfristiger Anleihen (zu derzeit null oder gar negativen Zinssätzen) auf eine öffentliche Garantie stützen könnte, wäre er **formal Teil des Privatsektors**, zumal er über ausreichende eigene Einnahmen aus Mautgebühren von Privatkunden verfügt.
- › Als starker **Garant für den ESRT schlagen wir vor, dass die Mitgliedstaaten des Euroraums schrittweise einen Europäischen Staatsfonds (ESWF) aufbauen**. Zu einem bestimmten Zeitpunkt könnte dieser Fonds die Mitgliedstaaten des Euroraums als Hauptgarant für ESRT-Anleihen ersetzen.
- › In der Anfangsphase könnte die Europäische Zentralbank (EZB) einen Teil ihres Vermögens in einer Weise reinvestieren, die (bis zu einem gewissen Grad) mehr Risiko trägt, aber auch höhere Erträge bringt, entsprechend der Struktur des norwegischen Ölfonds. Es wird geschätzt, dass **der ESWF**

**längerfristig auf etwa 3% des BIP des Euroraums wachsen könnte.** Dies sollte ausreichen, um die ESRT-Anleihen zu garantieren - auch wenn sich die langfristigen Zinsen in ferner Zukunft wieder in einen positiven Bereich bewegen.

- › Zu den alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gehört ein wesentlich kleinerer ESWF von etwa 0,7 % des BIP des Eurogebiets auf längere Sicht, der aus einem Teil der Gewinne der EZB stammt, ohne die Struktur der Ankaufsprogramme der EZB zu verändern. **Andere Optionen, die auf bestehende Einrichtungen zurückgreifen würden** (anstelle eines ESWF), wären beispielsweise eine erhebliche Aufstockung des Europäischen Fonds für Strategische Investitionen (EFSl) und/oder eine größere Kapitalzufuhr bei der Europäischen Investitionsbank (EIB), um die Aktivitäten des ESRT zu finanzieren.
- › Die **Wahrscheinlichkeit eines Anstiegs der globalen Zinssätze ist angesichts der japanischen Erfahrungen der letzten Jahrzehnte minimal.** In dem derzeitigen makroökonomischen Umfeld könnte ein "Big Push" bei den Infrastrukturinvestitionen, wie das vorgeschlagene Projekt Europäische Seidenstraße, dazu beitragen, sowohl das Problem des schleppenden Wachstums im Westen des Kontinents als auch die Entwicklungsprobleme im Osten zu lösen. Darüber hinaus könnte es ein neues Narrativ über die Zusammenarbeit für Europa darstellen.
- › Um diese Vorschläge zu diskutieren, werden wir eine **Podiumsdiskussion** mit dem Titel "Eine "Europäische Seidenstraße": Wie kann Europa das volle Potenzial seines Heimatmarktes ausschöpfen" am **21. November 2019 um 11:30 Uhr** in Kooperation mit der Oesterreichischen Nationalbank (OeNB) in der Ständigen Vertretung Österreichs bei der EU, Avenue de Cortenbergh 30, 1040 **Brüssel** durchführen. Nach einer Key Note von Mario Holzner (Geschäftsführer und Ökonom, Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche, wiiw) werden die folgenden PodiumsteilnehmerInnen diskutieren: Maja Bakran (stellvertretende Generaldirektorin für Mobilität und Verkehr, Europäische Kommission), Marek Dabrowski (Senior Fellow, Bruegel), Romana Vlahutin (Botschafterin für Konnektivität, Europäischer Auswärtiger Dienst). Die Podiumsdiskussion wird von Isabella Lindner (Chief Representative der Oesterreichischen Nationalbank, OeNB) geleitet. Für weitere Informationen zur Verantsaltung folgen Sie bitte dem wiiw [Link](#).

#### **Zur Studie:**

'One Trillion Euros for Europe. How to finance a European Silk Road with the help of a European Silk Road Trust, backed by a European Sovereign Wealth Fund and other financing instruments', by Mario Holzner, *wiiw Policy Notes and Reports*, No. 35, November 2019, [Link](#)

#### **Kontakt:**

Mario Holzner

(+43 1) 533 66 10 – 28

[holzner@wiiw.ac.at](mailto:holzner@wiiw.ac.at)