

Mythos Seidenstraße - Teil 16: Europas koloniales Erbe in Afrika

POLITIK: Andreas Breinbauer wirft einen genauen Blick auf Chinas Bestrebungen auf dem zweitgrößten Kontinent der Welt.

Vor einem Jahrhundert beherrschten europäische Kolonialländer fast ganz Afrika. Es ging den Europäern vor allem um mineralische Rohstoffe und landwirtschaftliche Produkte („Kolonialwaren“), die sie via Stichbahnen, also Eisenbahnnetzen von den jeweiligen Rohstoffquellen in die Ausfuhrländer, nach Europa führten, ohne den traditionellen Handelsrouten zu folgen. Verbindungen zwischen den Ländern fehlten daher weitgehend, was eine starke Einschränkung des intra-afrikanischen Handels zur Folge hatte – noch heute liegt Afrika bei seinem Anteil an den intra-regionalen Exporten weit hinter anderen Weltregionen. Etwa 18 Prozent der grenzüberschreitenden Exporte erfolgen innerhalb von Afrika, während in Europa 69 und in Asien 59 Prozent der Exporte innerhalb der Kontinente abgewickelt werden.

Ein weiteres Erbe der Vergangenheit sind die bis heute engen wirtschaftlichen Beziehungen der europäischen Ex-Kolonialmächte zu den Ländern Afrikas: Gemessen am Gesamtbestand an ausländischen Direktinvestitionen (ADI) führte im Jahr 2022 das Vereinigte Königreich mit 60 Milliarden US-Dollar vor Frankreich mit 54 Milliarden US-Dollar und den Niederlanden mit 54 Milliarden US-Dollar.

HOTSPOT DER BRI

China liegt im obigen Ranking mit 44,1 Milliarden US-Dollar noch immer deutlich hinter den europäischen Spitzenreitern und auch knapp hinter den USA (44,8 Milliarden US-Dollar). Bedeutend ist aber die Geschwindigkeit, mit der China

die anderen Konkurrenten eingeholt hat, wenn man bedenkt, dass der Bestand an chinesischen Investments im Jahr 2008 lediglich 7,9 Milliarden US-Dollar betrug. Was sind die Gründe dafür?

Die offizielle Eingliederung der afrikanischen Länder (bis auf Ostafrika) in die Belt & Road Initiative (BRI) erfolgte erst ab 2015, also zwei Jahre nach deren Gründung. Seitdem haben sich 47 der 55 Staaten der BRI angeschlossen – das ist die höchste Teilnahmebereitschaft weltweit. Dies ist teilweise auch darauf zurückzuführen, dass China schon seit den 1950er-Jahren Unabhängigkeitsbewegungen im Zuge der Dekolonialisierung unterstützt

„In der Wissenschaft wird das chinesische Engagement im Bereich Infrastruktur positiv gesehen, da ein objektiver Bedarf an Infrastrukturaufbau besteht.“

hat und damit als glaubwürdige Alternative zu den Kolonialmächten gesehen wurde.

Ein durchgreifendes wirtschaftliches Engagement Chinas in Afrika setzte erst infolge der Weltwirtschaftskrise 2008/09 ein. Im Einklang mit den Zielen der BRI wurden

der Handel und die Investitionen ausgeweitet; ab 2013 übertraf China schließlich die USA bei den jährlichen ADI-Zuflüssen und wurde zum wichtigsten Handelspartner Afrikas. Im Jahr 2022 erreichte das bilaterale Handelsvolumen mit 260 Milliarden US-Dollar dann Rekordniveau. China ist zudem zur weltweit größten offiziellen Quelle für internationale Entwicklungsfinanzierung in Afrika geworden. Die meisten Projekte in Afrika liegen im Transport-, Schifffahrts- und Hafensektor (52,8 Prozent), gefolgt von Energie (17,6 Prozent) und Bergbau (7,7 Prozent), wobei der Bereich Mineralien und seltene Erden an Bedeutung gewinnt, ein Hauptmotiv der BRI-Aktivitäten in Afrika.

POSITIVE AUSWIRKUNGEN

In der wissenschaftlichen Literatur wird das chinesische Engagement im Bereich Infrastruktur weitgehend positiv gesehen, da ein objektiver Bedarf an Infrastrukturentwicklung von etwa 130 bis 170 Milliarden US-Dollar pro Jahr besteht. Von chinesischen Unternehmen umgesetzte Projekte machten allein im Jahr 2020 31,4 Prozent aller Infrastrukturprojekte in Afrika aus, die EU-Länder finanzierten lediglich fünf Prozent. Chinesische Unternehmen sind beim Ausbau, der Erweiterung und Modernisierung von 100 Häfen, 1.000 Brücken und 10.000 Kilometern Eisenbahnschienen aktiv. Ein konkretes Beispiel ist der Bau des Hafens im ostafrikanischen Staat Dschibuti, der auch mit chinesischer Hilfe via Normalspurbahn an Addis Abeba angeschlossen ist. Diese Projekte helfen, die Transportkosten zu senken, und können das innerafrikanische Handelsvolumen bis 2040 um ca. sechs Prozent steigern.

Chinesische Kredite und Finanzhilfen unterstützen Afrika außerdem dabei, ungünstige Konditionalitäten zu umgehen, die von westlichen Geberorganisationen wie dem IWF oder der Weltbank auferlegt werden. Als weitere positive Effekte werden in Studien erwähnt, dass ein Prozent mehr Bestand an chinesischen Auslandsinvestitionen in Afrika zu einem Effekt von etwa 0,6 Prozent BIP-Wachstum führen kann. Untersuchungen weisen darauf hin, dass Chinas Erfahrungen mit der Industrialisierung im Rahmen der BRI besser an die wirtschaftliche Entwicklung Afrikas angepasst werden können als westliche Modelle.

NEGATIVE AUSWIRKUNGEN

Kritiker sehen auch negative Auswirkungen: Das erhöhte

und bereits seit einer Dekade andauernde Handelsbilanzdefizit (2022: 67,5 Milliarden US-Dollar) Afrikas mit China würde zu einer Substitution inländischer Produkte und einem erhöhten Druck auf afrikanische Unternehmen führen, gerade in den Sektoren, in denen afrikanische und chinesische Unternehmen direkt konkurrieren. Natürliche Ressourcen würden mit negativen Folgen für die Umwelt ausgebeutet, es gäbe einen Ersatz lokaler Arbeitskräfte und Produzenten sowie ein verringertes technologisches Wachstum. Chinesische Unternehmen würden nicht nur die Gewinnung von Ressourcen und Mineralien, sondern immer mehr die gesamte Supply Chain kontrollieren, im Bereich Lithium bis zu 58 Prozent – bis vor kurzem waren alle afrikanischen Lithium-Minen mit internationaler Beteiligung in chinesischen Händen.

Weiters wird China auch im Zusammenhang mit Afrika eine Politik der „Schuldenfalle“ vorgeworfen. China leihe absichtlich übermäßig viel Geld an verschuldete Staaten mit niedrigem Einkommen. Diese könnten die Kredite nicht zurückzahlen, wodurch China Kontrolle über Vermögenswerte und Infrastruktur in diesen Ländern erlange. Als Paradebeispiel wird oft Dschibuti angeführt, wo dies zu einer Auslandsverschuldung nach China von 71 Prozent (2018) geführt hat. Die beiden Politikwissenschaftler Michal Himmer und Zdeněk Rod

identifizierten in ihrer Studie „Chinese debt trap diplomacy: reality or myth?“ zu Dschibuti und anderen afrikanischen Fällen kein bewusstes Vorgehen im Sinne der „Debt Trap Policy“, erkannten aber die einseitige Abhängigkeit von chinesischen Finanzierungsquellen als problematisch. Auch in China werden Kreditlinien vermehrt problematisiert, man rechnet mit zahlreichen Ausfällen. Peking hat daher begonnen, das Risikomanagement zunehmend an ausländische Kreditinstitute auszulagern – mit strengeren Sorgfaltsstandards und Schutzrichtlinien.

RESÜMEE

Im Rahmen der BRI hat China seine Präsenz in Afrika stark ausgebaut und die europäischen Staaten im Bereich Handel, Infrastrukturinvestitionen und als Kredit- und Entwicklungshilfegeber überholt. Die enge Partnerschaft mit afrikanischen Ländern zeigt sich auch darin, dass diese in der UN-Generalversammlung mehrheitlich außenpolitische Anträge Chinas, auch im Zusammenhang mit Menschenrechtsfragen, unterstützen und somit der geopolitische Handlungsspielraum Chinas stark gestiegen ist. Die EU reagiert darauf mit der Anti-BRI-Initiative „Global Gateway“, in deren Rahmen rund 150 Milliarden Euro bis 2027 in Afrika investiert werden sollen. Ob diese Initiative die gleiche finanzielle und politische Schlagkraft der BRI entfalten wird, muss sich erst zeigen. ◀



IMPRESSUM: Herausgeber Verlag Holzhausen GmbH Geschäftsführung DDR.™ Gabriele Ambros & Silvija Stevanovic, BA Medieninhaber Verlag Holzhausen GmbH, A-1030 Wien, Traungasse 14-16 Chefredaktion Muhamed Beganović (muhamed.beganovic@verlagholzhausen.at) Chefin vom Dienst Inga Herrmann (inga.herrmann@verlagholzhausen.at) Redaktion dieser Ausgabe Anja Kossik; Josef Müller Mediaberatung Wolfgang Keglovits (wolfgang.keglovits@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-552); Silvija Stevanovic, BA (silvija.stevanovic@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-562) Aboverwaltung abo@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-466 gedruckte Auflage 9.000 Stück Layout & Produktion Dominik Uhl / designundcode.at Hersteller Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, A-7210 Mattersburg Briefanschrift Wochenzeitung „Verkehr“, Postfach 0037, A-1030 Wien Telefon, Telefax 740 95-0, 740 95-430 Abonnement jährlich Inland EUR 143 (20 Nummern, inkl. Porto und Versandkosten) Einzelhefte Inland EUR 7,50 Abonnement jährlich Ausland EUR 174 (20 Nummern, inkl. Porto und Versandkosten) Einzelhefte Ausland EUR 8,75 Zahlstellen und Bankverbindungen UniCredit Bank Austria AG 653 092 700, IBAN: AT451200000653092700, BIC/SWIFT: BKAUATWW, Österr. Postsparkasse 1732.755. Die Wochenzeitschrift Verkehr ist ein unabhängiges Medium für die gesamte Verkehrswirtschaft und Logistikbranche. FACHBEIRAT DI Andreas Bayer (Rewe International Lager- und TransportgesmbH), Prof. (FH) Dr. Andreas Breinbauer (FH des BFI Wien), DI Alfons Dachs-Wiesinger (Magna Steyr AG & Co KG), KommR. Josefine Deiser (WK OÖ), DU Julia Elsinger, MR (BMK), Ing. Martin Gleiss (Spar Österreichische Warenhandels-AG), Jacqueline Kreismayr, MBA (NÖ Landesgesundheitsagentur), Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer (WU Wien), Mag. Niklas Nitsch (Siemens AG Österreich), Maximilian Schachinger (Schachinger Logistik Holding GmbH), DI Roman Stiftner (BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich), Sylvia Völker, MSc MBA (Sylvia Völker Consult), Mag. Oliver Wagner (Zentralverband Spedition & Logistik). MARKENBEIRAT Christina Brandenstein (Brandenstein Communications), Prof. (FH) Dr. Andreas Breinbauer (FH des BFI Wien), Dr. Stefan Schiel (Marketmind), Dr. Beatrix Schönstein-Wippel (Aussenwirtschaft Austria), Dipl.-Ing. Franz Schwammenhöfer (BMK), Maria Traunmüller (Moodley), Ing. Mag. Rainer Will (Handelsverband). Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten. ANMERKUNG ZUR GENDER-FORMULIERUNG Bei allen Bezeichnungen und Formulierungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichten Lesbarkeit die männliche Form verwendet wird. OFFENLEGUNG Eigentümer Pragma GmbH, Rathausstraße 13, 1010 Wien, zu 100% Beteiligungsverhältnisse 100 % DDR. Gabriele Ambros Geschäftsführende Gesellschafterin DDR. Gabriele Ambros Geschäftsführung Verlag Holzhausen, 1030 Wien, Traungasse 14-16, DDR. Gabriele Ambros, Silvija Stevanovic, BA