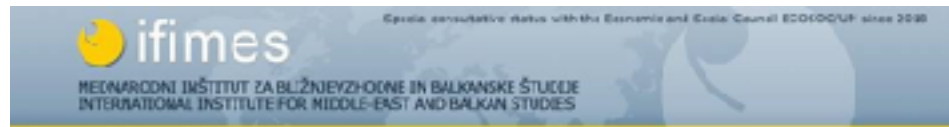


Das Internationale Institut für Nahost- und Balkanstudien IFIMES Ljubljana, Slowenien, analysiert regelmäßig die Entwicklungen im Nahen Osten, auf dem Balkan und in der ganzen Welt. Dr. Maria Smotrytska ist Forschungsstipendiatin am IFIMES/DeSSA, eine leitende Sinologin, die sich auf die Investitionspolitik Chinas spezialisiert hat. In ihrer umfassenden Analyse mit dem Titel "IFIMES Analysis of China's 'Belt and Road' Initiative: Genese und Entwicklung" unterstreicht sie die Bedeutung der Initiative und ihren Beitrag zum Zusammenhalt der Länder der drei großen Kontinente (Asien, Europa, Afrika) und zur Erschließung ihres wirtschaftlichen Potenzials.



Dr. Maria Smotrytska ist Forschungsstipendiatin bei IFIMES/DeSSA, eine leitende Sinologin, die sich auf die Investitionspolitik Chinas, BRI-bezogene Initiativen, chinesisch-europäische Beziehungen usw. spezialisiert hat. Sie ist angesehenes Mitglied der Ukrainischen Vereinigung der Sinologen. Sie hat an der Central China Normal University (Wuhan, Provinz Hubei, VR China) in internationaler Politik promoviert.

Ljubljana/Shanghai, 3rd August 2021

IFIMES-Analyse von Chinas "Belt and Road"-Initiative: Genese und Entwicklung

Das Verständnis der außenpolitischen und geoökonomischen Strategien der Länder, insbesondere in einer so schwierigen Zeit, in der die nationalen Grenzen geschlossen werden und die "Militarisierung" der Cybersicherheit (Hopkins, 2012), wird zu einer wichtigen, wenn nicht gar lebenswichtigen Aufgabe für jedes einzelne Land bei seinen Versuchen, den ihm zustehenden Platz beim Aufbau einer neuen Weltordnung und Entwicklungswirtschaft einzunehmen.

Im 21. Jahrhundert ist es unmöglich, das rasante Wirtschaftswachstum Asiens zu übersehen, da die Wachstumsraten der einzelnen Volkswirtschaften der Region die der westlichen Länder übersteigen (Mudbhary, 2006).

Lange Zeit haben die asiatischen Länder das Beste aus beiden Welten genutzt, indem sie Wirtschaftsbeziehungen zu China aufgebaut und gleichzeitig enge Beziehungen zu den Vereinigten Staaten und anderen Industrieländern unterhalten haben. Viele asiatische Staaten haben lange Zeit die Vereinigten Staaten und andere Industrieländer als ihre wichtigsten Wirtschaftspartner betrachtet (US-Außenministerium, 2020). Doch nun nutzen sie zunehmend die Chancen, die sich durch die rasante Entwicklung Chinas ergeben.

Wenn wir uns von Asien abwenden, sollten wir uns kurz ansehen, was in Osteuropa, Zentralasien, Lateinamerika oder sogar Afrika geschieht. Die meisten Länder in diesen Regionen kämpfen darum (Nedopil, 2021), ihren Platz im "geopolitischen Spiel" einzunehmen, um die Vorteile zu nutzen, die chinesische Investitionen bringen können. Aber was ist der Hauptkern und die Natur der chinesischen Investitionen oder des chinesischen geoökonomischen Projekts "One Belt - One Road"? Die Antwort auf diese Frage ist für die meisten Länder, die sich anschließen wollen, noch immer unklar (Jiang, 2021). Um die "Belt and Road"-Initiative zu verstehen, sollten wir einen kurzen Blick auf die 10 wichtigsten Grundlagen dieser Initiative werfen:

1. Warum und wann wurde die "Belt & Road Initiative" (BRI) ins Leben gerufen?

Die Belt&Road-Initiative (BRI) ist eine Dachinitiative, die eine Vielzahl von Projekten zur Förderung des Waren-, Investitions- und Personenverkehrs umfasst. Die neuen Verbindungen, die durch die

BRI gefördert werden, könnten die Beziehungen neu gestalten, die Wirtschaftstätigkeit umleiten und die Machtverhältnisse innerhalb und zwischen Staaten verschieben.

Der Umfang der Initiative ist sehr groß, was es schwierig macht, die Hauptziele der Initiative klar zu bestimmen. Der beste Weg, den Zweck der BRI zu verstehen, besteht daher darin, einen kurzen Blick auf ihre Entwicklungsphasen zu werfen, von denen jede ihr eigenes Ziel und ihre eigene Perspektive hat:

1. Vorbereitungsphase (1990er - 2000er Jahre)

Nach den fruchtbaren Wirtschaftsreformen in China (1970 - 1980er Jahre: während der Reformen von Deng Xiaopin, die die Umgestaltung der chinesischen Wirtschaft vorantrieben) wurde in den 1990er Jahren mit der Umsetzung des Konzepts "ein Land, zwei Systeme" (die größten Offshore-Zonen Hongkong und Macao wurden unter chinesische Gerichtsbarkeit gestellt) die chinesische Geowirtschaft noch stärker. Infolgedessen war China während der Finanzkrisen der 1990er bis 2000er Jahre das einzige Land mit einer stabilen Währung (während die regionalen Aktienmärkte zusammenbrachen) und konnte der Region eine Plattform für einen weiteren Wirtschaftsaufschwung bieten (Sharma, 2002).

Nach der globalen Finanzkrise 2008 wurde deutlich, dass der chinesische Aktienmarkt stabil ist und die Entwicklung der regionalen Volkswirtschaften schützen kann (Wayne, 2009). China beginnt, eine dominante Rolle in der Region zu spielen (Wandel vom "Land mit geschlossener Politik" zum regionalen Marktführer).

2. Konzeptualisierung (2000 - 2012)

Während die Jahre 2000 bis 2010 von einer stabilen wirtschaftlichen Entwicklung (exportorientiert) begleitet waren, wurde das Entwicklungsgefälle zwischen den chinesischen Regionen immer größer und schwächte den Status einer starken regionalen (und darüber hinaus globalen) Wirtschaftsmacht (OECD, 2010). Aus diesem Grund versuchten die chinesischen Behörden, Wege zur Entwicklung der weniger entwickelten Regionen des Landes zu finden, und begannen, über die Schaffung eines regionalen Integrationsmechanismus innerhalb Asiens nachzudenken, bei dem China die Rolle des Hauptlieferanten spielen würde. Seit 2004 engagiert sich China verstärkt als Zulieferer in der Region und erweitert die Produktions- und Fertigungskapazitäten sowie die logistischen Einrichtungen in den wenig entwickelten Gebieten des Landes (2004 Eröffnung der TRACECA-Umschlaglinie; 2008 Bau der transkontinentalen Autobahn "Westeuropa - Westchina"; 2009 Bau der Gastransportinfrastruktur zwischen China und dem Iran; Anfang/Mitte 2010 große Verkehrs- und Infrastrukturprojekte in Zentralasien usw.).

Als die US-Außenministerin H. Clinton 2011 die Entwicklung einer Neuen Seidenstraße mit Afghanistan als Zentrum vorschlug (US-Außenministerium, 2011), beschloss die chinesische Führung, sich einzuschalten und von Einzelprojekten zu einer groß angelegten eurasischen Strategie überzugehen (Wade, 2016). Diese Entscheidung führte zur Schaffung der BRI.

3. Umsetzung (2012 - 2017)

In dieser Phase ging es vor allem darum, eine stabile Grundlage für die Initiative zu schaffen, die eine stabile wirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung gewährleisten kann. Bei der Förderung der BRI konzentrierten sich die Chinesen auf die Diversifizierung und Erleichterung des Logistiksystems der Regionen. Ein weiteres wichtiges Element dieser Phase war die Schaffung einer wirtschaftlich starken finanziellen Basis für die Initiative (2013 - Start der BRI-Initiative (Startbudget 47 Mrd. USD) (Page, 2014), Oktober 2014 - Gründung der Asiatischen Infrastruktur-Investitionsbank, des Seidenstraßenfonds usw.) und die Förderung der Initiative (bis Mai 2015 traten etwa 60 Länder der AIIB bei (Entscheidung, sich dem BRI-Projekt anzuschließen).

Während Peking enorme Investitionen in die Verkehrssysteme der Regionen (vor allem ASEAN, Russland, Zentralasien) tätigte, beschloss es, den Gewinn zu sparen und Produkte über bereits bestehende Umschlagrouten (über TRACERA, die Suez- und Malakka-Straße usw.) nach außen zu exportieren. Infolgedessen wurden 2013-15 348 internationale Projekte mit einem Volumen von 24,7 Mrd. USD in Angriff genommen, 2015 stiegen die chinesischen Investitionen im Vergleich zu

2014 um 37 %, und die BRI wurde zu einer "Prozessmarke"; im Zeitraum 2016-2017 werden die Gesamtkosten der Infrastrukturprojekte auf 60 Mrd. USD geschätzt (Koroljow, 2019).

4. Erweiterung (2017 - ..)

Im Mai 2017 kam es zu radikalen Veränderungen in Bezug auf die Dimension und den Charakter der Initiative (Liangyu, 2017):

- Die Initiative basiert auf Transportkorridoren, die von China nach Europa und Afrika führen;
- Kontinuierlicher Fluss von ausländischen Direktinvestitionen nach Zentralasien, Transkaukasien, Osteuropa und in den Nahen Osten;
- die Schaffung neuer Märkte in den Ländern entlang der Transitrouten eingeleitet;
- radikale Änderungen des Ansatzes zum Schutz ausländischer Direktinvestitionen (Sejko, 2019).

Diese Veränderungen brachten bestimmte Ergebnisse für die Entwicklung der BRI und für China selbst:

- Im Jahr 2017 stellte China zusätzliche 15 Mrd. USD für den Seidenstraßenfonds bereit (Jie, 2017).
- bis Ende 2017 stieg der Handelsumsatz Chinas mit den Partnerländern jährlich um durchschnittlich 6% (WITS, 2017).
- 2019 - 2020 wurden zusätzliche 8,7 Mrd. USD für die Bedürfnisse der am Projekt beteiligten Entwicklungsländer bereitgestellt (Lee, 2020).
- Schätzungen zufolge werden bis 2030 4 - 8 Billionen USD in das BRI-Projekt investiert werden (BRI, 2020).

Somit spielte das Jahr 2017 eine entscheidende Rolle bei der Umwandlung der "regionalen Integrationsinitiative" in eine neue Initiative auf globaler Ebene.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich während der Transformation der Initiative auch ihre Ziele allmählich veränderten:

- Erste Phase - einen Ansatz für eine stabile wirtschaftliche Entwicklung Chinas zu entwickeln;
- Zweite Phase - Sicherung der Position des Landes als stabiler, starker regionaler Führer;
- Dritte Phase - regionale Integration mit Ausweitung auf die Nachbarländer;
- Vierte Phase - globale Expansion und Besetzung des geoökonomischen Raums von mindestens drei Kontinenten.

Dennoch lassen sich einige allgemeine Ziele erkennen, die vom ersten Tag der Umsetzung der BRI an verfolgt wurden:

- Verbesserung der zwischenstaatlichen Kommunikation, um hochrangige Regierungspolitiken wie wirtschaftliche Entwicklungsstrategien und Pläne für regionale Zusammenarbeit besser aufeinander abzustimmen;
- Stärkung der Koordinierung von Infrastrukturplänen, um harte Infrastrukturnetze wie Verkehrssysteme und Stromnetze besser zu verbinden;
- Förderung der Entwicklung weicher Infrastrukturen wie die Unterzeichnung von Handelsabkommen, die Angleichung von Regulierungsstandards und die Verbesserung der finanziellen Integration;
- Stärkung der zwischenmenschlichen Beziehungen durch die Förderung des Studenten-, Experten- und Kulturaustauschs sowie des Tourismus.

Das Endergebnis der BRI soll die Schaffung einer "Schicksalsgemeinschaft der Menschheit" (人类命运共同体) sein, die als neues globales System alternativer wirtschaftlicher, politischer und sicherheitspolitischer "Interdependenzen" mit China im Zentrum (zhongguo, 中国) definiert wird. Aus diesem Grund beschreibt die chinesische Führung die BRI als eine nationale Strategie (zhanlüe, 战略) mit wirtschaftlichen, politischen, diplomatischen und militärischen Elementen (综合国力) und nicht nur als eine Reihe von Initiativen (People's Daily, 2017).

Somit unterstützt die BRI direkt viele Elemente der nationalen Sicherheitsstrategie Chinas. Auf der Makroebene zielt sie darauf ab, die Weltwirtschaftsordnung in einer Weise umzugestalten, die Chinas Streben nach dem Großmachtstatus förderlich ist.

2. Was bedeutet die Schaffung der BRI im Hinblick auf die Globalisierung?

Bei der Diskussion über die Rolle der BRI in den Globalisierungstrends sollten ihre globalen und nationalen Auswirkungen beleuchtet werden:

Beitrag zur Globalisierung der "Welt":

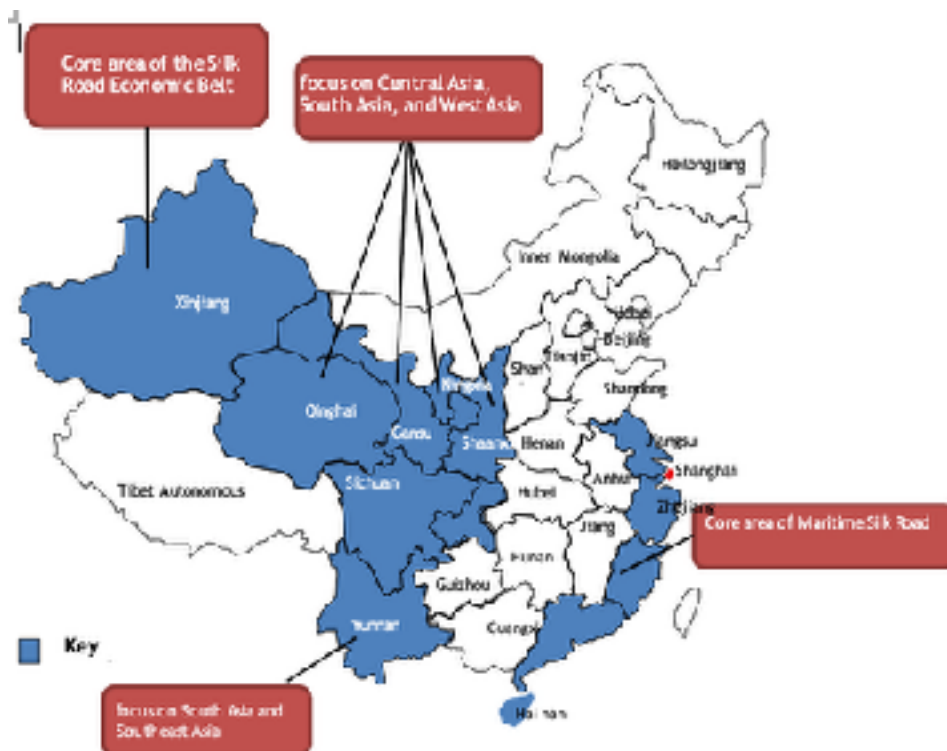
- Die Entwicklung von Transport und Infrastruktur steigert den Handel;
- Erhöhung der Konnektivität;
- Stabilisierung der Geldpolitik;
- Stabilisierung des Sicherheitsniveaus in der Region;
- Beitrag zum kulturellen Austausch.

Als Antwort auf die weltweiten Globalisierungstrends, basierend auf dem Prinzip des gegenseitigen Nutzens und mit einer weitsichtigen Perspektive, hat die BRI mehrere außenpolitische strategische Vorteile, die zum Zusammenhalt der Länder der drei großen Kontinente (Asien, Europa, Afrika) und zur Erschließung ihres wirtschaftlichen Potenzials beitragen können.

Beitrag zur Globalisierung des "Landes":

- Die BRI soll die Entwicklung und Reform aller Provinzen und Regionen Chinas unterstützen, indem sie in die globale Zusammenarbeit mit den Weltregionen eingebunden werden;
- Entwicklung und Konnektivität der Provinzen Chinas und der Nachbarländer;
- Beitrag zu einem anhaltend starken und nachhaltigen Wachstum in China bei gleichzeitiger Nutzung neuer kommerzieller Möglichkeiten (siehe Anhang 1).

Anlage 1: Strategie zur "Globalisierung" Chinas



Quelle: offizielle Website BRI, 2015

3. Wie hängt die BRI mit den Merkmalen der Regierung Xi Jinping zusammen?

Bei der Betrachtung der BRI als neuer Trend in der chinesischen Außenpolitik ist zu beachten, dass es sich um eine neue Denkweise (und eine neue politische Strategie) der fünften Generation der VRC-Regierung (Regierung Xi Jinping) handelt. Seine Vorgänger konzentrierten sich vor allem auf die Innenpolitik Chinas (d. h. die Stärkung des chinesischen Binnenmarktes, der Wirtschaft und die Verringerung des Entwicklungsgefälles" zwischen den chinesischen Provinzen und Städten) und die weitere Stärkung Chinas als regionaler Akteur (späte Jahre der Regierung Deng Xiaoping). Die neue Regierung (Xi Jinping seit 2012) beschloss, die chinesische Außenpolitik auf die nächste Stufe zu heben, indem sie ankündigte, die Doktrin des "Chinesischen Traums" (Verbesserung des Wohlergehens des chinesischen Volkes innerhalb Chinas) in einen echten internationalen Status zu überführen (zunächst regionale Führungsrolle, dann Ausweitung der BRI auf mindestens drei Kontinente).

Darüber hinaus hat kein chinesischer Staatschef in so kurzer Zeit mehr Weltreisen unternommen (erste Amtszeit 2012 - 2016, zweite Amtszeit 2016 - ...). Seit 2013 hat Präsident Xi 28 Auslandsreisen unternommen, die ihn in 56 Länder auf 5 Kontinenten sowie zu den Hauptsitzen wichtiger internationaler und regionaler Organisationen führten.

Infolge der Umsetzung der BRI markierte Xis erste Amtszeit (2012-2016) bereits eine neue Ära in der chinesischen Außenpolitik, zumindest in Bezug auf zwei der von China verfolgten Politiken - das Hereinholen (qingjinlai) und das Hinausgehen (zouchuqu). Doch die neue Ära bestand aus weit mehr als nur einer Vielzahl von diplomatischen Besuchen. Xi führte vier neue Konzepte in die chinesische Außenpolitik ein: eine neue Art von Beziehungen zu wichtigen Ländern (P2P-Diplomatie, bilateraler diplomatischer Ansatz, Integration von Drehscheibenregionen (ASEAN, MOE usw.), Diplomatie wichtiger Länder mit chinesischen Merkmalen (Strategie des "blauen Wassers" (Koda, 2017), "Diplomatie der Meerengen" (Smotrytska, 2021) usw.), eine globale Schicksalsgemeinschaft (Strategie "Chinesischer Traum" (BBC, 2013) und eine neue Art internationaler Beziehungen).

Im Jahr 2017 unterstrich Xi Jinping bei der Ankündigung des Beginns der Expansionsphase der BRI erneut die Bedeutung einer ausgewogenen Entwicklung sowohl Chinas als auch der BRI: "Die chinesische Regierung strebt an

- *"den Lebensstandard durch nachhaltige Entwicklung zu sichern und zu verbessern";*
- sie duldet die "Reform und Öffnung" des Marktes (gaige kaifang 改革开放) und
- ermutigt chinesische Unternehmen, "hinauszugehen" (zou chuqu 走出去), insbesondere entlang des Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels und der maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts (und in naher Zukunft der polaren Seidenstraße) (Smotrytska, Jul.2021).

Es zeigt sich also, dass die neue chinesische Regierung (Xi Jinping) im Jahr 2012 feststellte, dass Chinas relativ langsames Wachstum seit 2009 eine Neuausrichtung der Wirtschaft erforderte, weg vom investitionsgestützten Wachstum und hin zu einer stärker konsumorientierten Wirtschaft (SRS, 2019). Die Erkenntnis dieser Tatsache zwang die neue Regierung, über andere mögliche Wege zur Aufrechterhaltung und Entwicklung der chinesischen Wirtschaft nachzudenken, was sich in der Idee der Schaffung eines neuen wirtschaftlichen Integrationsmechanismus in der Region (und einem weiteren Kontinent) niederschlug - der Belt and Road Initiative. Die weiteren Formulierungen zu ihrer Entwicklung wurden in China häufig verwendet, um auf die Bedeutung dieser Neukalibrierung hinzuweisen.

Durch Xi Jinpings neue Herangehensweise an die Entwicklung Chinas hat das Land inzwischen einen tiefgreifenden Einfluss auf die globale wirtschaftliche Entwicklung gewonnen (den China mit Sicherheit noch nie zuvor hatte).

4. Warum scheint sich China auf afrikanische Länder zu konzentrieren?

China ist sowohl ein seit langem etablierter diplomatischer Partner als auch ein neuer Investor in Afrika (Wade, 2019). Die chinesischen Interessen auf dem Kontinent umfassen nicht nur natürliche Ressourcen, sondern auch Fragen des Handels, der Sicherheit, der Diplomatie und der Soft Power. China ist ein wichtiger Geber von Entwicklungshilfe, aber der Umfang, das Ausmaß und die Art und Weise der chinesischen Hilfspraktiken werden nur unzureichend verstanden und in der Presse oft falsch zitiert (da sie die chinesisch-afrikanischen Beziehungen hauptsächlich unter dem Gesichtspunkt analysieren, "was China aus diesen Beziehungen gewinnt"). Man kann mit Fug und Recht behaupten, dass nur wenige Analysen die chinesisch-afrikanischen Beziehungen als eine lebendige, in beide Richtungen gehende Dynamik betrachten, bei der sich beide Seiten auf die politischen Initiativen und die öffentliche Wahrnehmung der jeweils anderen Seite einstellen.

Bei der Analyse der Hauptgründe für die Entwicklung der chinesisch-afrikanischen Beziehungen (ob im Rahmen der BRI oder nicht) kann hervorgehoben werden, dass China vier übergreifende strategische Interessen in Afrika hat:

1. China will Zugang zu natürlichen Ressourcen, insbesondere zu Öl und Gas. Schätzungen zufolge wird China bis 2025 weltweit mehr Öl importieren als die Vereinigten Staaten (Moran, 2010). Um die künftige Versorgung zu gewährleisten, investiert China massiv in den Ölsektor von Ländern wie Sudan, Angola und Nigeria.
2. Ein riesiger Markt für chinesische Exportgüter könnte Chinas Bemühungen um eine Umstrukturierung seiner eigenen Wirtschaft weg von arbeitsintensiven Industrien erleichtern, insbesondere da die Arbeitskosten in China steigen.
3. China will politische Legitimität. Die chinesische Regierung ist der Ansicht, dass die Stärkung der chinesisch-afrikanischen Beziehungen dazu beiträgt, Chinas eigenen internationalen Einfluss zu erhöhen. Die meisten afrikanischen Regierungen unterstützen Pekings "Ein-China"-Politik (Hongkong und Taiwan sowie die autonome Region Xinjiang Uygur sind vollständig chinesische Gebiete), eine Voraussetzung, um chinesische Hilfe und Investitionen zu erhalten.
4. China hat sich um eine konstruktivere Rolle als Beitrag zur Stabilität in der Region bemüht, auch um sicherheitsrelevante Bedrohungen für Chinas wirtschaftliche Interessen abzuschwächen.

Gleichzeitig zählen die afrikanischen Regierungen darauf, dass China ihnen politische Anerkennung und Legitimität verschafft und durch Hilfe, Investitionen, Infrastruktur und Handel zur wirtschaftlichen Entwicklung beiträgt. Bis zu einem gewissen Grad hoffen viele afrikanische Führer, dass China mit ihnen auf eine Weise interagiert, wie es die Vereinigten Staaten und andere westliche Regierungen nicht tun - indem es sich beispielsweise wirtschaftlich engagiert, ohne herablassend über gute Regierungsführung zu predigen, oder indem es in risikoreiche Projekte oder in abgelegene Regionen investiert, die für westliche Regierungen oder Unternehmen nicht attraktiv sind. Einige Afrikaner streben danach, Chinas rasante wirtschaftliche Entwicklung nachzuahmen und glauben, dass ihre Länder von Chinas jüngsten Erfahrungen bei der Überwindung der Armut profitieren können.

Wie einer der Interviewer aus einem afrikanischen Land bemerkte: "Wir (Afrikaner) ziehen es vor, mit China zusammenzuarbeiten, denn wenn China uns (Afrika) etwas verspricht (z. B. den Bau einer Autobahn oder einer Fabrik, Investitionen in Solarenergieanlagen usw.), dann wird es das auch tun, aber wenn das Gleiche von den USA oder Westeuropa versprochen wird, dann werden wir (Afrikaner) die Ergebnisse nie sehen und darüber hinaus riesige Prozentsätze und Kredite für nichts bezahlen". Das macht Sinn, denn die mittel- und osteuropäischen Länder sind vor allem aus denselben Gründen zur Zusammenarbeit mit China bereit. So ist es nicht verwunderlich, dass nicht sehr hoch entwickelte Länder (in Bezug auf Wirtschaft und Infrastruktur) versucht sind, chinesische Investitionen den westlichen Ländern oder der WTO vorzuziehen.

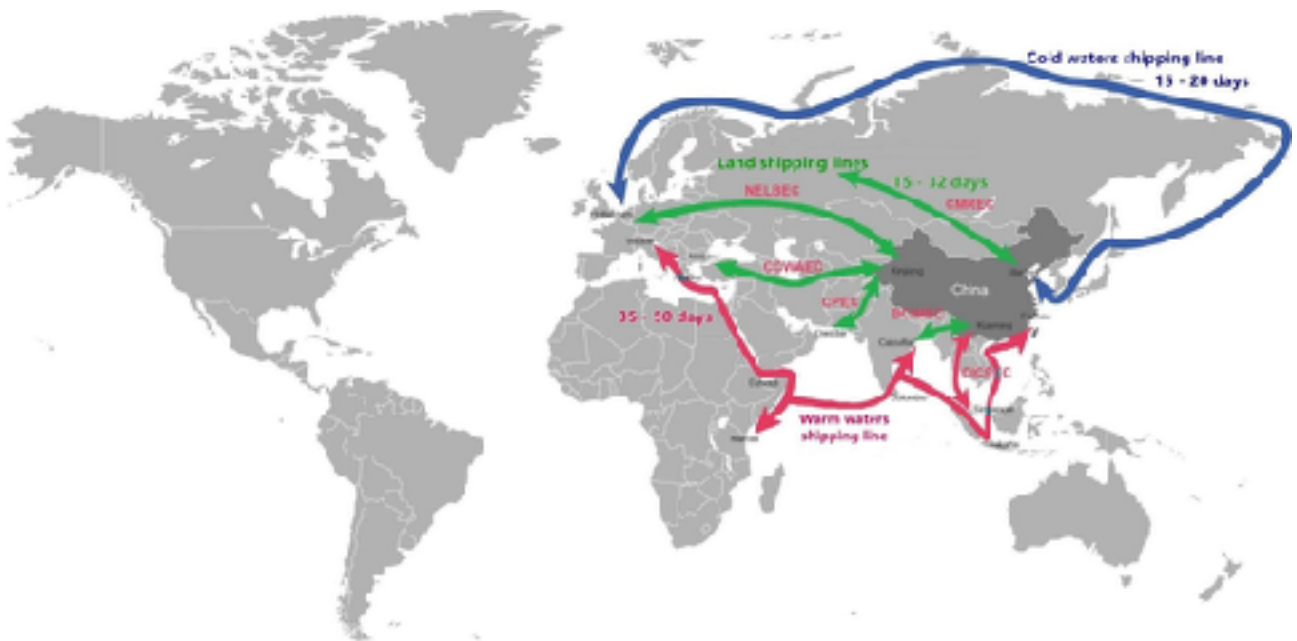
Somit ist die BRI, die sich hauptsächlich auf die Entwicklung großer Infrastrukturprojekte konzentriert, für viele afrikanische Länder eine echte Hoffnung, ihre eigene Infrastrukturlücke zu schließen, und zwar zu geringeren Kosten und auf effizientere Weise (bisher sind chinesische Unternehmen führend in der Entwicklung und Verbesserung von Logistik und Infrastruktur) (Teixeira, 2019). Infolgedessen - Stand September 2019 - hatten 40 von 55 afrikanischen Ländern

eine Art von Absichtserklärung oder ein anderes Abkommen über die BRI unterzeichnet (Development Reimagine, 2019).

Afrika ist auch ein wichtiger Endverbraucher von Chinas industriellen Überkapazitäten, insbesondere Kohle, Zement, Stahl, Glas, Solar, Schiffbau und Aluminium, die in BRI-Projekten eingesetzt werden.

Außerdem muss ein weiteres, nicht unbedingt offizielles Ziel der BRI in Afrika hervorgehoben werden - die Geopolitik und Geowirtschaft. Mit Hilfe des afrikanischen Kontinents erhöht die BRI also auch Chinas Kontrolle über wichtige globale Lieferketten und seine Fähigkeit, die internationalen Handelsströme in den Weltmeeren neu zu lenken. Im Mittelpunkt dieser Bemühungen stehen Schritte zur Öffnung neuer Seewege und zur Ausweitung des Zugangs Chinas zu strategischen Häfen in aller Welt. Während der Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel sechs Landkorridore (oder Hochgeschwindigkeitszüge und Autobahnnetze, Öl- und Gaspipelines) einrichtet, die Chinas Landesinneres mit Zentralasien und Europa verbinden, schafft die Maritime Seidenstraße (und möglicherweise die Polare Seidenstraße) darüber hinaus drei "blaue Wirtschaftswege", die durch eine Kette von Seehäfen vom Südchinesischen Meer bis nach Afrika miteinander verbunden sind und auch den Handel von und nach China leiten.

Attachment 2: Transshipment lines from Far East to Western Europe and Africa



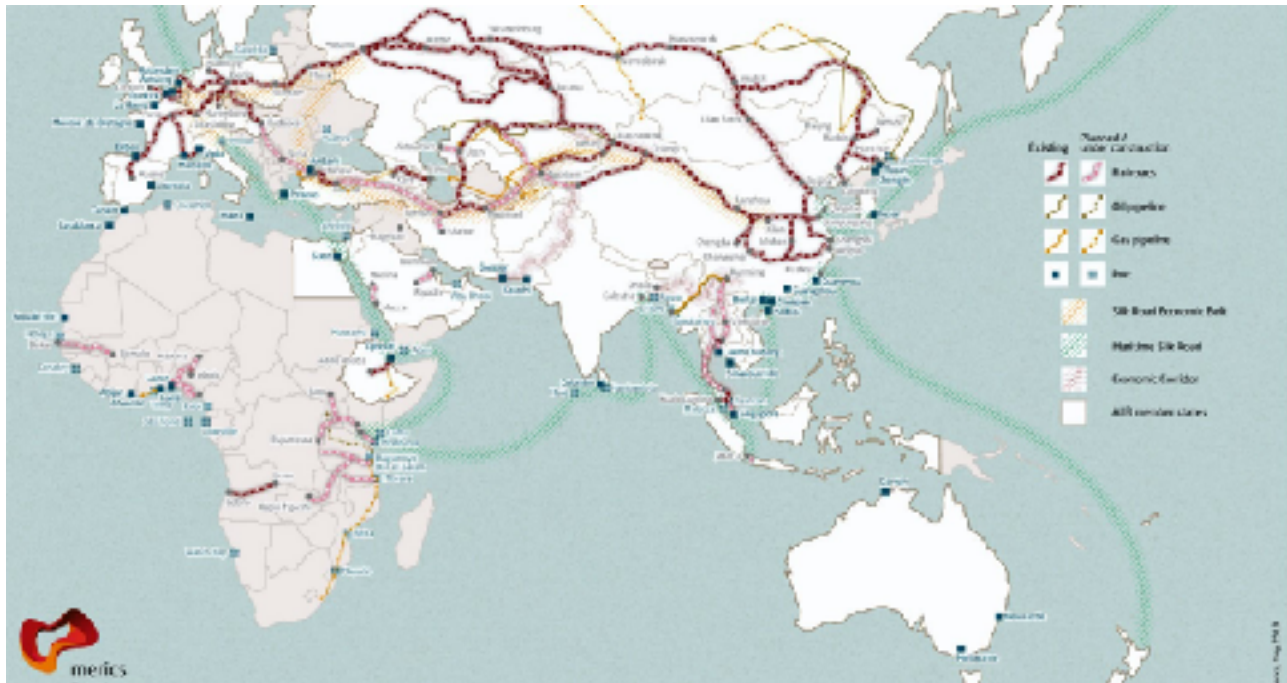
Quelle: EADB, 2020

Der afrikanische Kontinent ist von großer Bedeutung für die Umsetzung des 13. Fünfjahresplans Chinas, eines 2016 verabschiedeten Dokuments, das langfristige Leitlinien für die Umsetzung in Fünfjahresschritten enthält. Darin wird der "Bau von maritimen Drehkreuzen" gefordert, um Chinas "maritime Rechte und Interessen" zu schützen, während das Land bis 2020 die "Grundlage für den maritimen Großmachtstatus" schaffen will (GT, 2020). Der hundertste Jahrestag der Gründung der Volksrepublik China, das Jahr 2049, wurde als das Jahr festgelegt, in dem China die "wichtigste Seemacht" (海洋强国) der Welt werden soll. Dementsprechend werden Chinas Bemühungen um den Zugang zu Häfen und die Sicherung von Versorgungslinien wahrscheinlich parallel zum Ausbau der maritimen und polaren Seidenstraße zunehmen.

Die maritimen Handelsrouten helfen China, seine Lieferketten zu diversifizieren und eine Blaue Wirtschaftspassage China - Indischer Ozean - Afrika - Mittelmeer zu schaffen, die Afrika mit neuen maritimen Korridoren in Pakistan, Bangladesch, Sri Lanka und Myanmar verbindet. (Siehe Einzelheiten in Anhang 2).

Es ist jedoch erwähnenswert, dass Chinas Rendite aus dem verbesserten Zugang zu Häfen und Lieferketten nicht nur eine wirtschaftliche Frage ist. In fünf Fällen (davon zwei in Afrika) - Dschibuti, Walvis Bay (Namibia), Gwadar (Pakistan), Hambantota (Sri Lanka) und Piräus (Griechenland) - folgten auf Chinas Hafeninvestitionen regelmäßige Marineeinsätze der Volksbefreiungsarmee (PLA) und verstärkte militärische Abkommen. Auf diese Weise haben sich die finanziellen Investitionen in geostrategische Gewinne verwandelt. (Siehe Details in Anhang 3).

Anlage 3: Globale BRI-Strategie: Fahrplan



Quelle: MERICS, 2020

In diesem Szenario kann man die Umsetzung der bekannten chinesischen geopolitischen Strategie der "Perlenkette" und der "blauen Gewässer" verfolgen, die in erster Linie darauf abzielt, Chinas Ölströme zu schützen, das Land als globale Seemacht mit vielfältigen Interessen in der ganzen Welt zu etablieren und die Versuche der USA zu überwinden, den Zugang zu China oder seinen Zugang zu den Weltmeeren zu blockieren (Smotrytska, 2020). Aufgrund dieser Strategien kommt Afrika (namentlich Dschibuti und Walvis Bay) in dieser Strategie eine entscheidende Rolle in Bezug auf die Sicherheit zu.

In dieser Hinsicht können wir sehen, dass der afrikanische Vektor der chinesischen "Diplomatie der Meerengen" eine wichtige Rolle in der chinesischen Außenpolitik spielt. 2016 wurde bekannt, dass in Dschibuti (der afrikanischen Seite des Bab el-Mandeb, der den Golf von Aden (und damit das gesamte Becken des Indischen Ozeans und den asiatisch-pazifischen Raum) mit dem Roten Meer und über den Suezkanal mit dem Mittelmeer verbindet), in der Hafenstadt Obock, mit dem Bau eines Marinestützpunkts der VR China begonnen wurde. Dieser Stützpunkt wird es Peking nicht nur ermöglichen, die Straße von Bab-el-Mandeb bis zu einem gewissen Grad zu kontrollieren, sondern auch als militärische Garantie für die chinesischen Interessen auf dem afrikanischen Kontinent dienen, der (im Jahr 2014) einen Handelsumsatz von 210 Mrd. USD und ausländische Direktinvestitionen von 20 Mrd. USD aufweist (Wang, 2007).

Der Stützpunkt in Dschibuti ermöglichte es der chinesischen Marine, ihre Präsenz im Indischen Ozean zu verstärken, und wurde zu einem Stützpunkt für den Fall, dass chinesische Bürger aus Afrika evakuiert werden müssten (TRT, 2021).

Neben den reinen Sicherheitsfragen ist Afrika auch ein Markt für chinesische Waffen (Hruby, 2016). Von 2013 bis 2017 stiegen die Exporte chinesischer Waffen nach Afrika um 55 % im Vergleich zu den vorangegangenen fünf Jahren. Von 2008 bis 2017 hat China Waffen im Wert von 3 Mrd. USD nach Afrika exportiert. Algerien kauft bereits 10 % aller chinesischen Waffenexporte, einschließlich Kriegsschiffe.

Die Bedeutung Afrikas für China ergibt sich also aus seiner Lage in der maritimen Zone, in der Peking hofft, seine Präsenz auszubauen und seine Macht zu demonstrieren. Noch vor zehn Jahren konnte China nicht in die angrenzenden afrikanischen Gewässer eindringen. Heute unterhält die PLA-Marine schätzungsweise fünf Kriegsschiffe und mehrere U-Boote, die ständig im Indischen Ozean im Einsatz sind. Diese Zahl wird sich in den kommenden Jahrzehnten noch erhöhen, da der chinesische Rivale Indien seine eigene Präsenz in diesem Gebiet ausbaut.

5. Welche Bedeutung hat die Belt & Road Initiative in Europa?

Als die Politik der US-Präsidenten D. Trump und später Joe Biden die Beziehungen zwischen den drei größten Wirtschaftspartnern der Welt - den USA, China und der EU - verunsicherte, blieb die Zusammenarbeit zwischen dem offiziellen Brüssel und Peking einer der wichtigsten Faktoren der Weltpolitik. So sind die europäisch-chinesischen Beziehungen einer der wichtigsten Faktoren für die Entwicklung des gesamten Systems der internationalen Zusammenarbeit in Eurasien.

Die modernen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und China zeichnen sich durch einen umfassenden Inhalt der bilateralen Agenda aus, der Fragen der Investitionen, des Handels, der wirtschaftlichen und politischen Zusammenarbeit, des Umweltschutzes usw. umfasst. Dieselben Grundsätze lassen sich auch bei der Analyse der chinesisch-europäischen Zusammenarbeit im Rahmen der BRI anwenden (EP, 2020).

Eine wichtige Rolle in diesen Beziehungen spielen die Länder an den östlichen Grenzen der EU - die Länder Mittel- und Osteuropas. Als eine Art geopolitische Brücke zwischen Asien und Europa bieten die MOE-Länder der chinesischen Seite große Plattformen für Investitionen und die Entwicklung des Handels und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit. Trotz der geoökonomischen Aussichten stellen die MOE-Länder jedoch auch eine erhebliche Bedrohung für die Förderung des BRI-Projekts im Westen dar (wirtschaftlich instabil, Mangel an zuverlässiger Infrastruktur und Logistik, hohes Maß an politischer Instabilität und Konflikten) (Smotrytska, Sep.2020).

Außerdem bieten sie eine solide Grundlage für die Entwicklung der Beziehungen zwischen China und der EU sowie zwischen China und den MOE-Ländern und sorgen gleichzeitig für ein höheres Maß an Unsicherheit und Ängsten in europäischen Geschäfts- und Politikkreisen. Während China die BRI in der MOE-Region umsetzt und damit die Länder der Region wirtschaftlich und infrastrukturell stärkt, trägt es dazu bei, dass sich die "politischen Präferenzen und die Unterstützung" dieser Länder von EU-orientierten Trends hin zu einer Ostorientierung verschieben (was in gewisser Weise die europäische Identität und Einheit beschädigen kann) (Smotrytska, 20.9.2020).

Ein wichtiges Merkmal der Beziehungen zwischen China und der EU (das von der EU-Führung nicht in vollem Umfang unterstützt wird) besteht darin, dass China, anstatt einen "blockbasierten" Ansatz mit ganz Europa anzustreben, mehrere Vereinbarungen und Memoranden entwickelt, was zu einem gewissen Ost-West-Gefälle führt, wobei mehr osteuropäische Länder Mitglieder des BRI sind (Lucas, 2021). Dieses komplizierte Geflecht bilateraler Vereinbarungen begünstigt letztlich ein verstecktes Wachstum des kontinuierlichen chinesischen Einflusses in Europa.

Dennoch kann unterstrichen werden, dass die Verbesserung der Beziehungen zwischen China und den MOEs im Rahmen der BRI eine intensive Zusammenarbeit auf der Grundlage der gegenseitigen Komplementarität der Volkswirtschaften der Region erfordert. Diese Komplementarität ist eine wichtige Grundlage für eine langfristige geschäftliche Zusammenarbeit, denn nur im Zuge der gemeinsamen Anstrengungen zur Schaffung der BRI wird es möglich sein, die Unterentwicklung der Infrastruktur in der Region vollständig zu überwinden. Die Zusammenarbeit zwischen China, der EU und den MOE-Ländern kann auch zu einer ausgewogenen Entwicklung Europas beitragen.

Wenn wir über die BRI aus europäischer Sicht sprechen, dann sind die wichtigsten Infrastrukturprojekte der Initiative Eisenbahnen und Häfen. Die Investitionen der BRI in die Eisenbahn- und Hafeninfrastruktur werden sicherlich die Handelsbeziehungen zwischen China und Europa beeinflussen, indem sie die Transportkosten senken und das Handelsvolumen erhöhen. Die neuen Verbindungen werden den Handel fördern und sich auf den Handelsumsatz der einzelnen europäischen Länder mit Asien auswirken. So wird geschätzt, dass "eine 10-prozentige Senkung der Kosten im Schienen-, Luft- und Seeverkehr den Handel um 2 %, 5,5 % bzw. 1,1 % erhöht" (Wade, Nov. 2016). Die Auswirkungen der neuen Verbindungen sollten jedoch auch im Hinblick auf die spezifische Zusammensetzung der Handelsströme analysiert werden.

Der Seeweg der BRI wird dann die wichtigste Komponente der BRI sein, sowohl was das Volumen (93 % des Gesamthandels im Jahr 2016) als auch den Wert (61 % des Gesamthandels im Jahr 2016) der Waren im europäisch-chinesischen Handel betrifft (Smotrytska, Feb. 2021). Dadurch wird der Status des Mittelmeerraums und Südeuropas als Endpunkt der wichtigsten BRI-Schifffahrtsroute gestärkt. (Siehe Einzelheiten in Anhang 4).

Außerdem wurde der neue Wandel in den Beziehungen zwischen China und der EU im Rahmen der BRI durch die gleichzeitige Wirkung von drei Faktoren verstärkt:

- die Erweiterung des Suezkanals im August 2015, durch die sich die tägliche Kapazität des Frachttransits verdoppelt hat;
- der aufkommende "Marine-Gigantismus", d.h. die strategische Nutzung riesiger Schiffe (zwischen 13.000 und 22.000 TEU) durch die wichtigsten Reedereien, die nur durch den Suezkanal befördert werden können;
- die Beschleunigung globaler Allianzen von Schiffahrtsunternehmen zur Stärkung ihrer Größenvorteile, wie im Fall der Ocean Alliance, bestehend aus der China Ocean Shipping Company (COSCO), CMA CGM aus Frankreich, Evergreen aus dem chinesischen Taiwan und OOCL aus dem chinesischen Hongkong, die 35 % des Handels zwischen Europa und dem Fernen Osten und 40 % des Handels auf der Transpazifikroute kontrolliert (Prodi & Fardella, 2018).

Diese drei gleichzeitig auftretenden Phänomene (d. h. die Suez-Erweiterung, der Gigantismus der Marine und die globalen Allianzen) verstärken nach und nach den Wettbewerbsvorteil der Europa-Fernost-Route und machen sie für die chinesische Fracht in Richtung der amerikanischen Nordostküste noch günstiger als die Transpazifik-Route. Diese Prozesse verschaffen dem europäischen Mittelmeerraum eine noch nie dagewesene "Zentralität" innerhalb der beiden wichtigsten Handelssegmente Chinas mit Europa und den USA.

Anhang 4: Projekte, die im Rahmen der EU-China-Konnektivitätsplattform vorgestellt wurden. Projekte in den EU-Mitgliedstaaten

Projects in EU Member States		
#	Project name	Location
1	Hemus motorway project & Black Sea motorway project	Bulgaria
2	Restoration of the Design Parameters of Ruse – Varna Railway Line Project	Bulgaria
3	Modernization Of Sofia – Pernik – Radomir Railway Line* Project	Bulgaria
4	Modernization Of The Karnobat – Sindel Railway Line	Bulgaria
5	Rijeka-Zagreb-Budapest railway	Croatia
6	Improving the accessibility of Rijeka port in the context of the Croatian railway network: • Karlovac – Oštarije section • Oštarije – Škrlevo section • Škrlevo – Rijeka – Jurdani section	Croatia
7	VU Rail Cargo Line Bypassing Budapest	Hungary
8	Hungary-Serbia railway	Hungary
9	Genoa Port breakwater project	Italy
10	Trieste Integrated Rail Hub	Italy
11	North Sea Baltic Corridor, comprising of the following sub-projects: • Logistics and industrial center project at the Freeport of Riga • New terminal "Northern port" project at the Freeport of Ventspils • Rail Baltica Intermodal Logistics Centre freight village • Logistics centre for e-commerce business in the Riga International Airport	Latvia
12	Adjusting Odra River Waterway (E30) to the international waterway standards	Poland
13	Construction of Silesian Channel (Silesia Waterway Project)	Poland
14	Construction of middle and lower Vistula cascade (waterways E40 and E70)	Poland
15	Warszawa- Brzesco connection – extending E-40 waterway	Poland
16	Connections Timisoara – Romanian/Serbian border: • Timisoara – Moravita motorway • Timisoara – Stamora Moravita railway line	Romania
17	Development of the Košice Intermodal terminal (Košice Joint Transport Terminal Construction Project)	Slovakia
18	Development of the Leopoldov Intermodal Terminal	Slovakia
19	Development of the Bratislava Trimodal Terminal	Slovakia
20	Railroad Project from Koper to Divaca	Slovenia

Quelle: Fünf Sitzungen der Expertengruppe im November 2016 in Peking, im Mai 2017 in Brüssel, im Juli 2018 in Peking, im November 2018 in Brüssel und im Juli 2019 in Peking

6. Warum gibt es Bedenken gegen die Ausweitung der chinesischen Handelsrouten? Welche Gefahren birgt die BRI für andere Länder?

Wie jedes andere Projekt birgt die globale Reichweite der BRI nicht nur eine große Anzahl von Chancen, sondern auch ein hohes Maß an Unsicherheit und Herausforderungen. Die wichtigsten Risikogruppen sind daher die folgenden:

1. Umweltrisiken:

Schätzungen zufolge wird die BRI-Transportinfrastruktur die Kohlendioxidemissionen weltweit um 0,3 % erhöhen - in einigen Ländern jedoch um 7 % oder mehr, da die Produktion in Sektoren mit höheren Emissionen ausgeweitet wird (Raiser & Ruta, 2019).

führt zu Engpässen in kalten Gewässern (Straße von Malakka und Singapur, Suez, Gibraltar, Panama usw.) (WowShack, 2017)

Beeinträchtigungen in der Arktis und Antarktis (Schmelzen des Eises, globale Erwärmung);

Ölverschmutzungen (vor allem im Indischen Ozean);

Verlust der biologischen Vielfalt (vor allem in südasiatischen Gewässern) (Eldridge et al., 2014).

2. Soziale Risiken:

Ein Zustrom von Arbeitskräften im Zusammenhang mit einem Infrastrukturprojekt könnte Risiken wie geschlechtsspezifische Gewalt, sexuell übertragbare Krankheiten und soziale Spannungen mit sich bringen.

Vergrößerung des Entwicklungsgefälles (zwischen Weltregionen und Ländern).

3. Monopolisierungsrisiken:

Es gibt Beispiele dafür, dass chinesische Unternehmen die Vertragsbedingungen für die Finanzierung des Baus von Infrastruktureinrichtungen nutzen, um nach Möglichkeit die Kontrolle über die Empfängerunternehmen zu erlangen. Wenn sich beispielsweise der Bau und die Inbetriebnahme der Anlage verzögern, geht die Kontrolle über das ausländische Partnerunternehmen gemäß den Bedingungen des Finanzierungsvertrags auf das chinesische Unternehmen über.

Abbau der Technologien der Länder (bei der Durchführung von Projekten nutzt China vorzugsweise seine Arbeitskräfte, Rohstoffe und Technologien).

4. Governance-Risiken:

Der Übergang zu international bewährten Praktiken wie einer offenen und transparenten öffentlichen Auftragsvergabe würde die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass BRI-Projekte an die Unternehmen vergeben werden, die am besten in der Lage sind, sie umzusetzen;

Fehlen klarer und stabiler politischer Strategien und Transparenz;

Eingriffe in die territoriale Souveränität der Länder (bestes Beispiel - Länder Südostasiens, Pakistan, Ukraine);

Inkonsistenz der Rechts- und Finanzpolitik aufgrund politischer Instabilität in den Teilnehmerländern (bestes Beispiel: Myanmar, Russland, Ukraine, Pakistan, Kaschmir).

5. Geschäftliche Risiken:

BRI-Länder haben eine restriktivere und aufwändigere FDI-Politik als einkommensstarke OECD-Länder, was die Gründung eines ausländischen Unternehmens, den Zugang zu Industrieflächen und die Schlichtung von Handelsstreitigkeiten angeht (Ruta, 2018);

Risiko, die Kontrolle über das Projekt zu verlieren (wenn das Land die Kosten nicht decken kann, kann das Bauunternehmen (China) die Anlage/das Projekt/die Gewinne übernehmen);

Korruptionsrisiken.

6. Risiken für die Schuldentragfähigkeit:

Von den 43 Korridor-Volkswirtschaften, für die detaillierte Daten vorliegen, könnten 12 - von denen die meisten bereits einen hohen Schuldenstand aufweisen - mittelfristig eine weitere Verschlechterung ihrer Aussichten für die Tragfähigkeit ihrer Schulden erleiden;

Die ausländischen Direktinvestitionen in Projekte übersteigen das BIP des Landes (beste Beispiele: B&H, Kambodscha, Laos, Griechenland, Dschibuti)

Und die letzte Gruppe von Risiken kann in ihrer geoökonomischen und geopolitischen Reichweite identifiziert werden (es sei darauf hingewiesen, dass diese Gruppe die Grundlage für die meisten Befürchtungen hinsichtlich der Ausweitung der BRI bildet (insbesondere aus Sicht der EU, der USA und Indiens)):

7. Geopolitische und geoökonomische Risiken:

7.1. Geostrategischer Aspekt:

- Das Projekt steht im Einklang mit der Logik der klassischen geopolitischen Formel: "...wer Eurasien beherrscht, kontrolliert die Geschicke der Welt";
- Schaffung von "Dreh- und Angelpunkten" innerhalb strategischer Verkehrsknotenpunkte (MOE, ASEAN-Region, Gwadar, Dschibuti usw.) in der ganzen Welt;
- Übernahme der Kontrolle über den Indischen Ozean: Verwirklichung der Idee des Baus des Kra-Kanals (der thailändische Kanal durch die Malakka-Halbinsel), der den Pazifik (Siamsky-Bucht) und den Indischen Ozean (Andamanensee) verbindet.
- Gemäß der langjährigen Tradition der "chinesischen Schachtel" (außenpolitische Strategien "Perlenkette", "blaues Wasser" usw.) wird das wichtigste geopolitische Ziel des chinesischen Projekts allmählich nach außen hin offengelegt:
- 2013 - 2017: schrittweise Öffnung der außenpolitischen und wirtschaftlichen Ziele;
- 2017 - ...: Eintritt in den Weg zur Erreichung des Hauptziels (Schaffung eines großen eurasischen multidimensionalen Raums mit einem riesigen Verbrauchermarkt)

7.2. Der Aspekt der Ressourcen:

- Im Rahmen der Maritimen Seidenstraße (MSR) ermöglicht der Bau von Öl- und Gaspipelines von der Küste des Arabischen Meeres nach Chinas Xinjiang stabile Ölimporte unter Umgehung der Straße von Malakka (die somit nicht von den USA und Indien kontrolliert wird);
- im Rahmen der polaren SR Zugang zur ressourcenreichen arktischen Region (Gas und Öl);
- innerhalb der Land-BRI Zugang zu den Ressourcen Eurasiens und massive Rabatte bei der Einfuhr von Gas (hauptsächlich aus Zentralasien);
- innerhalb der polaren SR entlang der Nördlichen Seeroute in der Arktis: Erleichterung des Rohstoffabbaus und der Frachtlieferungen sowie der Möglichkeiten für Tourismus und Wissenschaft;
- Als Ergebnis, zweites Quartal 2021: Gesamt-DI Energie - 44 %, Transport - 30 % (unter Berücksichtigung der Auswirkungen einer Pandemie) (UNSTAD, 2021).

7.3. Militärischer Aspekt:

- Im Rahmen der MSR werden Militärstützpunkte und Einrichtungen der elektronischen Aufklärung in befreundeten südostasiatischen Ländern (Myanmar, Kambodscha, Thailand, Bangladesch) eingerichtet;
- Die Einrichtung eines Marinestützpunkts und einer elektronischen Aufklärungsstation in Gwadar (an der Makranska-Küste von Belutschistan (Pakistan)) wird die Sicherheit der Öleinfuhren aus dem Iran gewährleisten und den Transport von Öl aus der Golfregion nach Indien kontrollieren;
- Entwicklungsdiplomatie der Meerengen (Strategien "Perlenkette", "blaues Wasser" usw.);
- der Bau eines Marinestützpunktes in Dschibuti ermöglicht die Kontrolle der Öleinfuhren (durch die Meerengen Bab-el-Mandeb und Hormuz) und bietet militärische Garantien für die chinesischen Interessen auf dem afrikanischen Kontinent; Kontrolle über das Südchinesische Meer und teilweise den Indischen Ozean (zur Kontrolle der Öl-/Gaseinfuhren) (Smotrytska, 2021).

7.4. Geo-ökonomischer Aspekt:

- Ein multidimensionales Modell der regionalen Zusammenarbeit wird den geoökonomischen Entwicklungsraum durch die Bildung folgender Bereiche (Korridore) erweitern:
 1. Verkehrskorridor,
 2. Energie-Korridor,
 3. Einkaufskorridor,
 4. Cyber- und Informationskorridor,
 5. Wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit,
 6. Landwirtschaftliche Entwicklung,
 7. Kultureller Austausch
 8. Verbesserung der Bildungs- und Berufschancen,
 9. Entwicklung des Tourismus,
 10. Sicherheit und politische Interaktion.
- Die BRI, die MSR und die polare SR sowie die Einrichtung von Hafenaußenposten in ASEAN, Afrika und MOE deuten auf die Absicht hin, die sanfte "wirtschaftliche" Kontrolle über ganz Eurasien und Afrika zu übernehmen.

8. Welche BRICS-Mitglieder werden mehr von den neuen BRI-Strukturen profitieren?

- Ein offensichtlicher Gewinner (von BRICS) der neuen Struktur ist China. Daher können bei der Analyse der Auswirkungen der BRI auf einzelne Länder einige Aspekte hervorgehoben werden:
 - Eine große Weltwirtschaft wie China wird durch ihre wirtschaftliche Größe und ihre Bedeutung als Handelspartner fast zwangsläufig an Marktmacht gewinnen;
 - Beschleunigung der Ausweitung der Nutzung chinesischer Waren, Technologien und Investitionen im Ausland (Export nicht nur von Waren, sondern auch von Fabriken), Machtgewinn durch ausländische Direktinvestitionen und "Aktien"-Ansatz;
 - Im letzten Quartal 2020 stieg der Handel Chinas mit den Ländern des Gürtels und der Straße um 3,2 %, was fast 10 %-Punkte höher ist als die gesamte negative Wachstumsrate des chinesischen Außenhandelsvolumens (Kuhn, 2020);
 - Es wird erwartet, dass die BRI das chinesische BIP über einen Zeitraum von zehn Jahren jährlich um 0,3 % steigern und Zugang zu neuen ressourcenreichen Märkten und Handelsrouten verschaffen wird, während die Abhängigkeit von bestehenden Märkten verringert wird (UN, 2020);
 - Chinesische Unternehmen dringen in den Bank-, Technologie- und Einzelhandelssektor der BRI-Märkte auf drei Kontinenten ein. Sie globalisieren ihre Wirtschaft und erweitern die Grenzen des geoökonomischen Einflusses ihres Landes.

Und das ist nur der wirtschaftliche Aspekt, ohne die Infrastruktur, die geopolitischen Auswirkungen und die geoökonomische und kulturelle Expansion zu erwähnen.

Trotz der zahlreichen Vorteile für Russland und Südafrika (insbesondere in Anbetracht der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung der Länder, der unbefriedigenden Logistik und der russisch-ukrainischen Krise), der Ergebnisse für Brasilien (das eher ein entfernter Akteur ist) und Indien (das von der BRI eher verliert als gewinnt), bleibt China der wichtigste "BRICS-Nutznießler" der BRI.

9. Welche Länder werden am meisten von der BRI profitieren?

Da die BRI zu einer "Prozessmarke" wurde, wuchs die Zahl der Länder, die von der Initiative profitieren könnten, allmählich:

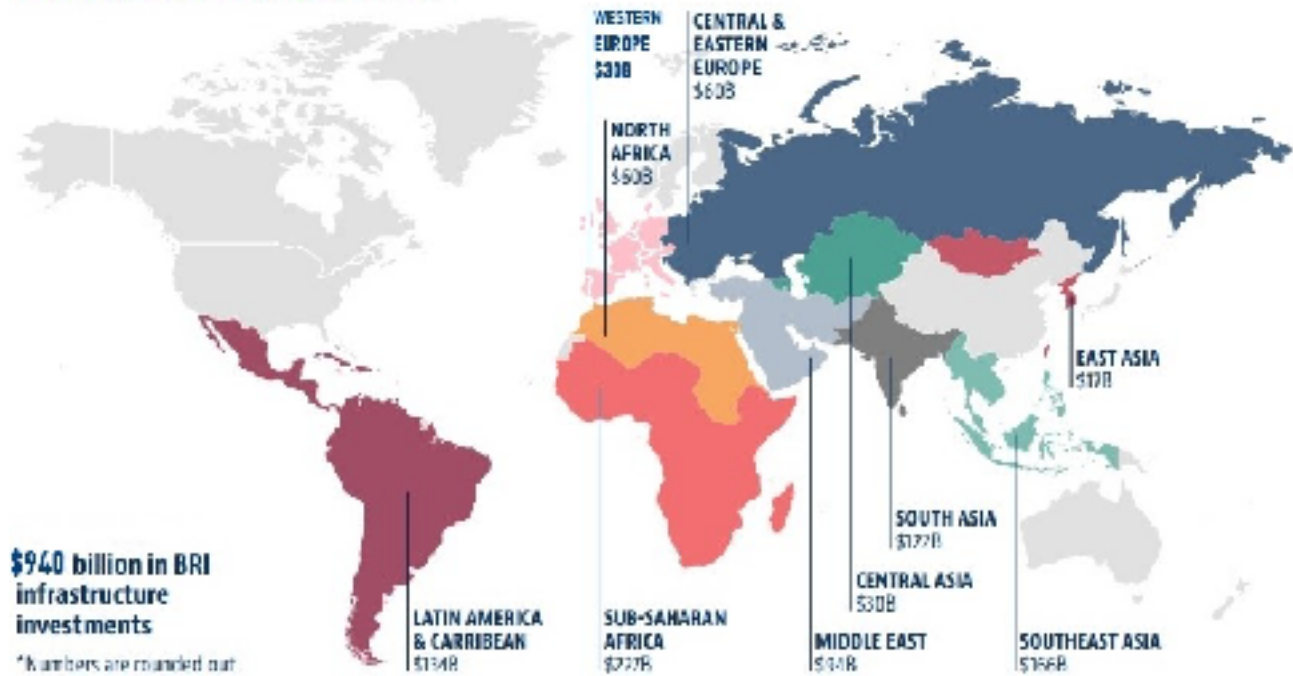
- Westeuropa (Brattberg & Soula, 2018) und Lateinamerika (Boo & de Los Heros, 2020) werden voraussichtlich in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung erheblich profitieren. Lokale Unternehmen, insbesondere in den Bereichen Handel, Logistik und Bauwesen, werden davon profitieren, wenn die Region beginnt, die Vorteile einer BRI-Drehscheibe zu erkennen;
- Mittel-Ost-Europa: Die Entwicklung von Energie- und Logistikbereichen ermöglicht es der Region, ihre Position innerhalb der EU als wichtige Logistikkdrehscheibe in Europa zu stärken und gleichzeitig die Energieunabhängigkeit für die meisten Länder der Region zu sichern (Smotrytska, 20.9.2020);
- in Afrika waren Ende 2020 schätzungsweise mehr als 90 BRI-bezogene Projekte in der Pipeline; die 3,2 Mrd. USD teure Eisenbahnlinie, die Kenias Hauptstadt Nairobi mit der Hafenstadt Mombasa am Indischen Ozean verbindet, ist ein Beispiel für die Auswirkungen der BRI auf den Kontinent (Smotrytska, 2021);
- Chinas Handel mit dem Nahen Osten hat sich zwischen 2000 und 2016 auf 114 Mrd. USD verzehnfacht. Es wird erwartet, dass die BRI diese Beziehungen weiter stärkt und dazu beiträgt, Dubais Status als wichtiger Zugangspunkt für chinesische Unternehmen in der Region zu verbessern (Sidlo, 2020);
- In Zentralasien investiert China allein in Kirgisistan in Straßen-, Strom- und Gaspipelineprojekte im Wert von 4,5 Milliarden USD. Eine der Routen durch die Region ist eine 12 000 km lange Güterzugstrecke, die China über Kasachstan und Weißrussland mit dem Vereinigten Königreich verbindet und das Potenzial hat, die Frachttransitzeiten um die Hälfte zu verkürzen; der China-Europa-Eisenbahn-Express verbindet bereits Dutzende von Städten in Europa und Asien (Taliga, 2021);
- Zu den wichtigsten Projekten in Südasien gehören der Ausbau der Verkehrsverbindungen in Bangladesch sowie der Bau von Häfen und Kraftwerken in Sri Lanka und Pakistan. Zu den weiteren bedeutenden Investitionen gehören Projekte in der Mongolei, die fast so viel wert sind wie das nominale BIP des Landes im Jahr 2017 (3 Mrd. USD), und 5,2 Mrd. USD für den Bau von drei Flughäfen in Kambodscha (Yuan, 2019);
- In der ASEAN-Region haben sich die ausländischen Direktinvestitionen Chinas zwischen 2014 und 2017 fast verdoppelt. Südasien und Südostasien haben den Löwenanteil der chinesischen ausländischen Direktinvestitionen in B&R-Länder erhalten. Es wird erwartet, dass Länder wie Laos und die Philippinen erheblich davon profitieren werden - zum Beispiel durch chinesische Finanzmittel und technisches Know-how für den Bau von Eisenbahnverbindungen (Tritto & Sejko, 2021).

Somit konzentriert sich ein Großteil des Anstiegs der ausländischen Direktinvestitionen in die BRI-Länder auf Südasien, Afrika und Zentralasien, während sich der Anstieg der Bauprojekte auf Südasien, den Nahen Osten und Südostasien konzentriert. Der Hauptnutznießer bleibt jedoch die ASEAN-Region, die zwischen 2016 und 2030 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 26 Billionen USD oder 1,7 Billionen USD pro Jahr benötigen wird, um ihre Wachstumsdynamik aufrechtzuerhalten, und die BRI trägt zur Finanzierung eines beträchtlichen Teils davon bei. (Siehe Einzelheiten in Anhang 5 und Anhang 6)

Anhang 5: Die Auswirkungen der BRI auf die Weltregionen

Geschätzte BRI-Investitionen in über 150 Ländern von 2020 bis 2030. Das Prognosemodell umfasst die Kerninfrastruktur, einschließlich Strom, Schiene, Straße, Häfen und Wasser, sowie damit verbundene Aktivitäten, einschließlich der Exportindustrie.

TOP INVESTMENT REGIONS



Research by Silk Road Associates. Estimated BRI investments across 150+ countries from 2020 to 2030. Forecasting model includes core infrastructure, including power, rail, road, ports, and water, as well as related activity, including export manufacturing. Figures are expressed in current USD.

Quelle: Silk Road Associates, 2020

Anhang 6: Die wichtigsten Vorteile der BRI

850 Potential ASEAN Infrastructure Projects



Source: Research by Silk Road Associates. Examined infrastructure projects across the ASEAN region that are under construction, waiting for approval or proposed. These are categorized via sector and project type.

10. Wie hat sich die Covid-19-Pandemie auf den Fortschritt der Belt & Road Initiative ausgewirkt?

Wenn die ganze Welt sehen kann, wie eine Pandemie das Leben der Menschen verändern und beeinflussen kann, muss man verstehen, dass die Folgen in der Politik von Land zu Land leicht variieren.

In China gelang es, den Ausbruch der Pandemie relativ schnell unter Kontrolle zu bringen, aber sie hatte (und hat) natürlich erhebliche Auswirkungen auf die chinesische Wirtschaft und Außenpolitik (vor allem auf der "untersten" Ebene, da das Land seine Grenzen für alle Ausländer strikt geschlossen und die Verbindungen zwischen den Ländern auf ein Minimum beschränkt hat).

Darüber hinaus musste China aufgrund der Pandemiebeschränkungen die neue BRI-Strategie so anpassen, dass die Initiative ihre Aufgabe weiterhin erfüllen kann. So führte das Land eine neue Strategie für die Zeit nach dem 19. Jahrhundert ein, die um große Auswirkungen auf den Handel Chinas mit den BRI-Ländern erweitert wurde. Die neue Strategie wurde als "duale Zirkulation" (Strategie, die ein neues Gleichgewicht weg von der globalen Integration (die erste Zirkulation) und hin zu einer stärkeren Abhängigkeit vom Inland (die zweite Zirkulation) vorsieht) bezeichnet und impliziert mehrere gleichzeitige Verschiebungen (Blanchette & Polk, 2020):

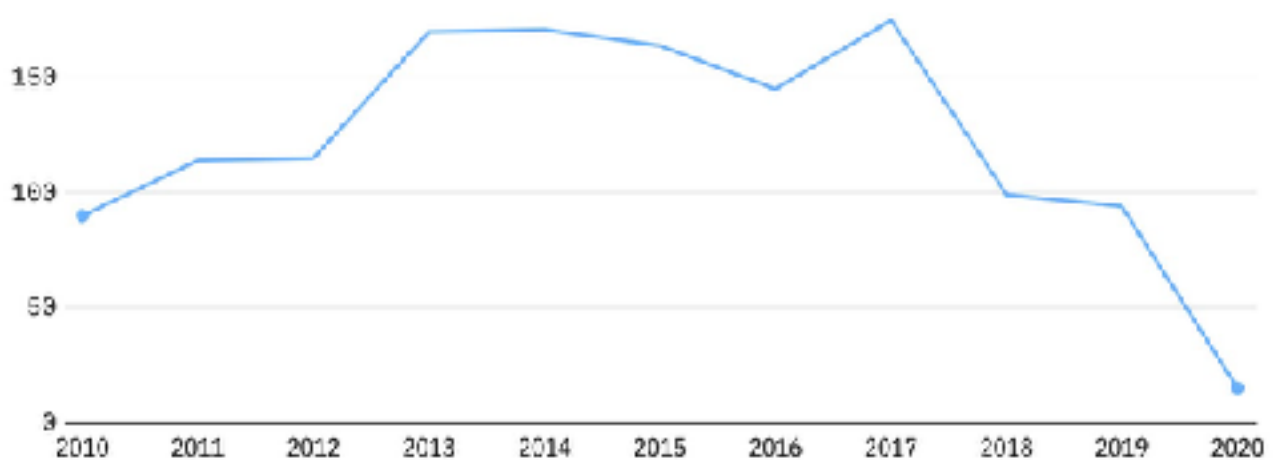
- Stärkung der chinesischen Binnenkonsummärkte als Quelle des Wirtschaftswachstums;
- Priorisierung der heimischen Hightech-Produktion und der damit verbundenen Dienstleistungen für den Export;
- Verringerung der Abhängigkeit von den Einnahmen aus dem Export von geringwertigen Industriegütern; und
- Verringerung der Abhängigkeit von einzelnen Quellen für Importe nach China.

Diese Verlagerung könnte den BRI-Ländern zumindest kurz- und mittelfristig zugute kommen. So könnten die afrikanischen Länder, die derzeit nur 4 % der Einfuhren Chinas liefern, von der Diversifizierung der Einfuhren und dem Wachstum des Verbrauchermarktes, das diese Politik mit sich bringt, profitieren.

Die größte Auswirkung der Pandemie auf die BRI ist also der Zugang zum chinesischen Markt und zu China selbst. Ab März 2020 wird es selbst für die gewieftesten und innovativsten ausländischen Geschäftsleute und ihre neuen Produkte extrem schwierig, nach China zu gelangen, insbesondere für Produkte mit hohem Mehrwert (Xiaolong, 2020). Die Einreise nach China wird eine beträchtliche Lockerung der chinesischen Einwanderungsbestimmungen und der nichttarifären Handelsbeschränkungen mit den BRI-Ländern erfordern, die (hoffentlich) 2021 noch nicht in Sicht sind.

Die Auswirkungen beschränken sich jedoch nicht nur auf eine "Zugangsbeschränkung". So gab China im Juni 2020 bekannt, dass 20 % der BRI-Projekte von dem Virus "ernsthaft betroffen" waren, wobei bis zu 40 % "etwas betroffen" waren (Zou, 2020). Das bedeutete, dass die gesamten BRI-Investitionen in der ersten Jahreshälfte 2020 um satte 50 % zurückgingen, gegenüber 46 Mrd. USD im gleichen Zeitraum 2019 (Shehadi, 2020). Aufgrund dieser Zahlen (und da Chinas Binnenwirtschaft aufgrund von Covid-19 unter großem Druck steht) hat die chinesische Führung beschlossen, dass es vorerst klüger ist, sich mehr auf die innere Entwicklung zu konzentrieren, anstatt massiv Geld im Ausland zu investieren, so dass weitere Investitionen wahrscheinlich viel sorgfältiger durchdacht werden, mit einem besonderen Fokus auf den Gewinn, etwas, das vielen BRI-Investitionen derzeit fehlt. (Siehe Einzelheiten in Anlage 7).

Number of construction projects owned by Chinese corporations, 2010-2020



Only projects valued over \$25m included

Source: GlobalData

INVESTMENTMONITOR

Diese Daten bedeuten jedoch nicht, dass China die BRI-Kreditvergabe nicht auf hohem Niveau halten könnte. BRI-Darlehen machen nur einen kleinen Teil des gesamten chinesischen Kreditportfolios aus, und Chinas wichtigste politische Banken haben genügend politischen Rückhalt, um die Kosten für anstehende (und aufgrund der Pandemie "eingefrorene") Projekte zu tragen.

Zusätzlich zum Angebotsschock hat Covid-19 die Nachfrage vieler Länder nach BRI-Investitionen verringert, nicht zuletzt aufgrund des sinkenden Energiebedarfs und der geringeren Möglichkeit, Geld zu leihen.

Erwähnenswert ist die derzeitige Nutzung der BRI-Umschlagstraßen für die Versorgung anderer Länder mit Medizintechnik und Medikamenten zur Bekämpfung des Covid-19-Ausbruchs außerhalb Chinas. Ab Januar 2020 hat die Regierung den "Medizinbereich" (insbesondere Technologien, die KI und andere Innovationen zur Überwachung von Covid-19-Trägern nutzen) unter strengste Kontrolle gestellt und "Exportrechte" nur an Unternehmen vergeben, die geprüft (Qualitätsstandards) und zugelassen sind (Shehadi, 2020). In der Zwischenzeit wird auch internationalen E-Commerce-Initiativen im Bereich der Medizintechnik Vorrang eingeräumt, um das Wirtschaftswachstum in China zu beschleunigen.

Investitionen in energiebezogene Projekte außerhalb und innerhalb Chinas wurden von der Pandemie am stärksten beeinflusst (Tu, 2020). So hat der Rückgang der traditionellen Brennstoffe am stärksten getroffen. Tatsächlich war die erste Hälfte des Jahres 2020 der erste Halbjahreszeitraum, in dem Energieinvestitionen im Zusammenhang mit nicht-fossilen Brennstoffen (einschließlich großer Wasserkraftwerke und Solarenergie) die BRI-Energieinvestitionen dominierten, was zur Umsetzung der Strategien zur "Ökologisierung der BRI" beitrug (Cell Press, 2019). Die Hinwendung zur "Ökologisierung" war langfristig gesehen sehr ergebnisorientiert (d. h. die EU hat stets betont, dass die BRI nicht grün genug ist, um in Europa sicher und erfolgreich umgesetzt zu werden). Aber diese Trends werden deutlicher werden, wenn sich der Staub gelegt hat und ein globales Covid-19-Impfprogramm beginnt.

Was die derzeitigen Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der BRI betrifft, so ist China bestrebt, seine wertvollen Erfahrungen im Kampf gegen Covid-19 mit anderen BRI-Ländern zu teilen, wobei ein Schlüsselbereich des Potenzials in Projekten liegt, die sich auf die Stärkung der Gesundheitssysteme einkommensschwacher Länder konzentrieren, auch wenn der Schwerpunkt eher auf weichen Prozessen als auf harter Infrastruktur liegt.

Darüber hinaus werden die Veränderungen in den globalen Versorgungsketten kurzfristig neue Möglichkeiten zur Diversifizierung durch gemeinsame Aktivitäten mit anderen Ländern bieten. Es gibt auch ein Potenzial für eine beschleunigte digitale BRI (Digital Belt and Road) in Bezug auf chinesische Technologieunternehmen, und private Akteure könnten nun in der BRI aktiver werden (Lewis et al., 2021).

11. Was sind die langfristigen Aussichten für die BRI? Kann der chinesische Gürtel und die Straße als Beginn des asiatischen Jahrhunderts betrachtet werden?

Bei der Untersuchung des Charakters des neuen geopolitischen Projekts ist zunächst zu betonen, dass es darauf abzielt, die gesamte wirtschaftliche Landkarte der Welt radikal zu verändern. Darüber hinaus betrachten viele Wirtschaftsexperten dieses Projekt als den ersten Schuss im Kampf zwischen Ost und West um Einfluss in Eurasien.

Die Belt&Road-Initiative, die auf einem mehrdimensionalen Ansatz ("fünf Verbindungen") basiert, fördert eine für beide Seiten vorteilhafte internationale Zusammenarbeit. Im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten, die im Rahmen der neoliberalen Globalisierung auf den Weg zur Welthegemonie setzten, hat Chinas Außenpolitik damit einen Kurs zur Regionalisierung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen eingeschlagen.

Wirtschaftlich wird China der Wachstumsmotor für Asien und die Welt bleiben. Sein Beitrag zum globalen Wachstum wird nach Prognosen des IWF bis 2023 auf über 28 % steigen (eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 6,1 %) (Huiyao, 2019). Die Art der wirtschaftlichen Rolle Chinas wird sich jedoch zusammen mit der innenpolitischen Neuausrichtung weiterentwickeln.

Die Initiative wird voraussichtlich auch den Welthandel um 12 % ankurbeln und sich auf mehr als 65 Länder und fast zwei Drittel der Weltbevölkerung auswirken (Konings, 2018).

Kurze langfristige Zusammenfassung:

Die BRI wird schätzungsweise (Globe):

- Steigerung des globalen BIP um etwa 4,2 % im Jahr 2040 bzw. 9,3 % des BIP in den Jahren 2019 - 2021 (Cebr, 2019);
 - bis zu 56 Ländern wird prognostiziert, dass ihr jährliches BIP im Jahr 2040 dadurch um mehr als 10 Mrd. USD gesteigert wird (Cebr, Mai 2019);
 - die Einrichtung von mehr als 35 Wirtschaftskorridoren, darunter die folgenden strategischen Verteilungswege, die sich auf den künftigen Transport von Handelsgütern auswirken werden (OECD, 2018).
- Ein angestrebtes Fertigstellungsdatum (100. Jahrestag der VR China (2049)):
- China würde Investitionen im Wert von mehreren Billionen US-Dollar (4 - 8) tätigen - in Häfen, Flughäfen, Straßen, Eisenbahnen (einschließlich Hochgeschwindigkeitsstrecken), Brücken und Tunnel sowie in Kraftwerke und Telekommunikationsnetze (OECD, 2018);
- Eines der bemerkenswertesten Beispiele ist ein "Supernetz" für saubere Energie, das aus Ultrahochspannungsstromnetzen besteht, die China und einen Großteil des eurasischen Kontinents verbinden (Zhang, 2018).
- Es wird geschätzt, dass die BRI (China):
 - einen Wettbewerbsvorteil bei der Abfertigung von Schiffen in den wichtigsten Kanälen der Welt, der Abfertigung von Waren in den wichtigsten Eingangshäfen;
 - die Priorisierung des Bodentransports von Waren in den Wirtschaftszonen der Schlüsselländer;

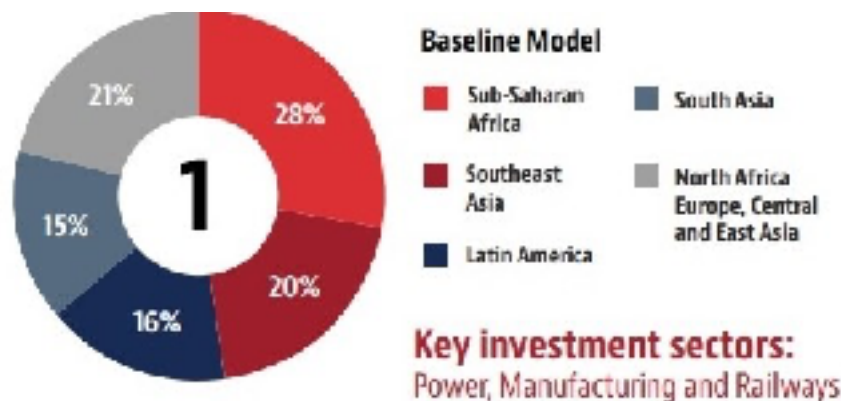
- die Fähigkeit, die Hafenwirtschaft in den an der BRI beteiligten Häfen zu nutzen, verschafft dem Land einen kommerziellen Vorteil auf dem Weltmarkt;
- in dem Maße, in dem Chinas Industrialisierung und sein BIP wachsen, werden seine Exporte auf dem Handelsmarkt allmählich mit den US-Exporten gleichziehen.

Daher können wir 5 Hauptszenarien (Modelle) für die weitere Entwicklung der BRI vorhersagen:

1. Basismodell: Die Fortsetzung des derzeitigen Kurses entspricht geschätzten 940 Milliarden USD an BRI-Infrastrukturinvestitionen

Wenn die BRI-Infrastrukturinvestitionen ihren derzeitigen Kurs beibehalten, werden in den ursprünglichen 65 Kernländern der BRI weiterhin erhebliche Investitionen getätigt, ebenso wie in den kürzlich beigetretenen lateinamerikanischen Ländern. In diesem Modell wird die Zahl der BRI-Projekte zwar weiter steigen, aber viele Projekte werden von durchschnittlicher Größe sein und einen geringeren Wert haben, ein Trend, der sich bereits abzeichnet. (Einzelheiten in Anlage 8).

Anlage 8: Basismodell



2. Globales Kooperationsmodell: Zusammenarbeit ist ein großer Gewinn, insgesamt 1,32 Billionen USD an BRI-Investitionen

Die bisherigen Erfahrungen deuten darauf hin, dass die Zusammenarbeit die BRI-Lösung ist, von der alle Seiten profitieren, die den politischen Widerstand verringert und die höchste langfristige Erfolgsquote für Infrastrukturprojekte sowie einen besseren Zugang zu laufenden multilateralen Finanzierungen gewährleistet. Dieses Szenario basiert auf formelleren Partnerschaften zwischen China und externen Dritten, einschließlich anderer Regierungen und Privatkapital, sowie auf der Abstimmung von BRI-Projekten mit den multilateralen Entwicklungsbanken. (Siehe Einzelheiten in Anlage 9).

Anlage 9: Globales Kooperationsmodell

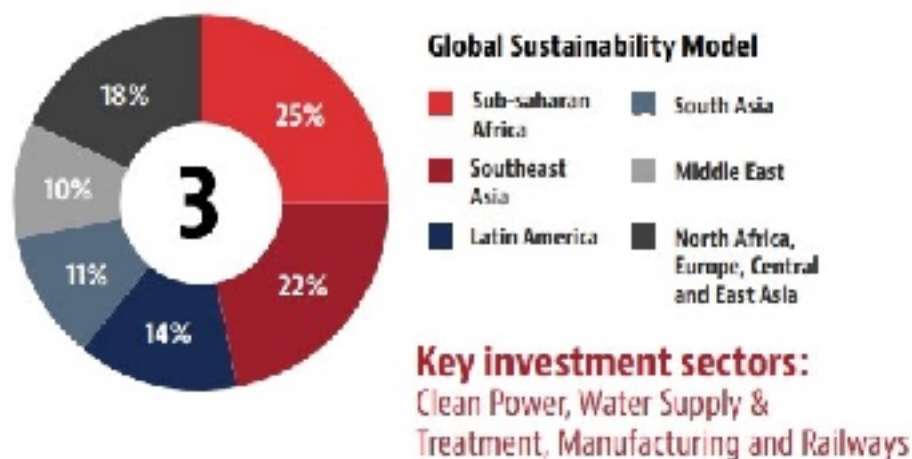


3. Globales Nachhaltigkeitsmodell:

Nachhaltigkeit wird zum Schlüsselfaktor und treibt die künftigen BRI-Investitionen auf 1,2 Billionen USD

Wenn China seine BRI-Ziele noch enger mit seinen Nachhaltigkeitsinitiativen abstimmt, ist es sehr wahrscheinlich, dass es Zugang zu neuen multilateralen Finanzierungsströmen für BRI-Projekte erhält. Dies wird auch dazu führen, dass chinesische Ingenieur- und Bauunternehmen weltweit wettbewerbsfähiger werden, wenn es darum geht, den Zuschlag für große saubere Energie- und Wasserprojekte im Rahmen der BRI zu erhalten. (Siehe Einzelheiten in Anlage 10).

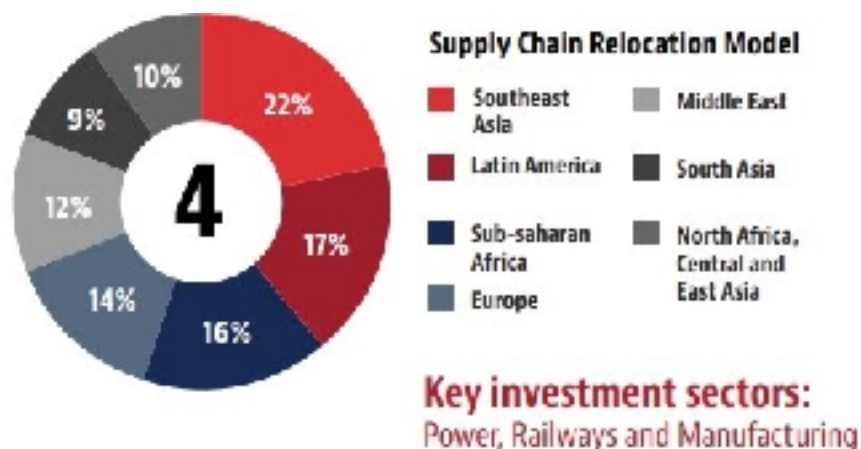
Anlage 10: Globales Nachhaltigkeitsmodell



4. Modell zur Verlagerung der Lieferkette: Wenn die Zölle längerfristig hoch bleiben, können BRI-Infrastrukturprojekte immer noch schätzungsweise 1,06 Billionen USD einbringen

Die anhaltenden Handelsspannungen zwischen den USA und China haben dazu geführt, dass chinesische Unternehmen ihre Produktion teilweise aus China in Niedrigkostenländer in Südostasien und Südasien verlagern. In diesem Szenario führt der Zustrom von Produktion zu einem erneuten Interesse an BRI-Infrastrukturinvestitionen in diesen Ländern (privat und durch staatliche Unternehmen), um die Produktionsverlagerung zu unterstützen. (Siehe Details in Anhang 11).

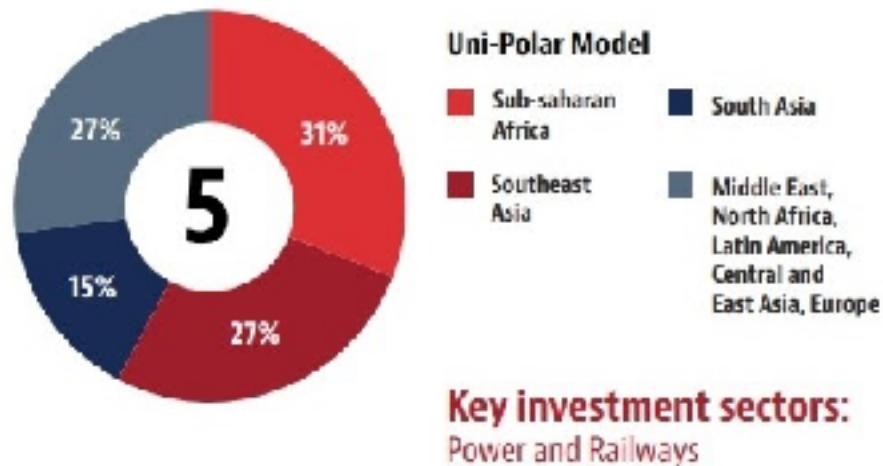
Anlage 11: Modell für die Verlagerung der Lieferkette



5. Unipolares Modell: Globaler Protektionismus dämpft künftige BRI-Investitionen in Höhe von 560 Mrd. USD.

Ein harter, politisierter und protektionistischer Wettbewerb zwischen den Ländern wird die weltweiten BRI-Investitionen im Vergleich zum Basismodell (Prognose 1) fast halbieren. Von allen fünf Prognosen bietet diese den bescheidensten Nutzen für alle Beteiligten. (Siehe Einzelheiten in Anlage 12).

Anlage 12: Unipolares Modell



Quelle für Anlagen 8- 12: McKenzie 2019

Wenn wir von einem möglichen asiatischen Jahrhundert sprechen, das im Zentrum der regionalen Wirtschaft liegt, wird China zweifellos eine zentrale Rolle in Eurasien spielen. Mit der Umsetzung der BRI und der Erkenntnis, dass Multilateralismus der einzige Weg ist, um unsere transnationalen Herausforderungen zu bewältigen und eine offene, integrative Weltwirtschaft aufrechtzuerhalten, wird Chinas Rolle in Asien und der Welt darin bestehen, die internationale Ordnung aufrechtzuerhalten und gleichzeitig innovative Lösungen für die Global Governance anzubieten, im Einklang mit seiner Verantwortung als wichtiger Global Player.

In der vorangegangenen Phase der Globalisierung trieben die chinesischen Exporte den Welthandel an, während ausländische Investitionen zur Modernisierung der Wirtschaft beitrugen. In der Globalisierung 4.0 werden chinesische Importe eine immer größere Rolle spielen, da chinesische multinationale Unternehmen in ganz Asien und der Welt investieren. Es wird erwartet, dass das Konsumwachstum in Asien bis 2030 das der USA und Westeuropas zusammen übertreffen wird (Huiyao, 2019).

Schätzungen zufolge könnten die BRI-Verkehrsprojekte bei vollständiger Umsetzung den Welthandel um 1,7 % bis 6,2 % steigern, das globale Realeinkommen um 0,7 % bis 2,9 % erhöhen und dabei helfen, 7,6 Millionen Menschen aus der extremen Armut zu befreien (Pazarbasioglu, 2019). Um das Potenzial der BRI wirklich auszuschöpfen, wird sich die BRI in den kommenden Jahren auf einen stärker multilateralen Ansatz verlagern.

Die Frage, ob die Umsetzung der BRI der Beginn des asiatischen Jahrhunderts ist, ist jedoch nicht ganz richtig. Außerdem ist es noch zu früh, um von der Existenz eines solchen überhaupt zu sprechen (ADB, 2019).

Die chinesische Wirtschaft und das Potenzial sind stark, das der BRI und Asiens ist sogar noch größer, aber man muss verstehen, dass es bei der Rolle als Lokomotive der neuen Ära nicht nur um eine starke Wirtschaft und Entwicklung geht, sondern auch um ein hohes Maß an Stabilität und Sicherheit. Während einige Länder in Asien (z. B. China, Japan, Südkorea) sich der Stabilität rühmen, ist das Sicherheits- und Stabilitätsniveau in der Region insgesamt im Vergleich zur alten Welt (Europa) noch immer niedrig.

Darüber hinaus kann die BRI auch als ein neuer Ansatz der chinesischen Außen- und Innenpolitik betrachtet werden, um sich an die neuen Trends in der Geopolitik der Welt und die unverhältnismäßige Entwicklung des Landes selbst anzupassen. Betrachtet man die chinesische politische Ökonomie im 21. Jahrhundert, so stellt man fest, dass die Motoren der Wirtschaft, die China einst zur Entwicklung führten, heute genau die Probleme sind, die die Entwicklung und das Wachstum verzerren. Diese Probleme machen die "Herausforderungen Chinas" aus, und sie sind eng miteinander verbunden, so dass lokale Maßnahmen für langfristige Lösungen unwirksam sind. Daher braucht China eine Umstrukturierung der sozialen und wirtschaftlichen Architektur des Landes, die nicht nur eine großartige Lösung für diese Herausforderungen ermöglicht, sondern auch die Stabilität der inneren Angelegenheiten garantiert. Durch den Einsatz der BRI will China Frieden und Harmonie in seinen internen Strukturen in Wirtschaft und Gesellschaft erreichen. Angesichts der innenpolitischen Herausforderungen Chinas ist die BRI daher für das Überleben eines stabilen Chinas unerlässlich.

Mit Blick auf die globale Dimension und die Bedeutung der BRI für die Existenz des heutigen Chinas ist festzustellen, dass die BRI einen möglichen Integrationsmechanismus in Eurasien unter der Führung Chinas darstellt, der Asien innerhalb seiner Grenzen vereint, aber auch eine gefährliche asymmetrische Struktur aufweist (die Größe von Chinas riesiger Wirtschaft und die kleineren Volkswirtschaften in den meisten Empfängerländern entlang der BRI). Dies bringt uns zu der Frage der Schaffung eines stabilen multilateralen Rahmens, der nicht nur wirtschaftliche, sondern auch sicherheitspolitische Fragen in Asien angehen kann.

Die Geschichte zeigt, dass Asien im Gegensatz zu Europa nie gezwungen war, eine Verhandlungskultur zu schaffen: Während ganz Europa zweimal in verheerende Kriege verwickelt war, die es nicht gewinnen konnte, waren die Länder gezwungen, sich an den Tisch der Diplomatie und der Verhandlungen zu setzen, was schließlich zur Schaffung eines Kompromisses führte - der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa. Die Länder Asiens hingegen standen in der jüngeren Geschichte nie am Rande des Überlebens, so dass sie sich nicht gezwungen sahen, eine pankontinentale Union oder einen einheitlichen panasiatischen Integrationsmechanismus zu schaffen.

Bis heute haben die Länder der Region keinen stabilen multilateralen Mechanismus geschaffen, der ihnen helfen könnte, eine Kompromisslösung in der Frage der rechtlichen Registrierung von Staatsgrenzen und territorialen Ansprüchen zu finden (Bajrektarevic, 2014). Auch wenn die asiatischen Länder heute eher bereit sind, sich zu konsultieren und in Fragen der Integration und der Schaffung einer Zone des gemeinsamen Wohls zusammenzuarbeiten, gibt es in Asien dennoch kaum einen Staat, der keine territorialen Streitigkeiten in seiner Nachbarschaft hat. Diese Frage ist eine der wichtigsten, da sie die territoriale Integrität der Staaten garantieren und die Nichteinmischung in ihre inneren Angelegenheiten gewährleisten kann und eine der Barrieren für externe Bedrohungen ihrer nationalen Sicherheit wie Schmuggel, internationale Kriminalität, extremistische und terroristische Bewegungen und illegale Migration darstellt.

Zahlreiche Integrationsmechanismen wie ASEAN, APEC, SAARC oder BRI wurden in den meisten Fällen geschaffen, um gemeinsam wirtschaftliche Probleme zu lösen und die wirtschaftliche Integration in der Region oder den Subregionen zu erreichen, nicht aber, um Sicherheitsfragen anzugehen.

Dem wirtschaftlich und potenziell starken Osten fehlt es heute an einer stabilen politischen Integration und er ist nicht in der Lage, aus seinem Erfolg Kapital zu schlagen. Um die Gesamtmacht der asiatischen Länder zu konsolidieren, muss der größte Kontinent die Schaffung eines eigenen umfassenden panasiatischen multilateralen Rahmens in Betracht ziehen, ohne den es unmöglich ist, ein asiatisches Jahrhundert zu schaffen.

Referenzen

1. ADB (2019), Asia 2050: Realizing the Asian Century, *Asian Development Bank*, URL: [hyperlink](#) (Access 20/7/2021)
2. Bajrektarevic A.H. (2014), No Asian Century, *Modern Diplomacy media platform*, URL: [hyperlink](#) (Access 5/6/2021)
3. BBC (2013), What does Xi Jinping's China Dream mean?, *BBC*, URL: [hyperlink](#) (Access 12/7/2021)
4. Blanchette J., Polk A. (2020), Dual Circulation and China's New Hedged Integration Strategy, *Center for Strategic and International Studies*, URL: [hyperlink](#) (Access 16/7/2021)
5. Brattberg E., Soula E. (2018), Europe's Emerging Approach to China's Belt and Road Initiative, *Carnegie Research*, URL: [hyperlink](#) (Access 17/7/2021)
6. BRI (2020), Belt and Road Initiative, *BRI Newslette*, URL: [hyperlink](#) (Access 15/7/2021)
7. Boo B.,C., de Los Heros J.C. (2020), China's BRI& Latin America: A New Wave of Investments? *GRI News Reports*, URL: [hyperlink](#) (Access 17/7/2021)
8. Cebr (2019), From Silk Road To Silicon Road : World Economic League Table 2019, *The Chartered Institute of Building Report*, URL: [hyperlink](#) (Access 23/7/2021)
9. Cebr (May 2019), Belt and Road Initiative to boost world GDP by over \$7 trillion per annum by 2040, *The Chartered Institute of Building Report*, URL: [hyperlink](#) (Access 23/7/2021)
10. Cell Press (2019), Solar energy could turn the Belt and Road Initiative green, URL: [hyperlink](#) (Access 20/7/2021)
11. DevelopmentReimagine (2019), *Countries Along The Belt And Road- What Does It All Mean?* URL: [hyperlink](#) (Access 19/7/2021)
12. Eldridge, M. D. B; Meek, P. D; Johnson, R. N. (2014), *Taxonomic uncertainty and the loss of biodiversity on Christmas Island, Indian Ocean*, URL: [hyperlink](#) (Access 11/7/2021)
13. EP (2020), EU-China Comprehensive Agreement on Investment. Levelling the playing field with China, *European Parliamentary Research Service*, URL: [hyperlink](#) (Access 24/7/2021)
14. GT (2020), Summary of the 13th Five-Year Plan 2016-20, *The Global Times*, URL: [hyperlink](#) (Access 12/7/2021)
15. Hopkins N. (2012), Militarisation of cyberspace: how the global power struggle moved online, *The Guardian*, URL: [hyperlink](#) (Access 19/7/2021)
16. Hruby A. (2016), *China's Investments in Africa: What's the Real Story?*, URL: [hyperlink](#) (Access 22/7/2021)
17. Huiyao W. (2019), In 2020, Asian economies will become larger than the rest of the world combined - here's how, *World Economic Forum Report*, URL: [hyperlink](#) (Access 20/7/2021)
18. Jiang Y. (2021), The Continuing Mystery of the Belt and Road, *The Diplomat magazine*, URL: [hyperlink](#) (Access 21/7/2021)
19. Jie J. (2017), China to contribute additional 100 billion RMB to Silk Road Fund: Xi, *Xinhua*, URL: [hyperlink](#) (Access 18/7/2021)
20. Koda Y. (2017), China's Blue Water Navy Strategy and its Implications, *Center for a New American Security Report*, URL: [hyperlink](#) (Access 13/6/2021)
21. Konings J. (2018), *Trade impacts of the Belt and Road Initiative*, URL: [hyperlink](#) (Access 20/7/2021)
22. Korolyov V.,V. (2019), Project OBOR (One Belt One Road) as a historic challenge for Central Asia. Look from Kazakhstan, *Kazakh-German University Journal*, URL: [hyperlink](#) (Access 17/7/2021)
23. Kuhn L.,R.(2020), How China's BRI contributes to global economic recovery, *CTGN*, URL: [hyperlink](#) (Access 12/7/2021)
24. Lee A. (2020), Belt and Road Initiative debt: how big is it and what's next? *South China Morning Post*, URL: [hyperlink](#) (Access 15/7/2021)
25. Lewis D.,J. Xiaohua Yang, Diana Moise and Stephen John Roddy (2021), Dynamic synergies between China's Belt and Road Initiative and the UN's Sustainable Development Goals, *Journal of International Business Policy*, URL: [hyperlink](#) (Access 21/7/2021)
26. Liangyu (2017), President Xi says to build Belt and Road into road for peace, prosperity, *Xinhua*, URL: [hyperlink](#) (Access 17/7/2021)
27. Lucas E. (2021), *China's bid to divide the EU*, URL: [hyperlink](#) (Access 28/7/2021)
28. Moran T. (2010), Is China trying to "lock up" natural resources around the world? *CEPR's policy portal Research*, URL: [hyperlink](#) (Access 21/7/2021)
29. Mudbhary K. (2006), Rapid growth of selected Asian economies. Lessons and implications for agriculture and food security: Synthesis report, *FAO Regional Office for Asia and the Pacific, Bangkok, Thailand*, p. 75-79.
30. Nedopil, Wang, Ch. (2021), China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2020, *Green Belt and Road Initiative Center*, URL: [hyperlink](#) (Access 21/7/2021)
31. OECD (2010), China in the 2010s: Rebalancing Growth and Strengthening Social Safety Nets, *OECD contribution to the China Development Forum Reports*, URL: [hyperlink](#) (Access 15/7/2021)
32. OECD (2018), "The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", *OECD Business and Finance Outlook 2018*, OECD Publishing, Paris, URL: [hyperlink](#) (Access 22/7/2021)
33. Page J. (2014), China to Contribute \$40 Billion to Silk Road Fund, *The Wall Street Journal*, URL: [hyperlink](#) (Access 12/7/2021)
34. Pazarbasioglu C. (2019), Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, *The World Bank Group*, URL: [hyperlink](#) (Access 20/7/2021)

35. People's Daily (2017), Xi's 'common destiny' for mankind enlightens world: People's Daily, *The Global Times*, URL: [hyperlink](#) (Access 19/7/2021)
36. Prodi G., Fardella E. (2018), The Belt And Road Initiative And Its Impact On Europe, *Russia in Global Affairs Journal*, URL: [hyperlink](#) (Access 14/7/2021)
37. Raiser M., Ruta M. (2019), *Managing the risks of the Belt and Road*, URL: [hyperlink](#) (Access 1/7/2021)
38. Ruta M. (2018), *Three opportunities and three risks of the Belt and Road Initiative*, URL: [hyperlink](#) (Access 18/7/2021)
39. Sidlo K. (2020), The Chinese Belt and Road Project in the Middle East and North Africa, *Center for Social and Economics Research*, URL: [hyperlink](#) (Access 10/7/2021)
40. Sejko D. (2019), Protecting Foreign Direct Investment in the Belt and Road Countries, *HKUST IEMS Reports*, URL: [hyperlink](#) (Access 17/7/2021)
41. Sharma Sh.,D.(2002), Why China Survived the Asian Financial Crisis? *Brazilian Journal of Political Economy*, URL: [hyperlink](#) (Access 15/7/2021)
42. Shehadi S. (2020), How Covid has changed China's Belt and Road Initiative, *Investment Monitor Report*, URL: [hyperlink](#) (Access 18/7/2021)
43. Smotrytska M. (2020), "Silk" geopolitics as a new phenomena of XXI century, *Modern Diplomacy media platform*, URL: [hyperlink](#) (Access 20/6/2021)
44. Smotrytska M. (Sep.2020), Belt and Road in the EU, Central and East Europe: Roads of challenges, *Modern Diplomacy media platform*, URL: [hyperlink](#) (Access 20/6/2021)
45. Smotrytska M. (20.9.2020), Belt and Road in the Central and Eastern EU and non-EU Europe: Obstacles, Sentiments, Challenges, *International Institute IFIMES*, URL: [hyperlink](#) (Access 20/6/2021)
46. Smotrytska M. (2021), World Ocean Safety and Logistics: Chinese "Diplomacy of Straits", *Modern Diplomacy media platform*, URL: [hyperlink](#) (Access 25/7/2021)
47. Smotrytska M. (Feb.2021), IFIMES for the Global Greening Economy (A Brief Impact Study) , *International Institute IFIMES*, URL: [hyperlink](#) (Access 24/7/2021)
48. Smotrytska M. (Jul.2021), The Arctic Silk Road: Belt And Road In North Dimension. Fight For The North, *Modern Diplomacy media platform*, URL: [hyperlink](#) (Access 25/7/2021)
49. SRS (2019), *China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States*, URL: [hyperlink](#) (Access 25/7/2021)
50. Taliga H. (2021), Belt and Road Initiative in Central Asia. Desk study, *Friedrich-Ebert-Stiftung Reports*, URL: [hyperlink](#) (Access 23/7/2021)
51. Teixeira A.,G. (2019), Why China leads the world in logistics, *CGTN*, URL: [hyperlink](#) (Access 17/7/2021)
52. Tritto P., Sejko (2021), The Belt and Road Initiative in ASEAN – Overview, *HKUST IEMS Reports*, URL: [hyperlink](#) (Access 18/7/2021)
53. TRT (2021), *Why is the US concerned about China's naval base in Djibouti?* Paper, URL: [hyperlink](#) (Access 22/7/2021)
54. Tu K.,J. (2020), Covid-19 Pandemic's Impacts On China's Energy Sector: A Preliminary Analysis, *Center on Global Energy Policy*, URL: [hyperlink](#) (Access 22/7/2021)
55. UN (2020), *World Economic Situation and Prospects 2020*, URL: [hyperlink](#) (Access 16/7/2021)
56. UNSTAD (2021), World 2021 Investment Report, *United Nations Conference On Trade And Development Reports* , URL: [hyperlink](#) (Access 28/7/2021)
57. US Dep.of State (2011), *Remarks on India and the United States: A Vision for the 21st Century*, URL: [hyperlink](#) (Access 11/7/2021)
58. US Dep.of State (2020), United States Strategy for Central Asia 2019-2025: Advancing Sovereignty and Economic Prosperity (Overview), *Bureau of South And Central Asian Affairs Report*, p. 91-104.
59. Wade Sh. (2016), Afghanistan: China's 'New Silk Road' Picks Up Where Hillary Clinton's Flopped, *The Forbes Journal*, URL: [hyperlink](#) (Access 11/7/2021)
60. Wade Sh. (Nov.2016), The Countries Building The New Silk Road -- And What They're Winning In The Process *The Forbes Journal*, URL: [hyperlink](#) (Access 21/7/2021)
61. Wade Sh. (2019), What China Is Really Up To In Africa, *The Forbes Journal*, URL: [hyperlink](#) (Access 21/7/2021)
62. Wang J.,Y. (2007), What Drives China's Growing Role in Africa? *IMF Working Paper*, URL: [hyperlink](#) (Access 2/7/2021)
63. Wayne M. Morrison (2009), China and the Global Financial Crisis: Implications for the United States, *Congressional Research*, URL: [hyperlink](#) (Access 15/7/2021)
64. WITS (2017), *China trade balance, exports and imports by country 2017*, URL: [hyperlink](#) (Access 12/7/2021)
65. WowShack (2017), *14th Choke Point – How Vital Are The Malacca Straits To Global Trade?* URL: [hyperlink](#) (Access 11/7/2021)
66. Xiaolong W. (2020), China says one-fifth of Belt and Road projects 'seriously affected' by pandemic, *Reuters*, URL: [hyperlink](#) (Access 2/7/2021)
67. Yuan J. (2019), China's Belt and Road Initiative in South Asia and the Indian Response, *Issues & Studies Journal*, URL: [hyperlink](#) (Access 21/7/2021)
68. Zhang C. (2018), An Asia Super Grid Would Be a Boon for Clean Energy—If It Gets Built, *Council on Foreigner Relations*, URL: [hyperlink](#) (Access 26/7/2021)
69. Zou R. (2020), Assessing the Impact of Covid-19 on the Belt and Road Initiative, *China&US Focus*, URL: [hyperlink](#) (Access 8/7/2021)