

Andreas Breinbauer

10 Jahre Neue Seidenstraßeninitiative – das unterschätzte Projekt Chinas auf dem Weg zur Nummer eins

Abstract

Im Herbst 2013 verkündete der chinesische Staatspräsident Xi Jinping den Start der chinesischen Seidenstraßeninitiative (Belt and Road Initiative, kurz: BRI). Im Artikel wird der Frage nachgegangen, welche Ziele China mit der BRI verfolgt, wie sich die BRI im Laufe der Zeit entwickelt hat, welche Bilanz nach mehr als 10 Jahren BRI gezogen werden kann und wie Europa darauf reagiert hat. Es zeigt sich, dass die BRI als themenoffenes Kooperationsprojekt gesehen werden muss, das räumlich und zeitlich nicht limitiert ist, wobei politische Kooperationen, Finanzierung und Finanzsysteme, Handel und Investitionen, kulturelle Kooperationen, Konnektivität/Infrastruktur sowie innovative Felder die zentralen Kooperationsfelder (Säulen) der BRI bilden. Infrastruktur ist nur eine dieser Prioritäten, aber die sichtbarste, das ist wohl auch der Grund, dass die BRI, sehr eingeschränkt, in westlichen Medien besonders mit diesem Aspekt assoziiert wird. Die BRI ist mit anderen wichtigen chinesischen Strategien verlinkt und zunehmend an den Nachhaltigkeitspostulaten orientiert. Die BRI-Aktivitäten werden hauptsächlich über chinesische Quellen finanziert und sollen vor allem seit 2017 vermehrt politische Ziele Chinas adressieren. Sie liefern für chinesische Staatsunternehmen ein Komplettpaket für deren Internationalisierung. Die Bilanz aus chinesischer Sicht über eine Dekade BRI ist durchwegs positiv. Die Investitionen von mehr als einer Billion Euro seit 2013, auch in Infrastruktur, haben beigetragen, Infrastrukturdefizite vor allem in Asien und Afrika zu mildern und dazu geführt, dass vor allem die USA und die EU aktiver geworden sind. Auf der Habenseite steht der immense ökonomische und politische Bedeutungsgewinn, den China weltweit und vor allem im globalen Süden erfahren hat. War Europa lange Zeit eine Fokusregion der BRI, hat die Nicht-Distanzierung Chinas von der russischen Invasion zu einem starken politischen Bedeutungsverlust Chinas allgemein und der BRI im Speziellen in Europa geführt. Die EU hat lange Zeit die Breite und Tiefe der BRI verkannt und erst mit 2021, also Jahre nach der BRI-Gründung, mit der Initiative „Global Gateway“ eine Alternative vorgelegt, die erst langsam in die Gänge kommt.

1 Einleitung

Anlässlich des 50-jährigen Bestehens der diplomatischen Beziehungen übermittelte Staatspräsident Xi Jinping ein Glückwunsch-Schreiben an den Österreichischen Präsidenten Van der Bellen, in dem er zum Jubiläum gratulierte. Das Schreiben wurde am 28.5.2021 in China Daily und Xinhua, den offiziellen chinesischen Nachrichtenportalen veröffentlicht und beginnt wie folgt: *„Chinese President Xi Jinping said Friday that he stands ready to work with his Austrian counterpart, Alexander Van der Bellen, to strengthen cooperation on the joint construction of the Belt and Road. In his message exchanged with the Austrian president to celebrate the 50th anniversary of the founding of bilateral diplomatic ties, Xi said he attaches great importance to China-Austria relations, and stands ready to constantly promote the China-Austria friendly strategic partnership to new levels, so as to bring benefits to the two countries and peoples“* (Belt and Road Portal

2021). Dass in der knapp gehaltenen Botschaft die chinesische Seidenstraße (englisch: Belt and Road Initiative) so prominent und an erster Stelle steht, unterstreicht die Bedeutung der BRI im Kontext der Beziehungen mit Österreich, das übrigens seit einigen Jahren als eines der Länder entlang der Seidenstraße geführt wird (Nedopil 2023; Nedopil 2023a; Nedopil 2023b), eine Tatsache, die bis dato in Österreich kaum öffentlich bekannt ist.

Im Folgenden soll zunächst der Frage nachgegangen werden, welche Motive, Kernelemente und Ziele China mit dem Kooperationsprojekt verfolgt, wie sich die BRI im Laufe der Dekade entwickelt hat, und welche Bilanz nach nun mehr als 10 Jahren BRI gezogen werden kann, wobei sich der Schwerpunkt auf wirtschaftliche Aspekte bezieht. Anschließend werden die Reaktionen der EU auf die BRI kritisch reflektiert.

2 Geschichte, Motive, Kernelemente und Dimensionen der Belt and Road Initiative (BRI)

Wenn man auf Google den Begriff „Neue Seidenstraße“ eingibt, ergeben die ersten Trefferseiten, dass es sich um ein Infrastrukturprojekt handelt, das den Handel erleichtern soll. Das gleiche Ergebnis zeigt ein Screening des online-Wirtschaftspublikationsportals „WISO“.¹ Diese anekdotischen Evidenzen bestätigen eine Sichtweise auf die Belt and Road Initiative (kurz BRI), die wir in einer Studie unter österreichischen Logistikmanager:innen identifiziert hatten. Diese sehen die BRI ebenfalls vorwiegend als Infrastrukturprojekt, aber noch eingeschränkter als Bahnverbindungsprojekt zwischen China und Europa und, sehr fokussiert, als Verlängerung der Breitspurbahn von Kosice nach Ostösterreich (Schodl/Breinbauer/Eitler 2018; Breinbauer/Eitler/Schodl 2018; Breinbauer/Leitner 2020).

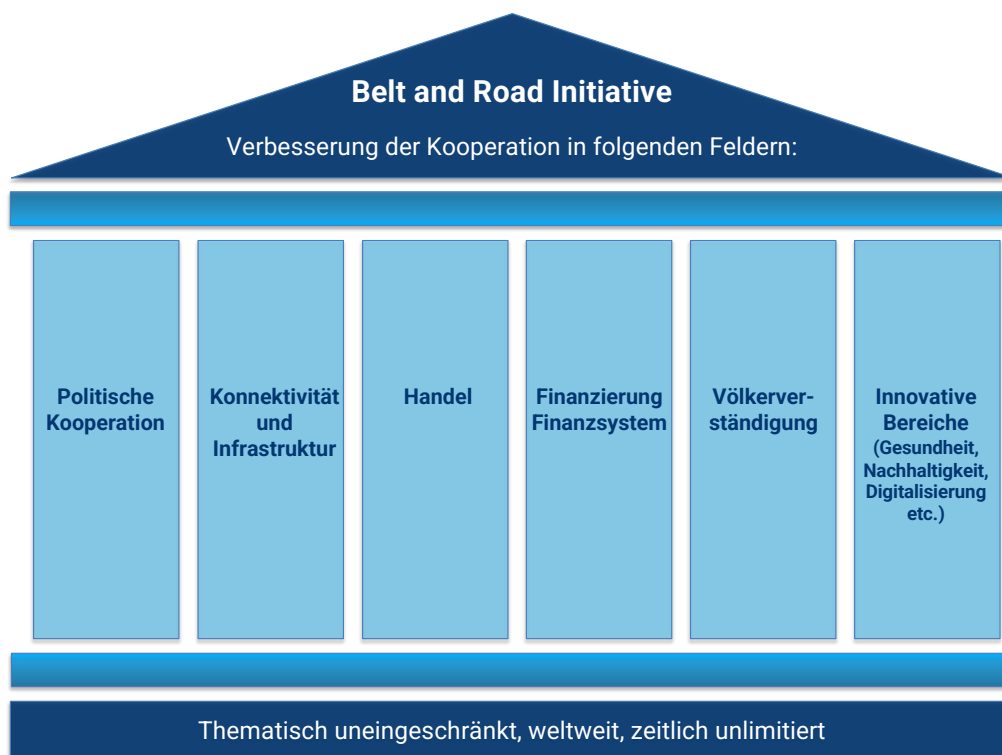
Den offiziellen Startschuss zu „One Belt, One Road“ (OBOR)² setzte Präsident Xi Jinping im Herbst 2013 mit zwei mittlerweile berühmten Reden. Er artikuliert schon damals klar, dass diese Initiative in fünf Kooperationsfeldern, wir nennen sie „Säulen“, erfolgen sollte (Breinbauer 2019b: 3): (1) Stärkung der politischen Zusammenarbeit und Koordination („Policy Coordination“) (2) Verbesserung der Konnektivität und Infrastruktur („Infrastructure Connectivity“) (3) Förderung von uneingeschränktem Handel („Unimpeded Trade“) (4) Finanzielle Integration („Financial Integration“) (5) Stärkung der zwischenmenschlichen Beziehungen und Völkerverständigung („People to People ties“= (Yu et al. 2018: 53). Zu diesen engeren Kooperationsfeldern kommen

1 Beispielhaft dafür ein Artikel in der Wirtschaftswoche vom 30.1.2024, in dem es heißt: „Neue Seidenstraße als Alternative. Wie groß die Probleme inzwischen sind, zeigt sich tausende Kilometer weiter nördlich, wo keine Schiffe Waren transportieren, sondern kilometerlange Güterzüge: auf der Neuen Seidenstraße, der Bahnverbindung zwischen China und Europa. Schon seit Jahren baut China mit der Neuen Seidenstraße ein Infrastrukturprojekt auf, das Asien mit dem Rest der Welt verbinden soll - Deutschland eingeschlossen. So kommen die Züge aus Ostasien regelmäßig in den großen Umschlagplätzen hierzulande an, in den Häfen von Hamburg oder Duisburg, dem Endpunkt der Neuen Seidenstraße.“

2 Die rechtliche Definition auf Chinesisch lautet nach wie vor „一带一路“ (Englisch: „One Belt, One Road“), seit 2015 wird aber die englische Bezeichnung „Belt and Road Initiative“ (BRI) in den meisten offiziellen Dokumenten und Strategiepapieren verwendet. Der Begriff „Neue Seidenstraße“ wird im deutschsprachigen Raum als Wiederbelebung der alten „Seidenstraße“ verwendet, ein Begriff, der erstmals 1877 von dem Geografen Ferdinand von Richthofen erwähnt wurde. Im Zusammenhang mit neuen Initiativen im Rahmen der BRI wird öfters auf den Begriff „Silk Road“, wie z.B. „Arctic Silk Road“, „Polar Silk Road“, „Digital Silk Road“, „Cyber Silk Road“ und „Health Silk Road“ (siehe auch Breinbauer 2019a: 236)

2023 noch innovative Bereiche dazu. Diese umfassen vor allem internationale Kooperationen in folgenden Bereichen: Gesundheit, Digitalisierung, Nachhaltigkeit, wissenschaftliche und technologische Innovationen, Schutz von IPO (Intellectual Property Right), Standardisierungs-kooperationen und Datensicherheit, E-Commerce, Weltfrieden und Entwicklungsarbeit (siehe Abbildung 1). Wenn von offizieller chinesischer Seite über die Erfolge der BRI resümiert wird, so werden diese anhand der genannten Säulen operationalisiert, wie jüngst im Grundsatzpapier des Staatsrates im Oktober 2023 in Vorbereitung des 3. Seidenstraßengipfels in Peking (The State Council Information Center 2023 o.S.).

Abbildung 1: Die Kernelemente (Säulen) der BRI



Quelle: Eigendarstellung

Obwohl der Fokus zu Beginn der BRI auf Infrastrukturentwicklungsprojekte (wie auch jetzt noch medial rezipiert, zunächst zwischen Europa und China, später erweitert um Ostafrika) lag und diese auch außerhalb von China das Wirtschaftswachstum anregen sollten (Hamilton/Ohlberg 2020: 376) war klar, dass die anderen Kooperationsfelder eine wichtige Rolle spielen (werden) und der Bereich Infrastruktur nur der *sichtbare* Teil der BRI ist (Breinbauer 2019a: 222). Spätestens ab der Veröffentlichung des Grundsatzpapiers zur Weiterentwicklung der BRI im März 2015 (NDRC et al. 2015) wurde die geografische Reichweite der BRI auf die ganze Welt ausgedehnt und auch thematisch weit geöffnet. Ein Beispiel ist der Bereich Gesundheit, der sich 2017 in einer eigenen „Health Silk Road“ niederschlug (Rudolf 2021a: 5). Weitere Meilensteine waren die UN Resolutionen A/71/9 (November 2016) und 2344 (März 2017), in der eine stärkere regionale wirtschaftliche Zusammenarbeit unter anderem auch im Rahmen der BRI gefordert

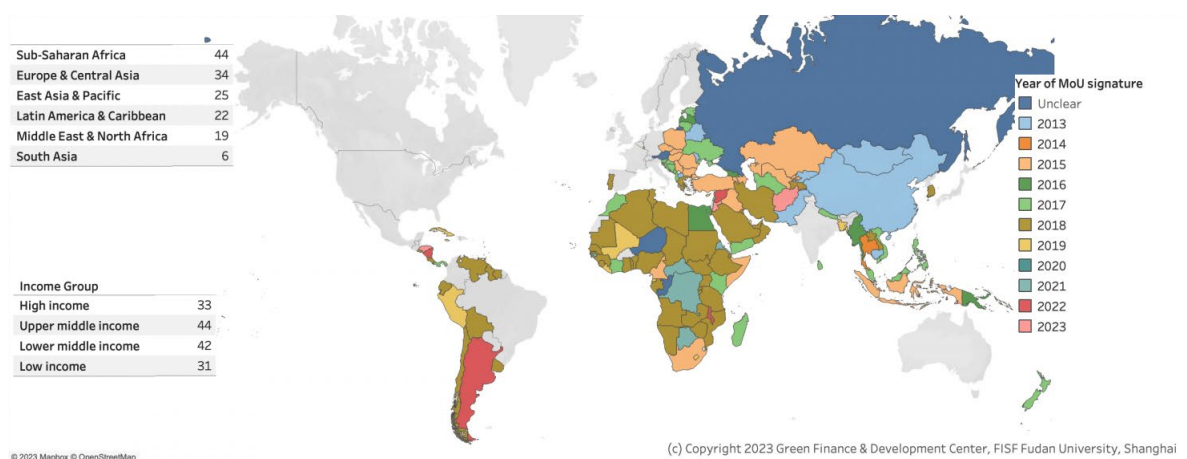
wird (State Council Information Center 2023). Beim ersten Seidenstraßengipfel in Peking im Mai 2017 wurden z.B. die „Smart Cities“ oder „Sharing Economy“ als BRI-Themen integriert und der geografische Radius explizit auf Afrika und Lateinamerika ausgeweitet. Am 2. Gipfel im April 2019 wurde die Ausrichtung der BRI Richtung Nachhaltigkeit diskutiert („Green Silk Road“). Im Rahmen der BRI erfolgten anschließend neue Guidelines mit einem verstärkten Fokus auf nachhaltige Investitionen (2020: „Guidelines for Greening Overseas Investment and Cooperation“, 2022: „2022: Guidelines for Ecological Environmental Protection of Foreign Investment Cooperation and Construction Projects“).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass nach 10 Jahren die BRI deutlich mehr als ein Infrastrukturentwicklungsprojekt ist. Es ist vielmehr eine Einladung an die ganze Welt, an alle Nationen und Regionen, nicht nur im Bereich der Infrastruktur und Logistik zusammenzuarbeiten, sondern auf den verschiedensten Ebenen in Politik, Finanzen, Handel, Investitionen, Wissenschaft, Bildung, Kultur usw. (Breinbauer, 2019a). Es gibt keinen geografischen und thematischen Fokus und somit auch keine Liste von Schwerpunktprojekten. Jeder kann der Einladung folgen, sich für die Seidenstraße zu engagieren und durch Selbsteintritt Teilnehmerland zu werden (Breinbauer 2023: 236; Breinbauer 2021; Breinbauer 2021 a, b und c).

2.1 Länder entlang der Seidenstraße

Obwohl es keine offizielle Liste von Ländern, die sich zur Seidenstraßeninitiative bekennen, gibt, wird die Länderliste auf dem Belt and Road Portal (<https://eng.yidaiyilu.gov.cn>, zum Zeitpunkt des Verfassens wurde diese Liste vom Netz genommen) bzw. die Liste des Green Finance and Development Center von Wissenschaftler:innen als Referenz verwendet.

Abbildung 2: BRI-Länder



Quelle: Nedopil (2024), Green Finance and Development Center

Hier werden zwischen 146 und 151 Länder geführt, die derzeit (Februar 2024, siehe Abb.2) mit China im Rahmen der BRI zusammenarbeiten. Afrika ist mit 47 Ländern (von 55) der am

stärksten engagierte Kontinent, regional liegen die Subsaharischen Länder mit 44 Ländern auf dem gleichen Niveau wie Asien und weit vor Europa und Zentralasien mit 34 (Nedopil 2023a, o.S.). Die meisten afrikanischen Länder, sind, wie Ghana, erst im Jahr 2018 der BRI beigetreten, in Lateinamerika kamen die ersten Länder erst 2017 zu dieser Gruppe (Ferchen 2021: 98). Auf diese Länder entfallen mehr als 60% der Weltbevölkerung und Landfläche, und ihr BIP macht fast 40% des weltweiten Bruttoinlandsprodukts aus (Hu/Zhang 2023:166).

Zu Beginn der Initiative wollte das offizielle China die europäischen Länder integrieren. Dies zeigt sich in Europa u.a. durch die Gründung der 17+1 Initiative, die 2012 in Budapest ins Leben gerufen wurde und in dessen Rahmen sich 17 mittel- und osteuropäische Länder (Litauen, Estland, Lettland, Bulgarien, Kroatien, Tschechien, Griechenland, Ungarn, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Nicht-EU-Länder: Albanien, Bosnien-Herzegowina, Montenegro, Nordmazedonien, Serbien) mit China (daher: „17+1“) über verschiedenartige Kooperationen (darunter: Gesundheitspolitik, Rudolf 2021a: 2) austauschen und auch dazu geführt haben, dass viele dieser Länder bei den ersten Nationen waren, die sich der Seidenstraßeninitiative angeschlossen haben (siehe Tabelle 1). Dabei spielen die institutionellen, historischen und ideologischen Verbindungen und das Fehlen von politischen Vorbedingungen für Kredite der großteils ex-sozialistischen Staaten eine große Rolle (de Beule/Jaklič 2016: 34; Mitrovic 2018: 27). Defacto hat das 17+1 Format auch dazu geführt, dass eine Reihe von EU-Initiativen zu Fall gebracht wurden (Hamilton/Ohlberg 2020: 377). Nachdem Litauen bereits 2021 aus diesem Forum ausgestiegen war, haben sich 2022 Lettland und Estland davon verabschiedet, vor allem wegen der Nicht-Distanzierung Chinas von der russischen Invasion in der Ukraine aber auch aus ökonomischen Gründen. Die Skepsis gegenüber dem Nutzen der Plattform ist auch in Polen, Rumänien und Bulgarien gestiegen (Ernst 2022). Weiterhin aktiv sind die Staaten des Westbalkans, in die auch erhebliche Investitionen Chinas geflossen sind oder fließen werden (Hochgeschwindigkeitstrecke zwischen Belgrad und Budapest, Autobahn in Montenegro, Donaubrücke in Belgrad). Heute (Ende 2023) bekennen sich von den 47 europäischen Staaten (bzw. Staaten mit einem Anteil am geografischen Europa) 27 Staaten zur BRI, davon 17 EU-Mitglieder (siehe Tabelle 1), darunter auch Österreich, wobei Österreich (wie auch die Russische Föderation) kein formelles *Memorandum of Understanding* unterzeichnet hatte. Ein Ausdruck der sinkenden Attraktivität für europäische Staaten, an der BRI mitzuwirken, zeigt sich auch darin, dass Europa bei den ersten beiden Seidenstraßengipfeln (2017 und 2019, auch mit Bundeskanzler Kurz) noch gut vertreten war, aber beim jüngsten Treffen im Oktober 2023 nur mehr zwei europäische Staatschefs, nämlich Viktor Orbán, Ungarn, und Aleksandar Vučić, Serbien, anwesend waren. Der Hauptgrund liegt freilich in der mangelnden Distanzierung Chinas von der russischen Invasion in die Ukraine im Februar 2022, was generell zu einem starken politischen Bedeutungsverlust Chinas in Europa führte. Als verlässlichster Partner als EU-14+1 (17 minus die ausgetretenen baltischen Länder) Mitglied zeigt sich Ungarn, das sich zunehmend als Brückenkopf für chinesische sozioökonomische Aktivitäten in Europa etabliert hat und seit dem Beitritt zur BRI 2015 bis Ende 2023 6,18 Mrd. USD an chinesischen Investitionen und Baukontrakten bekommen hat, das ist deutlich mehr als etwa Polen, das im gleichen Zeitraum nur 2,47 Mrd. USD lukrieren konnte (Österreich nur 830 Mio. USD).³

3 Daten auf Basis des AEI (2024).

Tabelle 1: Europäische Länder entlang der Seidenstraße (nach Beitrittsdatum sortiert)

Land	Einkommensgruppe	Datum	EU-Mitglied
Moldova	Lower middle income	01.12.2013	
North Macedonia	Lower middle income	01.12.2013	
Belarus	Lower middle income	01.12.2013	
Slovak Republic	High income	01.11.2015	x
Hungary	High income	01.06.2015	x
Romania	Upper middle income	01.06.2015	x
Kazakhstan	Upper middle income	01.08.2015	
Bulgaria	Upper middle income	01.11.2015	x
Turkey	Upper middle income	01.11.2015	
Czech Republic	High income	01.11.2015	x
Poland	High income	01.11.2015	x
Serbia	Upper middle income	01.11.2015	
Latvia	High income	01.11.2016	x
Albania	Upper middle income	01.05.2017	
Bosnia and Herzegovina	Upper middle income	01.05.2017	
Croatia	High income	01.05.2017	x
Montenegro	Upper middle income	01.05.2017	
Estonia	High income	01.11.2017	x
Lithuania	High income	01.11.2017	x
Slovenia	High income	01.11.2017	x
Ukraine	Lower middle income	01.12.2017	
Greece	High income	01.08.2018	x
Portugal	High income	01.12.2018	x
Italy	High income	01.03.2019	x
Luxembourg	High income	01.03.2019	x
Cyprus	High income	01.04.2019	x
Austria	High income	unklar (2018)	x
Russian Federation	Upper middle income	unklar	

Quelle: Eigene Darstellung nach Nedopil (2023a); Definition von Europa (Staaten) nach EU:
https://www.oesterreich.gv.at/themen/eu_und_international/staatenverzeichnis/europa.html
 (insgesamt 47 Staaten, tw. mit Referenz „Europäischer Teil“).

Italien hat im Juni 2023 angekündigt das BRI-MoU nicht verlängern zu wollen.

Als besonderer Erfolg wurde der Beitritt Italiens, das als erstes G7 Land im Jahr 2019 beitrug, zelebriert. Regierungschefin Meloni hat aber 2023 angekündigt, das MoU im Rahmen der BRI nicht verlängern zu wollen, offiziell, weil die „wins“ nicht eingetreten, sondern im Gegenteil das Handelsbilanzdefizit mit China seit 2019 sogar stark gestiegen war. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Integration Europas in die BRI, trotz Anfangserfolge, vor allem der west- und mitteleuropäischen Staaten nicht wirklich gelungen ist (Kamp, 2023:4).

2.2 Motive und Zielsetzungen der BRI

In der offiziellen chinesischen Darstellung wird die BRI als Initiative und keinesfalls als Strategie, wie z.B. der Marshall Plan, dargelegt. Strategien hätten immer einen einseitigen Nutzen als Ziel, das sei aber bei der BRI anders (Chen 2017). Vielmehr gelte es, eine globale „*Community of shared future, shared interests, responsibility, mutual political trust, economic integration and cultural inclusiveness*“ (The State Council Information Center 2023, o.S.) aufzubauen und ideologische Differenzen und soziale Unterschiede abzubauen. In den allermeisten offiziellen Papieren zur BRI wird eine Win-Win-Situation propagiert.

Eine Analyse der wissenschaftlichen Literatur (siehe u.a. bei Breinbauer 2019a: 215-217) ergibt folgendes Bild (siehe Tabelle 2) über die wichtigsten Motive und Zielsetzungen, die im Folgenden detaillierter ausgeführt werden.

Tabelle 2: Motive und Zielsetzungen der BRI

	(Geo-)Politische Dimension	Ökonomische Dimension
Mikroebene (China)	Entwicklung der peripheren Gebiete in China, insbesondere im Westen und Zentralchina	Nachhaltiges Wirtschaftswachstum entsprechend der politischen Vorgaben, Abbau der Überkapazitäten, Aufbau von National Champions
Mesoebene (Asien)	Vormachtstellung in Asien, enge politische und militärische Abstimmung in Asien	Infrastrukturentwicklung und Erhöhung des Handelsvolumens und Investitionen innerhalb des Kontinents
Makroebene (weltweit)	Führende Rolle, politisch (und militärisch) insbesondere im Rahmen des Globalen Südens, Formale und informelle weltweite Standards setzen (technisch, juristisch)	Führende Innovations- und Wirtschaftsmacht, insbesondere im Bereich von Handel und Investitionen; Chinesische Unternehmen sind Global Player, die Standards setzen können. Internationalisierung der chinesischen Währung
	Globalisierung fundamental umgestalten Beijing Consensus vs. Washington Consensus, Erreichen der Jahrhundertziele (bis 2049)	

Quelle: Eigendarstellung

2.2.1 Politische Stabilität

Für Xi und alle seine Vorgänger ist die politische Stabilität und die Verfolgung politischer Kerninteressen von entscheidender Bedeutung. Zu diesen zählen: Die chinesische Vorstellung von territorialer Integrität, vor allem im Hinblick auf das Südchinesische Meer, Taiwan und Hongkong, die Grenzkonflikte mit Indien und Japan und innere Angelegenheiten, besonders im Hinblick auf Menschenrechtsfragen, in Tibet oder Xinjiang (Rudolf 2021b). Die BRI soll diese Ziele adressieren, indem Zentral- und Westchina sowie die 14 Nachbarländer infrastrukturell als Basis für wirtschaftliche Prosperität und damit politische Stabilität entwickelt werden sollen (Brown 2016:214; Breinbauer 2023).

2.2.2 Nachhaltiges Wirtschaftswachstum und globale Führungsmacht in ausgewählten Wirtschaftsbereichen

Ein wesentliches Motiv für die BRI ist und war nachhaltiges Wirtschaftswachstum für China über die Steigerung des Handelsvolumens und Investitionen. Vor allem in der ersten Phase der BRI war es ein wichtiger Faktor, die Überkapazitäten in der Bauwirtschaft abzubauen, das Handelsvolumen zu steigern und durch Investitionen „overseas“, also im Ausland, gerade auch im High Tech Sektor, eine innovationsgetriebene Volkswirtschaft voranzutreiben (Breinbauer 2019a). Vor der BRI hatte China (im Unterschied zur EU und den USA, die Handelsabkommen im großen Stil abgeschlossen hatten) nur Handelsabkommen mit kleinen Staatenbünden und bilaterale Verträge mit zahlreichen Sonderregelungen und Ausnahmen. Die Logistikkosten, Lieferzeiten und ganz allgemein die Transaktionskosten waren im Durchschnitt deutlich höher als im Handel mit Europa und den USA mit ihren Partnern (Sampson u.a. 2021: 66). In Verbindung mit anderen Plänen und Strategien wie der „Going Global Strategie“ (GGS) aus dem Jahr 1999/2000, „Made in China 2025“ (MIC25) aus dem Jahr 2015, sowie die „Chinese Standards 2035“-Strategie aus dem Jahr 2018 und die „Internet Plus“ Strategie (2015 implementiert) (Breinbauer/Leitner 2020: 8 ff) und Unterstützungen hinsichtlich billigerer Kredite und Subventionen kann die BRI als Komplettpaket für die Internationalisierung für chinesische (Staats-)Unternehmen gesehen werden.

2.2.3 Aufbau von Global Champions und Setzen von Standards

Ein wesentliches Ziel ist, Nationale Champions zu global führenden Unternehmen zu entwickeln, die weltweite Standards setzen können. Im Rahmen der BRI sind die chinesischen Unternehmen, allen voran die staatlichen (State Owned Enterprises, kurz: SOEs) oder staatsnahen Unternehmen, die Treiber (90% der SOEs nehmen an der BRI teil) und gleichzeitig auch Nutznießer der BRI, was für westliche Unternehmen umfangreiche Implikationen mit sich bringt. Betriebswirtschaftliche Überlegungen spielen dabei nicht immer die wichtige Rolle wie in westlich-kapitalistischen Unternehmen, wesentlich ist vielmehr und vor allem seit 2017 zunehmend, die Erfüllung der politischen Ziele (Breinbauer/Leitner 2020: 11). Globale Dominatoren sind nur jene, die auch weltweite Standards setzen können (Cai 2017 nach Breinbauer/Leitner 2020: 10). Die BRI soll helfen, diese Standards stärker (vorrangig in den Ländern entlang der Seidenstraße)

zu verbreiten. Das sind nicht nur formelle technische, wie z. B. im Bereich Eisenbahn, oder innovative Technologien, wie KI, Block Chain, 5 und 6G (Chinesische Repräsentant:innen sind sehr aktiv in den entsprechenden Normungsinstitutionen), sondern auch informelle, die durch Marktmacht entstehen oder zunehmend auch finanzielle und rechtliche Standards. Schon vor dem WTO Beitritt Chinas (2001) war das Setzen von Standards ein wesentliches politisches Ziel, zunächst als Schutzmechanismus, um die niedrigeren Barrieren für den Marktzugang zu kompensieren (Arcesati 2019). Mit dem Aktionsplan „China Standards 2035“ (中国标准2035), der chinesischen Standardisierungsstrategie, nahmen diese Intentionen im März 2018 deutlich an Fahrt auf. „Chinese Standards 2035“ ist auch im Zusammenhang mit dem Jahrhundertziel zu sehen, dass China zum 100. Jahrestag der Republik im Jahr 2049 eine führende Industrienation sein soll, die in vielen Bereichen Standards setzt, an denen sich andere orientieren müssen, vor allem im Bereich innovative Technologien, Künstliche Intelligenz (KI), Cloud Computing, Internet der Dinge oder Big Data (Zenglein/Holzmann 2019: 30).

2.2.4 Zugang zu Ressourcen und Energie

China möchte vor allem über den Ausbau der Infrastruktur die Energie Supply Chains diversifizieren. Es geht nicht nur um Alternativen zu Erdöllieferungen über die Straße von Malakka, über die 80% des Erdölimports aus dem Nahen und Mittleren Osten bezogen werden, die aber nach wie vor von der US-Navy kontrolliert wird (Rachmann 2016: 104), sondern auch um Rohstoffe wie seltene Erden und Metalle, die für die grüne Transformation notwendig sind, und zudem um die Sicherung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Die BRI-Kooperationen in Zentralasien, Lateinamerika (Ferchen 2021: 98) und insbesondere mit afrikanischen Ländern adressieren diesen Zweck (Links 2021: 114; Kumah 2023: 2; Garcia-Herrero/Xu 2019a).

2.2.5 Umgestaltung und Neukonfiguration der Globalisierung unter chinesischer Führung

China möchte die weltweit noch immer großteils westlich geprägte ökonomische Architektur verändern. Der bislang dominante „Washington Consensus“ geht davon aus, dass die USA und einige andere westliche Länder die Spielregeln in internationalen Organisationen bestimmen. Tatsächlich werden internationale Institutionen wie der IWF, in dem die USA als einziger Staat ein Vetorecht besitzt, die Weltbank, die Asian Development Bank (ADB) bzw. International Bank for Reconstruction and Development (IBRD) entweder von den USA, Japan oder der EU bestimmt (Miller 2017: 36). Aus Sicht des offiziellen Chinas, nämlich im White Paper des Staatsrates vom Oktober 2023, ist die Globalisierung ein unumkehrbarer Prozess, der aber in seiner bisherigen Form nur wenigen Ländern genutzt hat. *„However, the economic globalization dominated by a few countries has not contributed to the common development that delivers benefits to all. Instead, it has widened the wealth gap between rich and poor, between developed and developing countries, and within developed countries. Many developing countries have benefited little from economic globalization and even lost their capacity for independent development, making it hard for them to access the track of modernization. Certain countries have practiced unilateralism, protectionism and hegemonism, hampering economic globalization and threatening a global*

economic recession“ (The State Council Information Center 2023, o.S.) Die BRI soll dazu beitragen, dass die Globalisierung in eine neue Richtung gedrängt wird: *„The BRI is also a Chinese solution to global development issues, which aims to advance modernization in participating countries in tandem, make economic globalization more dynamic, inclusive and sustainable, and ensure that more of the fruits will be shared more equitably by people across the world.“* (The State Council Information Center 2023, o.S.). Diese Neugestaltung der Globalisierung soll unter chinesischer Führung zu einem wirklichen gegenseitigen Nutzen und einer gemeinsamen positiven Entwicklung führen (Hu/Zhang 2023: 166). China möchte mit der BRI den beiden Jahrhundertzielen bis 2049 (nach 100 Jahren Gründung des Staates 1949) näher kommen, nämlich einmal „die höchst entwickelten kapitalistischen Länder einzuholen“ (was schon zwei Jahrzehnte davor gelingen sollte) und zum zweiten, den von Xi Jinping 2012 formulierten „Chinese Dream“ zu verwirklichen, der bedeutet: *„seek to have economic prosperity, national renewal and people’s well-being“* (Breinbauer/Hanes 2021: 74) oder anders ausgedrückt: *„The Great Rejuvenation of the Chinese Nation“* im Herzen der globalen Ökonomie (Zenglein/Gunter 2023: 8).

2.2.6 Geopolitische und militärische Aspekte

Ökonomische und (geo-)politische Faktoren gehen in den chinesischen Zielsetzungen Hand in Hand, insbesondere unter der Ära Xi Jinpings. Das Konzept der ökonomischen Sicherheit und des ökonomischen Aufstieges, das immer auch mit der nationalen Sicherheit einhergeht, bestimmte in den letzten Jahren die Außenpolitik (Holslag 2019: 66). Die Kombination finanzieller und ökonomischer Mittel dient auch nicht kommerziellen und geopolitischen Zielsetzungen (Oberhauser 2023). Kritiker:innen monieren daher, dass die BRI das wichtigste außenpolitische und außenwirtschaftliche Vehikel ist, um die führende globale Supermacht der Welt zu werden und soll das Ziel der KPCh erfüllen, globale Parallelinstitutionen zu errichten, die sie dann dominieren kann (Hamilton/Ohlberg 2020: 376). Dieser Aspekt fällt unter die Säule der „Politischen Koordination“ der BRI.

2.3 Dimensionen der BRI

Derzeit liegen keine Daten vor, die das gesamte ökonomische Engagement Chinas in der gesamten Breite und Tiefe der BRI, wie oben beschrieben, abbilden würden (siehe Abb.1). Zahlen liegen lediglich für chinesische Investitionen und Baukontrakte vor. Beide Aktivitäten gehen seit einigen Jahren zunehmend in die 149 Länder entlang der Seidenstraße, das war bis 2018 noch anders, als die meisten Investitionen und Baukontrakte auf Nicht-Seidenstraßenländer entfielen (Breinbauer 2019a: 221). Mit Stand Ende 2023 wurden im Rahmen der BRI 1,053 Billionen USD investiert, davon entfallen 634 Mrd. USD auf Bauvorhaben und 419 Mrd. USD auf nichtfinanzielle Investitionen (Nedopil 2024). Alleine im Jahr 2023 wurden 92,4 Mrd. USD investiert, deutlich mehr als 2022 (74,5 Mrd. USD). Die meisten Investitionen im letzten Jahr gingen nach Afrika (21,7 Mrd. USD) gefolgt vom Mittleren Osten (15,8 Mrd. USD), beide sind die gegenwärtigen Schwerpunktregionen der BRI (Nedopil 2024: 9). Lange Zeit, von 2013-2018 konnte Europa die meisten *Foreign Direct Investments* und Baukontrakte auf sich ziehen, bis sich der Schwerpunkt,

auch wegen zunehmender europäischer Restriktionen (Details siehe später in Kap. 4), auf die anderen Kontinente verlagerte.

Schwerpunkt-Sektoren des chinesischen Auslandsengagements im Jahr 2023 im Rahmen der BRI waren Energie (31%), Bergbau (darunter seltene Erden) (21%) und Transport (16%) (Nedopil 2024: 12). Chinas Gesamtengagement für grüne Energie (Sonne und Wind) und Wasserkraft belief sich im Jahr 2023 auf etwa 9,5 Milliarden US-Dollar. Im Vergleich dazu waren es im Jahr 2022 8,1 Milliarden US-Dollar. Betrachtet man nur die Investitionen, gingen die chinesischen Investitionen in grüne Energie und Wasserkraft von 2,1 Milliarden US-Dollar im Jahr 2022 auf 1,5 Milliarden US-Dollar im Jahr 2023 zurück. Unterdessen stiegen Bauprojekte im Zusammenhang mit grüner Energie (einschließlich Wasserkraft) von 5,6 Milliarden US-Dollar im Jahr 2022 auf 8,1 Milliarden US-Dollar im Jahr 2023 (Nedopil 2024: 15).

Multilaterale Finanzierungen wie die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), der Seidenstraßenfonds und die Finanzierung über die New Development Bank (NDB) machen dabei lediglich maximal 1/10 aus. 90 bis 98 % (je nach Quelle, Breinbauer 2019a: 226) machen rein chinesische Finanzierungen aus. Hauptquelle sind die ausländischen Devisenreserven, die sich im Jänner 2024 auf 3,219 Billionen USD beliefen (Trading Economics 2024), die wiederum drei Staatsfonds speisen und diese wiederum das Geld für die Banken zur Verfügung stellen (Staatsbanken wie die China Development Bank (CDB), sowie Export Import Bank of China, China Bank of Construction, Agricultural Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China); in realiter besteht daher eine starke Dominanz chinesischer Firmen bei dieser Finanzierung, finanziert vor allem durch den gigantischen Handelsbilanzüberschuss.

3 Erfolgsbilanz und Kritik an der BRI

3.1 Erfolgsbilanz (aus chinesischer Sicht)

In offiziellen chinesischen Quellen, unter anderem im White Paper des Staatsrates vom Oktober 2023 (The State Council Information Center 2023) wird die BRI als voller Erfolg dargestellt. *„Over the past decade, BRI cooperation has delivered real gains to participating countries. It has contributed to the sound development of economic globalization and helped to resolve global development challenges and improve the global governance system. It has also opened up a new path for all humanity to realize modernization, and ensured that the efforts of building a global community of shared future are delivering real results“* (The State Council Information Center 2023, o.S.).

Aus chinesischer Sicht mag das bis zu einem gewissen Umfang auch zutreffen, wenn man die Erfolge mit den Zielen und Motiven abgleicht. Es sollen hier nur einige Aspekte aus der großen Palette, die mit BRI-Aktivitäten in Verbindung stehen (aber nicht alleinige Ursache sind) herausgegriffen werden.

Relativ objektiv nachvollziehbar sind einige positive Effekte der BRI-Aktivitäten: Chinas Infrastrukturinvestitionen adressieren einen objektiven Bedarf an Infrastrukturentwicklung vor allem in Asien und Afrika, der z.B. in Afrika zu einem besseren innerafrikanischen Handel und Wirtschaftswachstum führen kann (UNCTAD 2023: 13). Darüber hinaus drängte die BRI die USA und insbesondere die EU dazu, mehr Infrastrukturinvestitionen in Afrika und Asien, aber auch Lateinamerika bereitzustellen. Chinesische Kredite und Finanzhilfen helfen Afrika dabei, ungünstige Konditionalitäten zu umgehen, die von westlichen Geberorganisationen wie dem IWF oder der Weltbank auferlegt werden (Ado/Su 2016: 45). Optimisten sehen China auch mit seiner BRI als Vorbild für afrikanische Staaten bei der wirtschaftlichen Entwicklung, im Bereich der Industrialisierung sowie bei der Verbesserung von Fähigkeiten, Innovation und Technologieentwicklung (Leavy 2018; UNCTAD 2022).

Schon mehr mit rein chinesischer Brille kann konstatiert werden, dass das Handelsvolumen Chinas mit den Ländern entlang der Seidenstraße sich in den zehn Jahren auf beinahe elf Billionen US-Dollar vervielfacht. Im ersten Halbjahr 2023 exportierte China erstmals mehr in die BRI-Länder als in die USA, Japan und die EU zusammen. Im Intra-Asien-Handel hat China Indien deutlich abgehängt, das Volumen ist fünfmal höher als jenes des südlichen Nachbarn. Noch schneller ist der zukunftssträchtige E-Commerce-Handel mit den BRI-Ländern gewachsen: von 2019 auf 2021 um das Elffache auf ein Gesamtvolumen von 228 Milliarden US-Dollar – das sind 73 Prozent des gesamten internationalen E-Commerce-Handels Chinas (Fan 2023: 191). Im Rahmen der BRI sind vorwiegend chinesische Staatsunternehmen aktiv, für die die BRI ein Komplettpaket für deren Internationalisierung bietet (Breinbauer 2023b). China konnte seine Position als Exportnation weltweit im Jahr 2022 ausbauen und einen bislang unerreichten Exportüberschuss von 877,6 Mrd. USD erzielen (WTO 2023). Trotz der Spannungen der EU mit China im Gefolge der Russischen Invasion in der Ukraine, florierte der Handel zwischen beiden Wirtschaftsmächten. Allerdings eher nur in eine Richtung: Die EU exportierte im Jahr 2022 Waren im Wert von lediglich 231 Mrd. USD nach China und importierte Waren im Wert von 627 Mrd. USD, das ist ein Rekorddefizit von 396 Mrd. USD der EU gegenüber China, und entspricht 86% des gesamten Handelsbilanzdefizits (461 Mrd. USD) der EU im Jahr 2022 (WTO 2023).

Chinesische Multinationale Unternehmen haben seit 2013 weltweit an Bedeutung gewonnen. Im Jahr 2013 waren 23 Unternehmen unter den Top Fortune 500 (die 500 umsatzstärksten Unternehmen der Welt), 2020 waren es bereits 133 (Nr. 1 vor den USA mit 122) und 2022 143, der Abstand zu den USA hat sich noch weiter vergrößert (Fortune 2024). Chinesische Global Player dominieren inzwischen ganze Sektoren und setzen globale technische und informelle Standards: Darunter ZTE/Huawei (5G und 6G), CRRC (Eisenbahntechnologie), Haier (Haushaltsgeräte), Lenovo (Computer/Super Computer), auch in den Bereichen Smart Cities und IoT/Blockchain sind chinesische Unternehmen führend (Breinbauer 2023b). Außerdem sind chinesische Repräsentanten erfolgreich in den Normungsinstitutionen, wie der ISO vertreten und Patentweltmeister z.B. im IKT Bereich, weit vor der EU und den USA. Ein Beispiel sind die Cybersecurity-Regulative, die ausländische Unternehmen zwingen können, sensible Informationen und geistiges Eigentum offenzulegen (Arcesati 2019). Standardisierungsabkommen gibt es (Stand

Oktober 2023) mit 65 Ländern entlang der Seidenstraße und internationalen Organisationen in den Bereichen Zivilluftfahrt, Agrar- und Ernährungswirtschaft, Elektrofahrzeuge, Öl- und Gaspipelines, Wasserkraft, Kartierung und Ozeanografie; dazu wurde eine Standardinformationsplattform installiert, zu der alle 149 Seidenstraßenländer Zugang haben (State Council Information Center 2023 o.S.). Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Internationalisierung der chinesischen Währung Renminbi (RMB) entlang der Seidenstraßenländer, um die Dominanz des US-Dollars (und auch des Euro) zu brechen (Shen/Chan 2018: 5). China hat mit 20 Partnerländern bilaterale Währungsswap-Vereinbarungen unterzeichnet und in 17 Partnerländern Renminbi (RMB)-Clearingvereinbarungen getroffen. Die Anzahl der Teilnehmer, das Geschäftsvolumen und der Einfluss des grenzüberschreitenden RMB-Zahlungssystems haben schrittweise zugenommen, was aus chinesischer Sicht Handel und Investitionen effektiv erleichtert hat (State Council Information Center 2023, o.S.)

China ist dem Ziel des „Chinese Ocean Century“, wie es Xi Jinping formulierte (Holslag 2019: 102) deutlich nähergekommen. Gemessen am umgeschlagenen Container Volumen belegen die chinesischen Häfen die ersten 7 Spitzenplätze und chinesische Anbieter kontrollieren inzwischen einen Großteil des Marktes im Bereich Hafenindustrie und Container. 95% aller Container werden von chinesischen Unternehmen gebaut sowie 80% der Hafenkräne (Ghiretti u.a. 2023: 8). Chinesische Unternehmen sind die größten Hafenterminalbetreiber der Welt: COSCO Shipping Ports Group (CSP) und China Merchants Holding (CM) haben Beteiligungen in folgenden 15 Europäischen Häfen: Piräus (100%), Zeebrügge (85%) und Valencia (51%) via CSP sogar mehrheitlich. Beteiligungen von CSP gibt es aber auch in Vado (40%), Bilbao (39%), Rotterdam (35%) etc. CM hat ebenfalls Beteiligungen in europäischen Häfen, aber unter 50%: Terminal Des Flanderes (44,6%), Terminal Du Grand Ouest (25%), Malta Freeport Terminal (24,5%), Terminal De France und Terminal Nord (24,5%). Von Ghiretti et al. (2023: 8) wurden in Europa zwischen 2004 und 2021 24 Transaktionen und 13 angekündigte Greenfield Investments im Wert von 9,1 Mrd. USD vereinbart.

Im Jahr 2014 waren europäische Reedereien in China dominant, allen voran Maersk. Die Reederei hatte in einigen chinesischen Häfen fast die Hälfte des Warenumschlags kontrolliert, was von der chinesischen Regierung als inakzeptabel empfunden wurde. Im gleichen Jahr wurden Richtlinien verabschiedet, laut denen ausländische Reedereien nicht mehr als 49 Prozent des Warenumschlags in chinesischen Häfen kontrollieren und zu 85 Prozent chinesische Arbeiter:innen eingesetzt werden sollten. In der Folge wurde die europäische Dominanz gebrochen. Heute hat nur die Maersk Tochter APM Beteiligungen an nur fünf chinesischen Häfen, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Xiamen, Guangzhou, aber weniger als 25% (Breinbauer 2023a).

Im Bereich Innovationen hat China stark aufgeholt und im Jahr 2023 erstmals die USA in der Anzahl der *Top Science Technology* überholt (China: 24, USA: 21) (WIPO 2024: 23).

In den für die grüne Wende notwendigen strategischen Metallen (u. a. Lithium) sind die Investitionen im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem Halbjahr 2022 um 131 Prozent gestiegen; damit

sichert sich China weiterhin den Zugang zu den Ressourcen im Ausbau der Vormachtstellung im Bereich der elektrischen Antriebe (Nedopil 2024).

Ein mit dem BRI Engagement eng, aber nicht ausschließlich, verknüpfter positiver Nebeneffekt für China ist der Bedeutungsgewinn weltweit. Die öffentliche Zustimmungsrates Chinas in den Ländern des Globalen Südens hat zwar von 56% im Jahr 2019 auf 40% abgenommen und liegt ungefähr auf der Höhe der Zustimmungsrates der USA, allerdings ist die Gefolgschaft der Eliten im Globalen Süden, vor allem in den BRI Ländern deutlich höher. Ein Beleg dafür ist das Abstimmungsverhalten der Länder des Globalen Südens bei der UN-Vollversammlung zwischen 2000 und 2021. Hier haben Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen in 75% der Fälle die Position Chinas übernommen, im Vergleich wurde nur zu 23% der Position der USA gefolgt (AidData 2023). Wie der Staatsrat (2021) in einem Papier zu Afrika feststellte, folgen afrikanische Länder der chinesischen Perspektive der Menschenrechte: *„China und Afrika haben beide vorgeschlagen, dass das Recht auf Lebensunterhalt und Entwicklung als die primären und grundlegenden Menschenrechte angesehen werden, denen die gleiche Bedeutung beigemessen wird.“* (The State Council Information Office of the People’s Republic of China 2021, o.S.).

3.2 Kritik an der BRI

An der BRI gibt es zahlreiche Kritik, wobei diese wohl am stärksten und intensivsten von einigen US-amerikanischen Think Tanks und Politiker:innen geführt wird, wo die oben angeführten aus chinesischer Sicht positiven Effekte, teilweise anders bewertet werden – gerade im Wettstreit um die globale Führungsmacht. Das offizielle Europa hatte lange Zeit, vor allem unter Kanzlerin Merkel, eine eher neutrale Position gegenüber China eingenommen, die kritischen Stimmen, auch in entsprechende Richtlinien und Strategien gemünzt, haben erst in den letzten Jahren zugenommen. Die Stimmung gegenüber der BRI in der EU war lange Zeit durchwegs positiv (am positivsten in den Niederlanden, Garcia-Herrero/Xu 2019a), vor allem unter den Logistikexpert:innen. Das hängt auch damit zusammen, dass die BRI mehrheitlich als Infrastrukturentwicklungsprojekt betrachtet wurde, und die BRI über alle österreichischen Branchen für Logistikunternehmen das größte Potenzial hat, und bei den Industriebetrieben die Bauindustrie am stärksten profitieren könnte (Breinbauer u.a. 2019).

Im Folgenden soll exemplarisch auf einige Hauptkritikpunkte eingegangen werden.

3.2.1 Keine Win-Win-Situation und selektive Nutzung von internationalen Organisationen und Normen

Die von offizieller Seite immer wieder eingebrachte Win-Win-Situation sei nicht eingetreten. Vielmehr werden mit chinesischem Geld chinesische Vorhaben und hier allen voran chinesische Staatsunternehmen unterstützt. Und tatsächlich profitieren von den Investitionen vor allem, aber nicht nur chinesische Unternehmen. Ein erhöhtes Handelsdefizit mit China würde zu einer Substitution inländischer Produkte und einem erhöhten Druck auf Unternehmen in den

Seidenstraßenländern führen (Garcia-Herrero/Xu 2019a; Doku/Akuma 2017: 363). Natürliche Ressourcen würden ausgebeutet – mit negativen Folgen für die Umwelt – es gäbe einen Ersatz lokaler Arbeitskräfte und Produzenten und ein verringertes technologisches Wachstum (Kumah 2023; Links 2021). Chinesische Unternehmen würden nicht nur die Gewinnung von Bodenschätzen kontrollieren, sondern immer mehr die gesamte Lieferkette (Links 2021). Beispiele sind die Wafer- und Solarindustrie, wo China bis zu 80 % der globalen Industrie kontrolliert (UNCTAD 2023: 107). Chinesische Kredite können zu einer starken wirtschaftlichen und politischen Abhängigkeit von China und einer Art „Schuldenfalle“ führen (Barisitz 2020; Himmer/Rod 2022). Die internationalen Governance und Freihandelsabkommen werden selektiv genutzt, wenn es für China von Vorteil ist. WTO bezogene Regeln würden erst dann übernommen, wenn es sich stark genug dazu fühlt, in der Zwischenzeit sucht China plurilaterale Wege in den Verhandlungen mit kleineren Ländern, wie der Shanghai Cooperation Organization (SCO), das Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC) oder Freihandelsabkommen mit den ASEAN (Holslag 2019: 73). Mikko Huatori, der Leiter des renommierten Mercator Institute for Chinese Studies, spricht von einer globalen geopolitischen Machtentfaltung Chinas bei Anfechtung bestehender Strukturen nach der Weltwirtschaftskrise 2008/09 und sieht die BRI als wichtiges Vehikel dieser Intentionen, als eine Art OECD für Entwicklungs- und Schwellenländer, die die Bifurkation der globalen Governance weitertreiben soll (Huotari 2024, o.S.) Hier der Westen und verbündeter Länder unter Führung der USA, dort China als Leitstaat für die Entwicklungs- und Schwellenländer. Die massiven Investitionen in den Aufbau von Infrastruktur (Straßen, Schienen, Häfen) weltweit haben neben ökonomischen Gründen auch geopolitische und militärische Aspekte. Wer die Seewege und die entsprechenden Knoten, die Häfen, unter Kontrolle hat, beeinflusst nicht nur Waren und Informationsflüsse, sondern kann auch die militärischen Kapazitäten ausbauen. Im Fall von China konstatiert Jonathan Holslag kritisch, dass der ökonomischen Präsenz militärische Präsenz folgte, nicht nur im chinesischen Meer, sondern auch andernorts (Holslag 2021: 287). Auch wenn die maritime Projektsfähigkeit der USA derzeit nach wie vor unangefochten ist und z.B. die Straße von Malakka von der US Navy jederzeit blockiert werden kann (Larcher 2016: 133), baut die chinesische Führung die *Peoples Liberations Army (PLA)* konsequent und sehr schnell aus, vor allem auch auf den Meeren. Seit spätestens 2020 hat die PLA mehr Kriegsschiffe im Dienst als die U.S.A. (Congressional Research Service 2024: 2). Die erste Marine Basis der Chinesen „abroad“ wurde 2015 in Djibouti am Horn von Afrika (die chinesische Armee nutzte diese Basis, um gegen Piraten im Golf von Aden vorzugehen) gegründet, weitere sollen folgen (Gespräche laufen mit Namibia, den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE), Kambodscha, sowie den Pazifikstaaten Vanuatu und den Salomonen (Kühl 2022)). Allerdings, so der Chinaforscher Kerry Brown, wäre es eine Anomalie, wenn eine derart bedeutende Weltmacht wie China hier nicht aktiv würde. Verglichen mit 750 Militärbasen (Kühl 2022) in 120 Ländern der Welt, ist die chinesische Präsenz noch deutlich geringer (Brown 2017: 2).

Mit dem ersten Fünf-Jahresplan zum Aufbau einer eigenen (chinesischen) Rechtsstaatlichkeit (2020-2025) wurde der Einfluss der Kommunistischen Partei Chinas (KpCh) auf die Rechtsstaatlichkeit weiter verstärkt und bisher getrennte Regulative von Staatsrat und KpCh, z.B. zur BRI zunehmend als Gesetzestexte ausgelegt (Rudolf 2021b: 3). Die chinesische Rechtsstaatlichkeit

bzw. das chinesische Rechtsverständnis (auch das chinesische Verständnis von Menschenrechten) soll zunehmend auch in den Ländern entlang der Neuen Seidenstraße ausgerollt werden, was das westliche Rechtsverständnis global weiter schwächen würde.

3.2.2 Schuldenfallenpolitik

Ein wichtiger und konkreter Kritikpunkt ist, dass China mit seinen Krediten die beliebigen Länder in eine Schuldenfalle dränge, und damit in Abhängigkeit bis zur Besicherung durch Zugriff auf die kritische Infrastruktur dränge. Diese Schuldenfallenpolitik (*Debt Trap Policy=DTP*) wurde erstmals 2017 beschrieben und wird unmittelbar mit der BRI assoziiert und als eines der umstrittensten außenpolitischen Instrumente diskutiert (Himmer/Rod 2022). Als Beispiele einer hohen Verschuldung und entsprechender Abhängigkeit werden in Europa Montenegro, in Asien Sri Lanka (wo China sich den Zugriff auf den Hafen zusicherte), Laos und Malaysia und in Afrika die Malediven, Kenia und Dschibouti (Barisitz 2020) genannt. Nach Angaben von AidData (2023) hat China zwischen 2000 und 2021 Zuschüsse und Hypothekendarlehen für 20.985 Projekte in 165 Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen im Wert von 1,35 Billionen US-Dollar vergeben. Es bleibt die weltweit größte offizielle Quelle internationaler Entwicklungsfinanzierung. Chinas Hilfs- und Kreditzusagen für Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen belaufen sich derzeit auf rund 80 Milliarden US-Dollar pro Jahr. Aid-Data schätzt, dass 80% des chinesischen Auslandskreditportfolios in Entwicklungsländern derzeit Länder in finanzieller Not unterstützt. Auch die überfälligen Rückzahlungen an China nehmen rasant zu – sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältnis zu den gesamten überfälligen Kreditrückzahlungen an offizielle (d. h. bilaterale und multilaterale) Gläubiger (AidData 2023: 5). Peking lagert das Risikomanagement zunehmend an Kreditinstitute aus – wie die International Finance Corporation, die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, Standard Chartered Bank und BNP Paribas – mit strengeren Sorgfaltsstandards und Schutzrichtlinien. Es reduziert den Einsatz bilateraler Kreditinstrumente und intensiviert die Bereitstellung von Krediten durch kooperative Kreditvereinbarungen mit westlichen Geschäftsbanken und multilateralen Institutionen (AidData 2023: 3). Ein Detailblick zeigt, dass einige dieser Vorwürfe überzogen sind: Chinesische Investoren sind oft erst eingestiegen, als westliche Geldgeber sich zurückgezogen hatten. Der Sri Lankesische Hafen Hambantota gilt als Paradebeispiel für die chinesische Schuldenfallenpolitik. Wegen Nichtbegleichung der Kredite an chinesische Geldgeber wurde als Besicherung für eine Mrd. USD der Hafen für 99 Jahre an die China Merchants Holding übergeben. Die Vorgeschichte wird meist ausgeblendet. Erst als sich westliche Kreditgeber zurückgezogen hatten, wandte sich die Regierung von Sri Lanka an Peking, mit dem beschriebenen Ergebnis (Breinbauer 2023a). Der Hafen Gwadar in Pakistan ist ein weiteres Beispiel. Gwadar markiert das südliche Ende der zentralsten Investitionsregion im Rahmen der BRI, dem Chinesisch-Pakistanischen Korridor (CPK), in den bereits 25 Milliarden USD geflossen sind. Bereits in den 1970ern hatte Premier Bhutto den Wunsch nach Unterstützung zum Bau des Hafens gegenüber Präsident Nixon geäußert. Der damalige Außenminister Kissinger hat dies abgelehnt und das Projekt als „weißen Elefanten“ bezeichnet. So übernahmen die Chinesen noch vor dem Start der BRI eine Führungsrolle als Investor, bis jetzt noch mit wenig Erfolg, weil die Bauarbeiten durch Proteste Einheimischer nicht

so fortschreiten wie geplant (Breinbauer 2023a). Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Kritik zur DTP überzogen dargestellt wurde und dass in vielen Fällen keine negative Intention einer Schuldenfallenpolitik nach dem Motto „Debt for Property“ nachzuweisen ist (Himmer/Rod 2023).

3.2.3 Auswirkungen des Ukraine Krieges auf die BRI – Beispiel „Iron Silk Road“

Die Invasion Russlands in der Ukraine hatte massive Auswirkungen auf die Weltwirtschaft, die Supply Chains und damit auch auf die BRI, sowohl mittelbar als auch unmittelbar. Dies soll kurz anhand eines Paradebeispiels illustriert werden, das Logistikmanager:innen in Österreich nach wie vor am stärksten mit der BRI assoziieren: Der *Iron Silk Road*, den Güterzugsverbindungen zwischen China und Europa, die im Rahmen der BRI Aktivitäten rasch ausgebaut wurden. 2013 waren es nur 80 Verbindungen jährlich, 2021 bereits 15.183, das entspricht etwa einer exponentiellen Steigerung. Kurz vor dem Ukraine-Krieg wurden auf diesen Schienenverbindungen Waren im Wert von 70 Mrd. USD transportiert (China Customs 2021 nach Breinbauer 2022a, b), das entspricht ungefähr 7 bis 8% des Volumens, das jährlich von China nach Europa transportiert wurde, dabei wurde der allergrößte Teil über die Transsibirische Eisenbahn, der sogenannten Nordroute abgewickelt. Aufgrund der Sanktionen ist die Nordroute inzwischen unattraktiv und die anderen Korridore noch zu wenig ausgebaut bzw. zu komplex, so dass die Bedeutung der *Iron Silk Road* stark dezimiert wurde. Dies auch vor dem Hintergrund phasenweise stark sinkender Seefrachtpreise, die in der Hochphase der Covid Pandemie 20 mal höher lagen.

Nach chinesischen Quellen wurden trotz der Sanktionen mehr Transporte getätigt, und zwar bilateral zwischen China und Russland, zwischen denen sich das Handelsvolumen deutlich erhöht hat (Breinbauer 2022b).

4. Umgang des offiziellen Europas mit der BRI

Bis heute hat die EU keine konzise Antwort auf die BRI gefunden. Seit 2015 gibt es jährliche Gespräche von Seiten der EU Kommission (EK), mit Vertreter:innen der chinesischen Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission (NDRC), in denen mögliche Synergien zwischen den TEN-T Netzwerken und der Belt and Road Initiative diskutiert werden. Es soll auch eine ständige Arbeitsgruppe geben, die sich um die Konnektivität zwischen China und Europa kümmern soll (European Commission, DG Mobility 2024). Konkrete Ergebnisse darüber sind bis jetzt nicht bekannt, wohl zeigt sich aber, dass der Ansatz der EU-Kommission durchgreifend ist, die BRI ausschließlich als Infrastrukturentwicklungsprojekt zu betrachten. Erst 2016 erwähnt die EU-Kommission die BRI erstmals in einem Strategiepapier „Elemente für eine neue Strategie für China“ (EC 2016) wo sie darauf hinweist, dass Kooperationsprojekte im Rahmen der BRI nur abgewickelt werden sollten, wenn diese im Rahmen einer offenen Plattform stattfinden, den Marktregeln entsprechen und einen Benefit für alle Beteiligten liefern (Breinbauer 2019a: 230). Bezeichnend ist allerdings, dass in diesem Papier die BRI lediglich als Infrastrukturprojekt angesprochen wird

und unter Kapitel III.4 „Connectivity and people-to-peoples links“ der „people-to-people link“ in einem Absatz unterhalb abgehandelt wird, so als ob gerade dieser Bereich gesondert auszuweisen wäre. Im März 2019 hat die EU-Kommission (EC 2019) einen strategischen Ausblick auf die Beziehungen zwischen der EU und China vorgelegt, in dem die mangelnde Gegenseitigkeit und die Ungleichheit der Wirtschaftsbeziehungen deutlicher zum Ausdruck gebracht wird und China als systemischer Rivale bezeichnet wird (EC 2019: 1). Die EU-Kommission erklärt, dass für europäische Unternehmen in China der „protektionistische Trend steigt“ (EC 2019: 7) und China seinen heimischen Markt für seine Champions pflegt und sie durch selektive Marktöffnung, Lizenzierung und andere Investitionsbeschränkungen vor Wettbewerb schützt (EC 2019: 5). Es verwundert, dass in diesem Papier kein einziges Mal auf die BRI eingegangen wird, obwohl inhaltlich sehr viele wichtige Elemente adressiert wurden (Breinbauer 2019b: 8). Dafür wird versucht, chinesische ökonomische Aktivitäten sektoral zu kontrollieren, entweder über Anti-Dumping Verfahren gegen chinesische Unternehmen in Europa (EC 2018), von denen im Jahr 2019 51% der Fälle China betroffen hatten (Garcia-Herrero et. al. 2020) oder mit einem Screening der ausländischen Direktinvestitionen, das sich auch an chinesische Investitionen in Europa wendet (EC 2017; EC 2019; EC 2023). Die erste Maßnahme gegen verdeckte Subventionen im Rahmen des ökonomischen Engagements chinesischer Staatsunternehmen im Rahmen der BRI unternahm die EU-Kommission erst im November 2018, konkreter Anlass war die Übernahme des Reifenherstellers Pirelli durch die chinesische ChemChina im Jahr 2015 (Breinbauer 2019a: 229). Darüber hinaus hat die EU im Jahr 2022 neue Regeln zum Schutz der wesentlichen Infrastruktur der EU verabschiedet, wonach die Mitgliedstaaten nationale Resilienzstrategien verabschieden und die grenzüberschreitende Kommunikation über benannte Kontaktstellen erfolgen soll (Ghiretti u.a. 2023: 10).

Im Jahr 2021 wurde von der Europäischen Kommission die Initiative „Global Gateway“ verabschiedet, in der angekündigt wird, dass die EU helfen möchte, den bis 2040 geschätzten weltweiten Infrastrukturinvestitionsbetrag von 13 Bio. EUR mit Investitionen zu lindern (EK 2021: 1; EK 2024) und damit eine Alternative zur BRI darzustellen. Wörtlich heißt es: *„Mithilfe von Global Gateway sollen unter Nutzung aller Finanzierungs- und Entwicklungsinstrumente, die der EU zur Verfügung stehen, und dank des starken Engagements der EU-Mitgliedstaaten zwischen 2021 und 2027 Investitionen in Höhe von bis zu 300 Mrd. EUR mobilisiert werden“* (EK 2021: 3). Der alternative europäische Ansatz, der direkt die BRI adressiert, soll den Schlüsselprinzipien: verantwortungsvolle Verwaltung und Transparenz, gleichberechtigte Partnerschaften, grüne und saubere Entwicklungen, Mobilisierung von Investitionen des Privatsektors folgen und einen Schwerpunkt auf Sicherheit legen (EK 2021: 4f). Thematisch geht es nicht nur um Verkehr, sondern auch um Digitales, Klima und Energie, Gesundheit und Bildung, also Bereiche, die bereits von der BRI abgedeckt sind (siehe Kap. 2). Die EU-Kommission hat auch eine eigene Website erstellt, auf der aktuelle Projekte vorgestellt werden (EK 2024) und ebenso das Thema Wettbewerbsfähigkeit und stabile Lieferketten adressiert wird. 2023 wurden weltweit 90 Global-Gateway-Großprojekte in den Bereichen Digitales, Energie und Verkehr gestartet, um Gesundheit, Bildung und Forschung weltweit aufzuwerten. Die Global Gateway Initiativen konzentrieren sich zunächst auf Afrika, wofür bereits 150 Mrd. EUR reserviert wurden.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass Europa langsam in die Gänge kommt, Alternativen zur BRI konkret anzubieten. Ob diese Projekte aus europäischer Sicht ähnliche Erfolge erzielen wie die chinesischen, wird sich zeigen. Eine Beschleunigung bei der Umsetzung erscheint in jedem Fall geboten, da die EU und europäische Länder sehr spät auf die BRI reagiert haben.

5. Conclusion und Ausblick

Da die BRI eng mit Präsident Xi Jinping verknüpft ist – manche sprechen davon, die BRI sei Xi's Lieblingsstrategie –, ist Scheitern ohne Gesichtsverlust sehr unwahrscheinlich. Im Gegenteil, nach offiziellen chinesischen Quellen ist die Bilanz nach mehr als 10 Jahren BRI äußerst positiv. Auch bei objektiver Betrachtung muss festgestellt werden, dass das chinesische ökonomische Engagement gerade im Globalen Süden und hier vor allem in Afrika und Asien eine deutliche Verbesserung der Infrastrukturentwicklung gebracht hat, die Handel und Wirtschaften erleichtert. Die allermeisten „Wins“ liegen aber auf der chinesischen Seite: China hat das Handelsvolumen in vielen Fällen zu seinen Gunsten gesteigert und zahlreiche nationale Players auch mit Hilfe der BRI zu Globalen Playern gemacht, die ganze Segmente dominieren, auch in wichtigen Zukunftsfeldern. Der größte „Win“ dürfte der globale politische und ökonomische Bedeutungsgewinn sein, wozu die unterschiedlichsten Kooperationen in all den BRI-Themen beigetragen haben. Die BRI hat – in enger Vernetzung zu den anderen Strategien – dazu beigetragen, Chinas Anspruch, auch wenn nicht direkt formuliert, bis zum 100. Jahrestag der Staatsgründung (2049) zur globalen Führungsmacht Nummer eins zu werden, deutlich nähergebracht.

Allerdings ist auch den chinesischen Entscheidungsträger:innen klar, dass eine Modifikation notwendig ist. Es zeichnet sich ab, dass zukünftige Engagements in sechs Projekttypen erfolgen werden: Neue Technologien und die notwendigen Ressourcen, erneuerbare Energien, Infrastruktur (hier Pipelines und Straßen), IKT (z.B. Rechenzentren), Ressourcen (Bergbau, Öl, Gas) und strategische Projekte wie Eisenbahnausbau. Sehr wahrscheinlich ist die Konzentration auf Wirtschaft und Nachhaltigkeit und Kooperationen in Bildung, Wissenschaft und Kultur. Die Projekte sollen kleiner und überschaubarer, besser koordiniert und kommuniziert werden. Außerdem sollte der „Win“ für die Partner in den BRI-Projekten stärker akzentuiert werden, denn man möchte, mehr als bisher, „die Herzen der Menschen“ gewinnen.

War Europa lange Zeit eine Fokusregion der BRI, hat die Nicht-Distanzierung Chinas von der russischen Invasion zu einem starken politischen Bedeutungsverlust Chinas allgemein und der BRI in Europa geführt. Das zeigt sich etwa im drastischen Rückbau der *Iron Silk Road*, der Bahnverbindungen zwischen China und Europa, dem Austritt der baltischen Republiken aus dem wichtigsten Austauschformat Chinas mit Mittel- und Osteuropa und nicht zuletzt im Austritt Italiens aus der Seidenstraßenkooperation. Die Entwicklung der BRI zeigt auch, dass europäische Staats- und Wirtschaftslenker:innen chinesische Pläne zu wenig ernst nehmen und sich zu wenig mit deren Breite und Tiefe beschäftigen. Dies ist ein wesentlicher Faktor für den relativen Bedeutungsverlust Europas im globalen Kontext zu China. Trotz der steigenden China Skepsis in Europa, sichtbar in entsprechenden Regulativen und Richtlinien der EU, steigt das

Handelsvolumen Europas mit China, wofür die unerreicht hohen Importe aus China nach Europa verantwortlich sind.

Denn bei aller Kritik, die man am chinesischen Vorgehen üben kann: Die langfristige strategische Ausrichtung an Visionen und Zielen, das Herunterbrechen auf Teilstrategien, das hartnäckige Verfolgen und die flexible Anpassung der Vorgehensweise, ist etwas, das Europa vom offiziellen China lernen kann.

6. Literatur

Ado, Abdoukadre u. Su (2016): China in Africa: a critical literature review. In: Critical Perspectives On International Business, 12 (1), 40-60.

AidData (2023): Belt and Road Reboot. Beijing's Bid to De-Risk Its Global Infrastructure Initiative. https://docs.aiddata.org/reports/belt-and-road-reboot/Belt_and_Road_Reboot_Full_Report.pdf (2024-01-20).

American Enterprise Institute (AEI)(2024): China Global Investment Tracker. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker> (2024-02-10).

Arcesati, Rebecca (2019): Chinese tech standards put the screws on European companies. MERICS Blog- European Voices on China. <https://blog.merics.org/de/kommentar/chinese-tech-standards-put-screws-european-companies> (2023-12-05)

Barisitz, Stephan (2020): China's New Silk Road: a stocktaking update and economic review (2017-2019). ÖNB.

Belt and Road Portal (2021): Xi says China to strengthen BRI cooperation with Austria. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/175228.html> (2024-02-01).

Breinbauer, Andreas (2019a): The Chinese Belt and Road Initiative and its Implications for Europe. In: Breinbauer, A. / Brennan, L. / Jäger, J. / Nachbauer, A. / Nölke, A. (Hrsg.): Emerging Market Multinationals and Europe. Challenges and Strategies. Berlin/Heidelberg: Springer, 213-236.

Breinbauer, Andreas (2019b): Sechs Jahre chinesische Seidenstraßeninitiative – Chancen, Risiken und Strategien für Europa. ÖFGE Policy Brief.

Breinbauer, Andreas (2021): Die Chinesische Seidenstraßeninitiative (Belt and Road Initiative) – eine holistische Betrachtung aus europäischer und insbesondere österreichischer Perspektive. In: Müller, B. (Hrsg.): 50 Jahre Österreich-chinesische Beziehungen. Urbane Überlegungen, 138-152.

Breinbauer, A. (2021a): Mythos Seidenstraße – Teil 10: Welche Strategie verfolgt China bis 2025?. In: Verkehr, 17-18:8.

Breinbauer, A. (2021b): Mythos Seidenstraße – Teil 11: China als Gewinner der Krise. In: Verkehr, 31-35:6.

Breinbauer, Andreas (2021c): Die Chinesische Seidenstraßeninitiative (Belt and Road Initiative) – eine holistische Betrachtung aus europäischer und insbesondere österreichischer Perspektive. In: Müller, B. (Hrsg.): 50 Jahre Beziehungen China-Österreich – eine urbane Perspektive. Wiener Neustadt: Urban Forum, 138-152.

Breinbauer, Andreas (2022a): Mythos Seidenstraße – Teil 12: Die Iron Silk Road. Teil 1. In: Verkehr, 21/22 (27.5.2022), 6.

Breinbauer, Andreas (2022b): Mythos Seidenstraße – Teil 13: Die Iron Silk Road. Teil 2. In: Verkehr, 44/45 (11.11.2022), 8.

Breinbauer, Andreas (2023): Die chinesische Belt and Road Initiative und ihre Auswirkungen auf Europa. In: Breinbauer u.a. (Hrsg.): Multinationale Unternehmen aus Schwellenländern und Europa Herausforderungen und Strategien. Berlin/Heidelberg: Springer, 235-260.

Breinbauer, Andreas (2023a): Mythos Seidenstraße – Teil 14: Die Investitionsstrategie. Kommentar. Andreas Breinbauer liefert Hintergrundwissen zu Chinas Investitionen in europäische und asiatische Häfen, aber auch zu europäischen Investitionen in die chinesische Hafeninfrastruktur. In: Verkehr, 17/18 (28. April 2023), 14.

Breinbauer, Andreas (2023b): Mythos Seidenstraße – Teil 15: Das große Jubiläum. 10 Jahre Belt and Road Initiative. In: Verkehr, 36/37 (8.9.2023), 3.

Breinbauer, Andreas / Eitler, Sandra / Schodl, Reinhold (2018): Belt and Road Initiative – Status Quo from an Austrian Perspective. Belt & Road Initiative (BRI) Conference, 24-26 June 2018, School of Business & Management, RMIT University Vietnam, Proceedings.

Breinbauer, Andreas / Hanes, Emanuela (2021): China als Gewinner der Covid-19-Krise. Strategien und Supraplanung vor dem Hintergrund der Pandemie und der wirtschaftlichen/logistischen Herausforderungen in Europa bzw. Österreich. In: Wirtschaft und Management, 30, 65-92.

Breinbauer, Andreas / Leitner, Johannes (2020): Pilotstudie: Die Chinesische Belt and Road Initiative – Chancen und Perspektiven Industrie und Handel Logistikdienstleister. Im Auftrag des Vereins Netzwerk Logistik (VNL).

Breinbauer, Andreas., Leitner, Johannes und Meissner, Hannes (2019): Mittelfristige Potenziale für Wiener Logistikunternehmen entlang der neuen Seidenstraße in Europa und Asien. Pilot-Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Wien.

Brown, Kerry (2016): CEO, China. The Rise of Xi Jinping. London: I.B. Tauris.

Brown, Kerry (2017): What does China want? China's World. London: I.B. Tauris.

Chen, Xulong (2017): Win-Win Cooperation: Formation, Development and Characteristics. China Institute of International Studies (CIIS): https://www.ciis.org.cn/english/ESEARCHPROJECTS/Articles/202007/t20200715_3604.html (2023-12-12)

Congressional Research Service (2024): China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background Issues for the Congress (Updated Jan. 2024). <https://news.usni.org/2024/02/01/report-to-congress-on-chinese-naval-modernization-20> (2024-03-04)

De Beule Filip und Jaklič Andreja (2016): Southern multinationals in Europe. An overview. In: Brennan L. / Bakir, C. (Hrsg): Emerging market multinationals in Europe. London: Routledge, 11-36.

Doku, Isaac / Akuma, John (2017): Effect of Chinese foreign direct investment on economic growth in Africa. In: Journal of Chinese Economic and Foreign Trade Studies, 10 (2), 162-171.

Ernst, Andreas (2022): China verliert an Einfluss in Mittel- und Osteuropa – die Plattform 17+1 schrumpft. In: NZZ-Neue Züricher Zeitung (13.8.2022). <https://www.nzz.ch/international/171-china-verliert-einfluss-in-mittel-und-osteuropa-ld.1697753> (2024-01-17).

European Commission (EC) 2016. Joint Communication to the European Parliament and the Council. Elements for a new EU Strategie on China. JOIN(2016) 30 final, Brüssel. (22.6.2016). http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.Pdf (2023-12-12).

European Commission (EC) 2017. COM (2017) 487: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a framework for screening of foreign direct investments into the European Union. http://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2017_224 (2023-12-13).

European Commission (EC) (2018): Measures against Imports into the EU. Investigations: <http://trade.ec.europa.eu/tdi> (2023-12-14).

European Commission (EC) (2019): Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council: EU-China – A strategic outlook. JOIN(2019) 5 final (12.3.2019).

https://commission.europa.eu/document/download/1fedf472-1554-416e-8351-1346f80a4ff8_en?filename=communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf (2023-12-12).

European Commission (EC) (2023): EU-China-Relations. Fact Sheet: https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2023/EU_China_Factsheet_Dec2023_02.pdf (2024-02-22).

European Commission (EC) (DG Move) (2024): EU-China-Connectivity Platform. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/eu-china-connectivity-platform_en (2024-02-22).

Europäische Kommission (2021): Gemeinsame Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, den Ausschuss der Regionen und die Europäische Investitionsbank. Global Gateway. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021JC0030> (2023-12-01).

Europäische Kommission (EK) (2024): Global Gateway. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_de (2024-02-24).

Fan, Sha (2023): Does the Belt and Road Initiative Promote Bilateral Trade? An Empirical Analysis of China and the Belt and Road Countries. In: *Global Journal of Emerging Market Economies*, 15 (2), 190-214.

Ferchen, Matt (2021): The BRI in Latin America. New Wine in Old Bottle?. In: Schneider, F. (Hrsg.): *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative Asserting Agency through Regional Connectivity*. Amsterdam University Press, 97-112.

Fortune (2024): Global 500. <https://www.fortune.com/ranking/global500> (2024-02-22).

Garcia-Herrero, Alicia / Wolff, Guntram / Xu, Jianwei / Poitier, Nicolas / Felbermayr, Gabriel / Langhammer, Rolf / Liu, Wan-Hsin / Sandkamp, Alexander (2020): *EU-China Trade and Investment Relations in Challenging Times*, European Parliament, Mai 2020.

Garcia-Herrero, Alicia / Xu, Jianwei (2019a): China's investment in Africa. What the data really says and the implications for Europe. <https://bruegel.org/2019/07/chinas-investment-in-africa-what-the-data-really-says-and-the-implications-for-europe> (2020-02-19).

Garcia-Herrero, Alicia / Xu, Jianwei (2019b): *Countries' Perceptions of China's Belt and Road Initiative: A Big Data Analysis*. HKUST IEMS Working Paper No. 2019-59. Hongkong February 2019.

Ghiretti, Francesca / Gökten, Meryem / Gunter, Jakob / Pindyuk, Olga / Sebastian, Gregor / Tonchev, Plamen / Zavorská, Zuzana (2023): *Chinese Investments in European Maritime Infrastructure*. Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels. <https://www.>

europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747278/IPOL_STU(2023)747278_EN.pdf (2024-02-05).

Green Finance and Development Center (2024): Countries of the Belt and Road Initiative (December 2023). <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri> (2024-02-08)

Hamilton, Clive / Ohlberg, Mareike (2020): Die lautlose Eroberung. Wie China westliche Demokratien unterwandert und die Welt neu ordnet. München: DVA.

Himmer, Michel / Rod, Zdeněk (2022): Chinese debt trap diplomacy: reality or myth?. In: Journal of the Indian Ocean Region, 18(3), 250-272. <https://doi.org/10.1080/19480881.2023.2195280> (2024-01-10).

Holslag, Johathan (2021): World Politics since 1989. Cambridge: Polity Press.

Holslag, Johathan (2019): The Silk Road Trap. How China's Trade Ambitions Challenge Europe. Cambridge: Polity Press.

Huotari, Mikko (2024): Machtspiele in Zeitlupe. In: Internationale Politik (online): <https://internationalepolitik.de/de/machtspiele-zeitlupe> (2024-01-11)

Hu, Biliang / Zhang, Kunling (2023): The Overall Development of the Belt and Road Countries: Measurement and Assessment. In: Global Journal of Emerging Market Economies, 15 (2), 165-189.

Kamp, Mathias (2023): Putin auf der Seidenstrasse Russland macht bei Chinas Belt-and-Road-Initiative mit – Europa steht abseits. In: NZZ-Neue Züricher Zeitung (19.10.2023), 4.

Kühl, Christiane (2022): Aufrüstung in Übersee. China sucht nach neuen Militärstützpunkten im Ausland. <https://www.merkur.de/politik/china-militaer-stuetzpunkte-ausland-dschibuti-indopazifik-einflusszone-salomomen-zr-91620452.html> (2024-04-12)

Kumah, Richard (2023): Chinese participation in Ghana's illegal small-scale gold mining: Linking local pull factors to distributional inequities. In: The Extractive Industries and Societies 16. <https://doi.org/10.1016/j.exis.2023.101356>

Larcher, Norbert (2016): Die Neue Seidenstraße – Geopolitik und Macht. Saarbrücken: Südwestdeutscher Verlag.

Leavy, Brian (2018): Will China's Entrepreneurial migrant managers awaken Africa's dream of becoming the next factory of the world. Interview with Irene Yhan Sun. In: Strategy & Leadership, 46 (1), 36-42.

Links, Stacey (2021): Africa and the Belt and Road Initiative. In: Schneider, Florian (Hrsg.): Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative Asserting Agency through Regional Connectivity. Amsterdam: Amsterdam University Press, 113-139.

Miller, Tom (2017): China's Asian Dream. London: Zed Books.

Mitrovic, Dragana (2018): China's Belt and Road Initiative. Connecting and Transforming Initiative. In: Cheng Yu / Song, Lilei / Huang, Lihe (Hrsg.): The Belt & Road initiative in the Global Arena. Chinese and European Perspectives. Singapore: Palgrave Macmillan, 17-34.

NDRC, PRC Ministry of Foreign Affairs und Ministry of Commerce of the PRC (2015): Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367 (2017-04-13).

Nedopil, Christoph (2023a): Countries of the Belt and Road Initiative. Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> (2023-11-08)

Nedopil, Christoph (2023b): China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023, H1 – the first ten years. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University Shanghai, Juli 2023. <http://dx.doi.org/10.13140/RG.2.2.13892.19841>

Nedopil, Christoph (2024): China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023: https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2024/02/Nedopil-2024_China-BRI-Investment-Report-2023.pdf (2024-02-14).

Oberhauser, Marc (2023): The Chinese belt and road initiative: development project with strings attached?. In: International Journal of Development Issues. Ahead-of-print.

Rachman, Gideon (2016): Easternization. Asia's Rise and America's Decline. From Obama to Trump and Beyond. New York: Other Press.

Rudolf, Moritz (2021a): Chinas Gesundheitsdiplomatie in Zeiten von Corona. In: SWP aktuell, Nr. 5 (Jänner). https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/aktuell/2021A05_Chinas-Gesundheitsdiplomatie.pdf (2021-02-02).-

Rudolf, Moritz (2021b): Xi Jinpings „Rechtsstaatsprinzip“. Neue Substanz im Systemkonflikt mit China. SWP aktuell, 30, April 2021. https://www.swp-berlin.org/publications/products/aktuell/2021A30_rechtsstaatskonzept_china.pdf (2024-03-02).

Sampson, Michael / Wang, Jue / Mosquera Valderrama, Irma (2021). Trade, Tax, and Development Finance: Understanding China's Choice of BRI Agreements and Institutions. In: Schneider

(Hrsg.): Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity. Amsterdam: Amsterdam University Press, 59-94.

Schodl, Reinhold / Breinbauer, Andreas / Eitler, Sandra (2018): Perspektiven zur Neuen Seidenstraße. Eine Erhebung in der österreichischen Transport- und Logistikbranche. In: Internationales Verkehrswesen, 70 (3), 52-54.

Shen, Simon / Chan, Wilson (2018): A comparative study of the Belt and Road Initiative and the Marshall plan. In: Palgarve communications: humanities, social sciences and business, 4 (32), 1-11. Staatenverzeichnis – Europa: https://www.oesterreich.gv.at/themen/eu_und_international/staatenverzeichnis/europa.html

The State Council Information Office of the People's Republic of China (2021): China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals. White Paper, November 2021. http://english.scio.gov.cn/whitepapers/2021-11/26/content_77894768.htm (2024-02-02)

The State Council Information Office of the People's Republic of China (2023): The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. Beijing, October 2023. <https://global.chinadaily.com.cn/a/202310/11/WS6525de2ba31090682a5e7d01.html> (2023-10-14).

Trading Economics (2024): China Foreign Exchange Reserves. <https://tradingeconomics.com/china/foreign-exchange-reserves> (2024-02-14).

UNCTAD (2022): China's Structural Transformation. What Can Developing Countries Learn. https://unctad.org/system/files/official-document/gds2022d1_en.pdf (2023-10-09).

UNCTAD (2023): The Potential of Africa to Capture Technology-Intensive Global Supply Chains. https://unctad.org/system/files/official-document/aldcafrica2023_en.pdf (2023-11-05).

Wirtschaftswoche (online) (2024) (o.N.): Angriffe im Roten Meer: Kommt jetzt der Ever-Given-Effekt? (30.1.2024).

WISO (GBI/Genios): <https://www.wiso-net.de/>

World Intellectual Property Organization (WIPO)(2024): Global Innovation Index 2023. Innovation in the face of uncertainty. Genf.

WTO (2023): Time Series On International Trade. <https://timeseries.wto.org/> (2024-02-02).

Wu, Yi (2022): China Standards 2035 Strategy: Recent Developments and Implications for Foreign Companies. China Briefing. <https://www.china-briefing.com/news/china-standards-2035-strategy-recent-developments-and-their-implications-foreign-companies/> (2024-01-06).

Yu; Xugang / Rizzi; Cristiano / Tettamanti; Mario / Ziccardi Fabio E. / Guo, Li (2018): China's belt and road: the initiative and its financial focus. Series on China's belt and road initiative, Nr. 2 World Scientific, Singapore.

Zenglein, Max J. / Holzmann, Anna (2019): Was Chinas Industriepolitik für die deutsche Wirtschaft bedeutet Szenarien für „Made in China 2025“ am Beispiel des deutschen Maschinenbaus. Bertelsmann Stiftung. https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/ST_DA_Studie_Auswirkungen_Chinas_Industriepolitik.pfd (2024-02-02).

Zenglein, Max J. / Jacob Gunter (2023): The Party knows best. Aligning economic actors with China's strategic goals. Merics Report, Oktober 2023. https://merics.org/sites/default/files/2023-10/MERICS%20Report%20The%20party%20knows%20best-Aligning%20economic%20actors%20with%20Chinas%20strategic%20goals2_0.pdf (2024-01-11).

