

Andreas Breinbauer / Emanuela Hanes

China als Gewinner der Covid-19-Krise. Strategien und Supraplanung vor dem Hintergrund der Pandemie und der wirtschaftlichen/logistischen Herausforderungen in Europa bzw. Österreich.



Andreas Breinbauer
FH des BFI Wien

Abstract

Die Covid-Krise hat nicht nur die Vulnerabilität der Lieferketten auch bei den EndkonsumentInnen in Österreich/Europa sichtbar gemacht, sondern zeigt auch deutlich, wie China mit Hilfe seiner Supraplanungs-Ziele und -Strategien die Krise in eine Chance verwandeln konnte. China hatte die Covid-Pandemie früh in den Griff bekommen, die Wirtschaft erholte sich entsprechend. Als einzige Wirtschaftssupermacht konnte China 2020 ein Wirtschaftswachstum erzielen, die gestiegenen Exporte führten zu einem bislang unerreichten Handelsbilanzüberschuss mit der EU. Dieser Artikel analysiert die Wirtschaftsentwicklungen und logistischen Herausforderungen im Covid-Jahr 2020, vor allem zwischen China und der EU im Bereich See-, Bahn- und Luftfracht und die entsprechenden Reaktionen österreichischer LogistikerInnen. Anschließend wird argumentiert, dass für eine Adaption der Supply Chains, insbesondere zwischen China und Europa, aber auch für eine bessere wirtschaftliche Kooperation ein breiteres und tieferes Verständnis der chinesischen Strategien, Pläne und der übergeordneten chinesischen Supraplanung notwendig ist. Die entsprechenden Pläne werden vorgestellt und im Hinblick auf die Relevanz für Europa diskutiert. Es zeigt sich, dass sowohl die europäischen und insbesondere österreichische Unternehmen als auch die Politikverantwortlichen einen erheblichen Aufholbedarf haben, chinesische Strategien – auch das eigene Geschäftsfeld bzw. Politikfeld betreffend – zu verstehen und eigene Strategien im Umgang damit zu entwickeln, um mit China auf Augenhöhe kooperieren zu können.



Emanuela Hanes
Selbständige Expertin für
Strategie & Kooperation
EU-China

The Covid crisis has not only made the vulnerability of supply chains visible to end-users in Austria/Europe, but also clearly shows how China had been able to turn the crisis into an opportunity with the help of its superplanning goals and strategies. China had managed the Covid pandemic early on, and the economy recovered accordingly. Being the only one of economic superpowers able to achieve economic growth in 2020, China increased exports leading to an unprecedented trade surplus with the EU. This article analyzes the economic developments and logistical challenges in the Covid year 2020, especially between China and the EU in the field of sea, rail and air freight and the corresponding reactions of Austrian logisticians. Hereafter is shown that an adaptation of supply chains, especially between China and Europe but also for better economic cooperation, requires a broader and deeper understanding of Chinese policies, plans, and long-term overarching Chinese planning goals, as well as superplanning. The relevant plans will be presented and discussed with a view to their relevance to Europe. It turns out that both European and Austrian companies and European and national policymakers have a considerable need to understand Chinese strategies – including their own business or policy area – and to develop their own strategies in dealing with them in order to cooperate with China on an equal footing.

1 Einleitung

Die Covid-Krise hat nicht nur die Vulnerabilität der Lieferketten auch bei den EndkonsumentInnen in Österreich/Europa sichtbar gemacht, sondern zeigt auch deutlich, wie China mit Hilfe seiner Supraplanungs-Ziele die Krise in eine Chance verwandeln konnte. Die mangelnde Verfügbarkeit gerade von Schutzmasken und Desinfektionsmitteln zu Beginn und die gegenwärtigen Herausforderungen bei der Produktion der Impfstoffe, sowie die Unterbrechung bzw. Verzögerung von Lieferketten sind und waren wesentliche Elemente der öffentlichen Diskussion über die Versorgung der Bevölkerung in Europa bzw. Österreich. Als Konsequenz daraus folgt eine Diskussion, die Abhängigkeit von Produktion und Lieferketten in diesen wichtigen Bereichen, insbesondere von China, zu reduzieren und die entsprechenden Wertschöpfungsketten zu regionalisieren, während China mit geopolitischen Strategien, allen voran der Seidenstraßeninitiative, die Situation zu nutzen weiß.

Der Artikel analysiert zunächst die Außenhandelsströme Chinas, der USA und der EU/Österreich im Covid-Jahr 2020 sowie die logistischen Herausforderungen in den Lieferketten und Transportwegen China/EU/Österreich. Im Anschluss wird die chinesische Supraplanung dargestellt, ein Instrument zur langfristigen Zielerreichung, sowie die wichtigsten aktuellen Strategien Chinas. Abschließend werden die Auswirkungen des geopolitischen Rahmens auf die Lieferketten und österreichische Unternehmen analysiert. Am Ende des Artikels werden Empfehlungen für Verantwortliche in Politik und Wirtschaft gegeben.

2 Wirtschaftsentwicklung, Handel und Logistik im Covid-Jahr 2020

2.1 Entwicklung des globalen Handels im Jahr 2020

Die Covid-Krise, mit den damit verbundenen Covid-Eindämmungsmaßnahmen wie Fabrikschließungen, Grenz- und Geschäftsschließungen sowie das Social Distancing und Lockdowns hat im Jahr 2020 zu einem dramatischen Einbruch der Weltwirtschaft und damit auch des Handels geführt.

Das Welthandelsvolumen (gemessen am Warenwert) ging im Jahr 2020 um ca. 6% zurück (UNCTAD 2021). Allerdings hat sich die Entwicklung im Zeitverlauf und auch regional unterschiedlich dargestellt. Der Rückgang des globalen Warenhandels war im ersten Halbjahr gegenüber 2019 stärker (-8,8%) als in der zweiten Hälfte, die Industrieproduktion brach um 7,3% ein. In der ersten Jahreshälfte 2020 verzeichneten die großen Wirtschaftsplayer China, EU und USA sowohl beim Warenexport als auch -import deutliche Rückgänge, wobei in dieser Zeitspanne China von allen dreien am wenigsten betroffen war und das Außenhandelsvolumen ab der Jahresmitte 2020 gegenüber 2019 sogar steigern konnte (siehe Tab.1).

Tabelle 1: Prozentuelle Veränderung Warenhandel (Wert, 2020) in % gegenüber dem Vergleichszeitraum im Vorjahr (2019)

	1. Halbjahr 2020		3. Quartal 2020		4. Quartal 2020	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export
CHINA	-7	-6	3	8	5	17
USA	-13	-17	-5	-13	4	-5
EU	-15	-14	-9	-5	-2	3

Quelle: UNCTAD 2021, grün/grau: Zuwächse gegenüber 2019 in %.

Über das ganze Jahr gerechnet, betrug der Warenexport der EU (27) (= Extra-EU-Ausfuhren) ca. 1.931,6 Mrd. Euro, das entspricht einem Rückgang gegenüber 2019 von 9,4%. Im selben Zeitraum wurden von 1.714,3 Mrd. Euro (Extra-EU-Einfuhren) importiert, was einem Rückgang von 11,6% gegenüber 2019 entsprach. Infolgedessen entstand im Jahr 2020 ein Handelsüberschuss (Extra-EU 27) von 217,3 Mrd. Euro, der deutlich höher war als 2019 mit 191,5 Mrd. Euro (Eurostat 2021a). Die EU verzeichnete sowohl export- als auch importseitig im Bereich Energie den deutlichsten Rückgang, gefolgt von Maschinen und Fahrzeugen. Nahrungsmittel und Grundstoffe konnten sowohl beim Export als auch Import ungefähr das Vorjahresniveau halten (ebenda). Der größte Handelsumsatz der EU wurde dabei erstmalig mit China erreicht. Exporten von 202,5 Mrd. Euro (2,2% Zuwachs gegenüber 2019) standen im Jahr 2020 Importen von 383,5 Mrd. Euro gegenüber (Zuwachs von 5,6% gegenüber 2019), was zu einem Handelsbilanzdefizit von bislang unerreichten 181 Mrd. Euro EU-China führte (Eurostat 2021a).

2.2 Wirtschaftsentwicklung und Warenaußenhandel Österreichs im Jahr 2020

Österreich war (im Zeitraum Jänner bis November, vorläufig) 2020 Covid-bedingt ebenfalls von einem starken Rückgang der Wirtschaftsleistung bzw. des Warenhandels betroffen. Der Lockdown Mitte März führte in Österreich zur stärksten Rezession seit dem 2. Weltkrieg mit wochenweisen Rückgängen des BIP im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um ca. $\frac{1}{4}$ der Wirtschaftsleistung (Badelt 2021: 6). Insgesamt betrug der Rückgang der realen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 6,6% (Statistik Austria 2021b); das ist der stärkste Einbruch der Wirtschaftsleistung seit 1945. Die Exporte sanken um 8,2%, die Importe insgesamt um 9,6% (Statistik Austria 2021a). Gründe für den Einbruch des Warenaußenhandels waren einerseits Länderstruktureffekte (die Rezession betraf vor allem die wichtigen Absatzmärkte Frankreich, Italien und die mittel- und osteuropäischen Staaten besonders stark), andererseits Warenstruktureffekte, weil die für den österreichischen Export wichtigen Warengruppen Maschinen und Fahrzeuge, Investitionsgüter und Metallwaren besonders stark betroffen waren (Schiman 2021: 32). Eine Erholung erfolgte bis zum Jahresende (November-Import 2020 genau gleich hoch wie im November 2019), wobei der Export im November 2020 sogar um 1,8% gestiegen war (Statistik Austria, 2021a). Ein wesentlicher Grund dafür war, dass der zweite Lockdown zwischen 3. und 16. November 2020 die Wirtschaft weniger betraf, dass die globalen Lieferketten dieses Mal (im Gegensatz

zum Frühjahr) besser funktionierten und die Produktionen weitgehend aufrechterhalten werden konnten (Schiman 2021: 32).

Auch wenn für Österreich der innereuropäische Warenverkehr im täglichen Logistikmanagement die mit Abstand wichtigste Rolle spielt (mit einem Anteil von 80%), nimmt bei den Importen die Bezugsregion Asien (Jänner bis November Anteil 14,3%) den zweitwichtigsten Platz ein. Als Exportdestination liegt Asien (Anteil 8,7%) knapp hinter Amerika (8,9%) an dritter Stelle (Statistik Austria 2021a). Innerhalb Asiens ist der mit Abstand wichtigste Handelspartner China. Von Jänner bis November 2020 bezog Österreich Waren im Wert von 9,257 Mrd. Euro, was einem Zuwachs der Importe gegenüber dem Vorjahr um 2,2% entspricht und exportierte Waren im Wert von 3,59 Mrd. Euro, was einen Rückgang um 11,5% ausmacht (Statistik Austria 2021a). Somit lag Österreich im Hinblick auf die Exportentwicklung nach China deutlich und bei den Importen aus China sehr deutlich unter dem EU-Durchschnitt, allerdings mit einer stark positiven Tendenz Richtung Jahresende 2020.

2.3 Die logistischen Herausforderungen der Covid-Krise, insbesondere unterschiedliche Transport-Modi China-EU/Österreich betreffend

Die Covid-Krise hat die Bedeutung der Logistik und des Supply Chain Managements deutlich gemacht und die Vulnerabilität der Lieferketten verdeutlicht. In der ersten und auch einzigen „Live“-Logistik-Veranstaltung zur Covid-Krise am 20.2.2020 in Österreich an der FH des BFI Wien und dem Verein Netzwerk Logistik (VNL) standen die Lieferprobleme aus China und die Überlegung, vom Single zum Dual oder Multiple Sourcing überzugehen, im Vordergrund. Berichtet wurde von LogistikmanagerInnen über die mit dem Shutdown in China einhergehenden Probleme: Es gäbe einen Mangel an Waren, aufgrund der Quarantänemaßnahmen würden FahrerInnen für den Vor- und Nachlauf-Transport fehlen und über die Logistikhubs wie Häfen könnten somit kaum Waren exportiert werden. Aufgrund der Verzögerungen würde in ca. sechs Wochen in Europa eine Knappheit von wichtigen Gütern zu spüren sein.

Noch am 22. und 23.2.2020 lieferte Österreich 27 Tonnen Hilfsgüter, insbesondere Atemschutzmasken, medizinische Handschuhe, Schutzbrillen sowie Desinfektionsmittel nach Wuhan, der ersten von Covid-19 betroffenen Provinz in China.¹ Am 23.2.2020 kam die Epidemie in Europa an, am 25.2. wurden die ersten zwei Covid-Betroffenen in Österreich gemeldet, vom 15.3. bis 14.5.2020 wurde der erste Lockdown verordnet. Die anderen EU-Staaten reagierten mit ähnlichen Maßnahmen, sodass der Einzelhandelsabsatz im März 2020 in der EU gegenüber März 2019 um 11,1% und im April 2020 gegenüber dem Vergleichsmonat 2019 um 18,0% sank (Eurostat 2020). Nachfrage- und Angebotsrückgang führten dazu, dass die Transporte vor allem aus Asien und China einbrachen.

¹ Vgl.: BMI: Schnelle, unbürokratische Hilfe bei Corona Virus. <https://bmi.gv.at/news.aspx?id=686233587749705A6D43513D> (28.2.2021).

Die Entwicklung der Transporte China-EU – unterschiedliche Verkehrsträger im Covid-Jahr 2020

Im Jahr 2018 waren noch 98% aller Warentransporte aus China in die EU auf dem Seeweg, 1-1,5% auf dem Luftweg und 0,5%-1% auf der Schiene transportiert worden, 90% der Importe und immerhin 70-75% der Exporte wurden dabei mittels Container transportiert (EDB 2018a, 2018b).

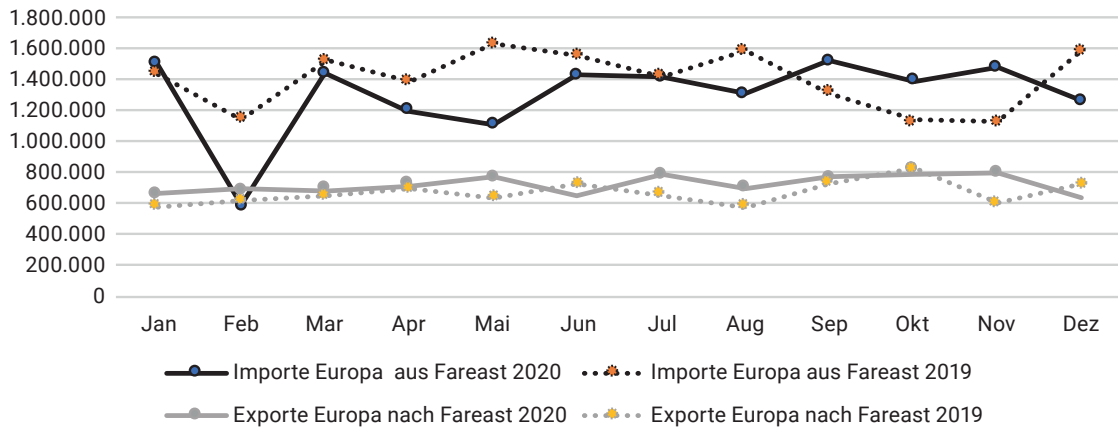
Seefracht

Daher verdient die Seefracht ein besonderes Augenmerk: Nach Beginn der Pandemie in China und der notwendigen Abschottung brach im Februar 2020 das Transportvolumen innerhalb von zehn Tagen um 20% ein, in der Folge nahmen die drei weltgrößten Schifffahrtsallianzen 10% aller Schifffahrtskapazitäten aus dem Verkehr (Korschak 2021: 8). Durch den Lockdown in China fehlten – so wie später (März und April 2020) in Europa und anderenorts – die FahrerInnen für den Vor- und Nachlauf, Container konnten nicht be- oder entladen werden, es fehlte außerdem der Schiffsraum für die Repositionierung der leeren Container, die dann für die Wiederbeladung ausfielen, sodass es zu einem Containermangel kam. Infolgedessen verringerten die Reedereien die Frequenz des Linienverkehrs und damit Kapazitäten, da Leerfahrten ohne Container Mehrkosten verursachen. China bekam das Pandemiegeschehen verhältnismäßig früh unter Kontrolle und fuhr noch im ersten Halbjahr die Produktionskapazitäten relativ rasch wieder hoch. Die Geschäftsschließungen in Europa und die Tendenz zum Homeoffice hatten einen noch nie dagewesenen E-Commerce-Boom verursacht. Der Anteil des Onlinehandels am Gesamtumsatz, der von 2016-2019 eher (auf im EU-Vergleich niedrigem Niveau) stagnierte, ist von 2019 (14%) auf 2020 bis 17% sprunghaft angestiegen (Eurostat 2021b). Da von Bekleidung, Sport- und Unterhaltungsartikeln bis zu Elektronikgeräten viele Waren aus Asien, insb. China, kommen, boomte ab der Jahreshälfte der Transport zwischen China und Europa.

Die Strecke Fareast-Europe (wöchentlich ca. 417.000 TEU) ist nach dem Transpazifik-Verkehr (ca. 563.000 TEU) die am zweitstärksten frequentierte Region im Seefrachtverkehr (Angaben für Anfang März 2021, Alphaliner, 9.3.2021). Über das gesamte Jahr gerechnet, wurden von Fareast nach Europa insgesamt ca. 15,6 Mio. TEU transportiert; das waren 7,5% weniger als 2019, wobei sich der größte Rückgang im Februar zeigte (-48,1%) und im November die Transporte sogar um 30,9% über dem Vorjahresmonat lagen. Das Gesamtexportvolumen von Europa nach Fareast betrug 2020 8,7 Mio. TEU; das waren sogar 7,6% mehr als 2019, also etwas mehr als die Hälfte

des Volumens, das in die umgekehrte Richtung unterwegs war, wobei die Importe stärkeren monatlichen Schwankungen unterlagen. (siehe Abbildung 1).²

Abbildung 1: (See-)Handelsvolumen (Export/Import) in 20-Fuß-Container (TEU) Europa-Fareast 2020 und 2019



Quelle: Eigene Darstellung nach: Container Statistics: <https://www.containerstatistics.com/cedar/home.html#/my-Account> (28.2.2021)

Die fehlenden Transportkapazitäten durch Streichung von Linienverkehren (sogenannten „Blank Sailings“) führten zu einer von den Reedern kalkulierten künstlichen Verknappung des Seefrachtvolumens, bei vor allem im 3. und 4. Quartal 2020 (siehe oben) zunehmender Nachfrage, was zu einem bisher unerreichten Anstieg der Preise pro Container (20-Fuß-Container, kurz TEU) führte. Zum Vergleich: Am Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise Juni 2009 betrug der Preis lediglich 100-150 Euro/TEU, Anfang März 2020 waren es für die Strecke China-Europa ca. 1.400 Euro/40 TEU (ExpertInneninterview 2.2021), heute sind es bis 11.000 Euro pro TEU (Verkehrsrundschau, 2021). Die fehlenden Leercontainer, das mangelnde Frachtvolumen (die Reeder hatten die abgezogenen Kapazitäten nicht wieder eingespeist) und damit verbundenen Höchstpreise sind zusätzliche Stressfaktoren zu den anderen Pandemie-induzierten Problemen für die Logistik.

Luftfracht

Der größte Teil der Luftfracht wird im Unterflurfrachtraum der Passagier-Flugzeuge („Belly“) (ca. 60% der gesamten Luftfracht vor der Covid-Krise, derzeit ca. ein Drittel, IATA 2020: 2) transportiert. Indem diese Kapazität durch Streichung der Linienflüge verlorengeht und die

² Anfang März 2021 waren 6.173 Schiffe weltweit im Einsatz, die ein Volumen von 24.365.129 20-Fuß-Container (TEU) transportieren können. Die am stärksten frequentierten Strecken sind auf dem Seeweg global der Transpazifikverkehr (wöchentlich ca. 563.000 TEU) und der Fareast-Europa. Der globale Container-Verkehr betrug im Jahr 2020 168,2 Mio. TEU (nach Angaben von Container Trades Statistics 2021). Im Februar 2020 lag dieser Wert bei ca. 11 Mio. TEU auf einem Tiefstwert, gegen Jahresende waren wurden wieder ca. 15 Mio. TEU transportiert, was ungefähr dem Vorjahreswert entsprach. (Container Statistics, 2021, Global Volume/Price Index). Das Importvolumen nach Europa betrug im Dezember 2019 ca. 3 Mio. TEU (das Exportvolumen in diesem Zeitraum ca. 2,5 Mio. TEU) und sank im Feb. 2020 auf einen Tiefstwert von ca. 2,15 Mio. TEU (das Exportvolumen aus Europa lag bei ca. 2,45 Mio., also höher als das Importvolumen). Das Minimum an Exportvolumen aus Europa wurde im Mai und Juni 2020 erreicht, hier waren es ca. 2,25 Mio. TEU. Beide Indikatoren gingen bis zum Jahresende aufwärts, der Export aus Europa erreichte im Oktober 2020 den Höchstwert von ca. 2,75 Mio. TEU, das Post-Covid-Hoch für Importe nach Europa wurde im Dezember 2020 mit ca. 2,9 Mio. TEU erreicht (Container Statistics 2021).

Nachfrage steigt, „explodieren“ die Frachtpreise, wie beispielsweise noch vor ein paar Wochen, als die Frachtpreise (China-Europa) ein Vielfaches (das Acht- bis Zehnfache) des Normalpreises ausmachten. Die vorhandenen Frachtkapazitäten werden derzeit teuer eingekauft/angeboten. Von den Logistikdienstleistern wurden zusätzliche Frachtflugzeuge gechartert, was über das Jahr 2020 ein zusätzliches Frachtvolumen von 20,6% genierte; trotzdem konnte die verlorene Bellyfracht, die über das Jahr 2020 um 53,1% und im April sogar um 80% zurückgegangen war, nicht kompensiert werden (IATA 2020: 2). Deswegen waren und sind die Preise für Luftfracht noch immer exorbitant hoch, was für einige Logistikdienstleister im Bereich Luftfracht gute Verdienstmöglichkeiten bedeutet.

Bahnfracht

Im Frühling 2020 nahm man an, die Bahnfracht China-Europa würde aufgrund der Grenzschließungen und anderer Schwierigkeiten zum großen Verlierer werden. Bahnfracht zieht normalerweise mittelhochpreisige Güter an, die mit mittlerer Geschwindigkeit befördert werden sollten (Flugverkehr China-EU ca. 3 Tage, Schiff: bis ca. 40 Tage, Bahn ca. 12-16 Tage). Aufgrund der stark steigenden Luftfrachtpreise wurde viel auf die Bahn verlagert, vor allem auf die Strecke China-Europa. Russian Railways berichtet für 2020 eine Verdoppelung des Containervolumens gegenüber 2019 auf ca. 500.000 20-Fuß-Container auf dieser Strecke, China Railways berichtet von einem Zuwachs von 25% im Jahr 2020 auf 12.000 Züge, die China Richtung Europa verlassen hatten (van Leijen 2020).

Die rasche Entwicklung von Zugverbindungen zwischen China und Europa entspricht den Zielvorstellungen Chinas im Rahmen der Neuen Seidenstraße (Belt and Road Initiative) (Breinbauer 2019b), welche bis dato von chinesischer Seite (Provinzen und Zentralregierung) mit ca. 40% subventioniert wurden (EDB 2018a). Aufgrund der starken Unpaarigkeit (weniger volle Container von EU nach China als umgekehrt) werden zukünftig nur mehr Hin- und Rückfahrt („roundtrips“) subventioniert, damit das Risiko, leere Container zu erhalten, minimiert wird. Weiters werden zukünftig stärker hochwertige Gütertransporte subventioniert, was die Konkurrenz zur Luftfracht steigern wird. Außerdem werden Kühltransporte strategisch gefördert. Gleichzeitig baut China die Kooperation mit den Ländern entlang der Seidenstraße aus (inzwischen mehr als 150 weltweit, Breinbauer und Leitner 2020). Der Plan der chinesischen Politik, die Subventionen (welche zwischen 2011 und 2017 durchschnittlich 40% betragen, EDB 2018a) zurückzufahren und bis 2022 ganz abzuschaffen, kann dank der hohen Bahnfracht-Preise voraussichtlich eingehalten werden (Breinbauer 2021).

Im Jahr 2020 verkehrten 12.400 Züge zwischen China und Europa; das sind 50% mehr als 2019. Es wurden insgesamt 1.135.000 20-Fuß-Container transportiert; das ist sogar 56% mehr als im Vorjahr (van Leijen 2021c). Allerdings ist der Zuwachs hauptsächlich auf die Steigerungen in den Verkehren mit Russland zurückzuführen. Hier ist ein wichtiger Hub Duisburg. 2019 fuhren 35 Züge, Mitte 2020 waren es bereits 50 und zu Beginn des Jahres 2021 60 Züge pro Woche von China nach Duisburg, das nach Eigeneigenauskunft 30% der Bahntransporte China-EU

umschlägt (van Leijen 2021a, b). Ein Problem ist die abweichende Spurweite in Russland. China und Europa haben dieselbe Spur (Normalspur: 1435 mm), aber in Russland sind die Gleise breiter (Breitspur: 1520 mm). Das führt dazu, dass die Container zweimal umgeladen oder die Räder der Waggons ausgetauscht werden müssen. Weil die Kapazitäten für diese Umspurungen limitiert sind, können bei zunehmender Frequenz Verspätungen an der polnisch-belarussischen und der chinesisch-kasachischen Grenze auftreten.

2.4 Reaktionen österreichischer Unternehmen auf die logistischen Herausforderungen der Covid-Krise

Was die Transportmodi betrifft, sind wie oben gezeigt alle, Schiene, Luft- und See, am Kapazitätslimit angelangt, insbesondere auf der Strecke zwischen Asien und Europa, was die Supply Chain ManagerInnen im höchsten Maße fordert. Die zusätzlichen Covid-Restriktionen, aber auch geopolitische Faktoren, haben sowohl in der EU als auch in China zur Reflexion der Supply Chain Management Strategien angeregt, die bislang vor allem aus kurzfristigen Reaktionen besteht. Österreichische Firmen spürten laut einer (bislang unveröffentlichten) Studie der WKO³ (Experteninterview mit Studienautor Santner 2021) die Auswirkungen deutlich. Die drei Hauptursachen für Lieferschwierigkeiten und -ausfälle waren demnach Schwierigkeiten bei der Zollabfertigung, die Nichtproduktionsfähigkeit der Lieferanten aufgrund der Lockdowns in Lieferländern sowie die Nichtverfügbarkeit von Rohmaterial. Die meisten Unternehmen konnten die Lieferverzögerungen vor allem durch die gesunkene Nachfrage abpuffern und ihre Lieferketten durch enormen Aufwand aufrechterhalten. Das Aufstocken von Sicherheits- und Lagerbeständen sowie die Entwicklung einer vertieften Risikobewertung und Transparenz der Supply Chains zur Analyse von Schwachstellen sowohl von Demand-Seite (von Kunden) als auch von Supply-Seite (Rohmaterialien und deren Verfügbarkeit) wird voraussichtlich für längere Zeit von Nutzen sein⁴ (Experteninterview Santner 2021). Dass die aktuellere und bessere Rückverfolgbarkeit eine direkte Folge der Krise wird sein müssen, war ein weiteres Ergebnis der Umfrage. Eine der Schlussfolgerungen der Studie war, dass für funktionierende Supply Chains aus China deutlich besseres Verständnis für die strategischen Entwicklungen in China notwendig ist (Experteninterview Santner, 2021). Im Folgenden wird es hierzu eine Einführung in die Rahmenbedingungen der chinesischen Supra- und Strategieplanung gegeben.

3 Für diese in dem Kontext sehr relevante Studie wurden im Frühjahr 2021 in Interviews mit 20 EinkaufsleiterInnen von mittelständischen österreichischen Unternehmen die Auswirkung nicht nur der Corona-Pandemie, sondern auch der langfristigen Reorientierung bezüglich China auf den heimischen Markt untersucht und gezeigt. Mit dem Hauptautor Christian Santner wurde im Vorfeld der Studienveröffentlichung ein Experteninterview über die Hauptergebnisse und daraus abgeleiteten Empfehlungen durchgeführt.

4 In der Krise wurde das durch sehr viel operativen und kommunikativen Aufwand erreicht, während hier zu erwarten ist, dass digitale Systeme dies in Zukunft übernehmen und diese auch für mittelständische Unternehmen etabliert werden (Experteninterview Santner 2021).

3 Kapitel: Chinesische Strategien und Supraplanung

Ministerpräsident Li Keqiang verwies in der Rede am 5.3.2021 vor dem Volkskongress auf die großen Erfolge der chinesischen Regierung bei der Bekämpfung der Pandemie. Die erfolgreichen Maßnahmen des letzten Jahres werden laut Ministerpräsident Li (2021: 1) sogar „in die Geschichte eingehen“: „Die Stabilität der Produktions- und Versorgungsketten wurde aufrechterhalten und beim Außenhandel und der Nutzung auswärtigen Kapitals konnte ein Wachstum beibehalten werden.“ (Li 2021: 5).

Dieser historische Erfolg basiert auf einer stringenten Planung und ist nur die Spitze eines Eisberges. Bereits seit der Reform und Öffnung, also lange vor Covid (EU Chamber of Commerce in China 2021: 3), wurden strategische Überlegungen angestellt, die Wirtschaftsbeziehungen, die mit China auch immer politische Beziehungen sind, neu aufzustellen. Es ist unter ExpertInnen nicht ganz unumstritten, inwieweit die chinesische Regierung in den Reaktionen zu Covid und den zunehmend China-zentrierten Strategien gegenwärtig tatsächlich vereint und streng strategisch vorgeht oder ein brennendes Thema nach dem anderen zu lösen versucht.⁵ Dennoch ist unübersehbar, wie stark die Auswirkungen der chinesischen Wirtschaftsstrategien und -initiativen der letzten Jahre, allen voran die globale Seidenstraßeninitiative oder auch Belt and Road Initiative (BRI) und die Decoupling-Strategie, auf Europa und insbesondere auch auf Österreich sind. Im Folgenden wird gezeigt, dass und inwiefern diese Teil einer sehr langfristigen Planung sind.

3.1 Strategie und Supraplanung

Der Begriff Strategie ist auf westlicher Seite stark mit den militärischen Strategien Carl von Clausewitz verbunden. Er definierte im 19. Jahrhundert Strategie als „die Lehre vom Gebrauch der Gefechte zum Zweck des Krieges“ und die Taktik als „die Lehre vom Gebrauch der Streitkräfte im Gefecht“ (Clausewitz 1832). Er sieht die Taktik also als Einsatz der Streitkräfte im einzelnen Gefecht und die Strategie als Einsatz von einzelnen Gefechten, um den letztendlichen Sinn, den Sieg im Kriege, zu erreichen. Somit ist die Taktik ein Instrument der Strategie und die Strategie ein Instrument für den Sieg.⁶ Im wirtschaftlichen Kontext können Strategien als Aktivitäten zur Erreichung von Unternehmenszielen definiert werden (Swoboda 2012: 189), im politischen Kontext dementsprechend als Aktivitäten zur Erreichung politischer Ziele. Dass auch in China politische Planung und Militärstrategie sehr eng verknüpft sind, zeigt beispielsweise das Zitieren von „Die Kunst des Krieges“ von Sun Zi in Artikeln der Online-Plattform des Staatsrates⁷ (German.china.org.cn 2020a): „14. Fünfjahresplan: ‚Begegne der Unordnung mit Ordnung und

5 Sinologin Prof. Susanne Weigelin-Schwiedrzik sieht die chinesische Regierung beispielsweise als gespalten an – Interview am 19.2.2021.

6 Clausewitz ist auch für die chinesische Regierung bedeutend und seine Schriften wurden 2018 im Staatsmedium China Daily als eines von drei Werken in Xi Jinpings Bücherregal vorgestellt (Senger 2018).

7 „China.org.cn ist eine staatliche Webseite der VR China. Der Betreiber der Webseite, das China Internet Information Center (CIIC), ist ein Unternehmen des chinesischen Staatsrates, also der chinesischen Regierung“ (German.china.org.cn 2020b).

der Unruhe mit Ruhe.“⁸ Die chinesische Regierung bedient sich vor dem Hintergrund dieser strategischen Klassiker des Konzepts der Supraplanung, das einen Schritt über die Definition von „Strategie“ hinausgeht und einen Rahmen für das Verständnis der chinesischen geopolitischen Ziele bietet. Supraplanung bezeichnet laut dem Sinologen Harro von Senger über Strategien hinaus die langfristigen Ziele, die die Volksrepublik mit verschiedenen Strategien und Taktiken erreichen will (schriftliches Experteninterview Senger 2021⁹). Er unterscheidet die chinesische Planung deutlich von westlichen Strategien, weil sie sehr langfristig angelegt ist. Während die Lissabon Strategie 2000 beispielsweise dezidiert ein strategisches Ziel lediglich für das *nächste Jahrzehnt* angegeben hat (Europaparlament 2000), folgt die KPCh auch heute noch zwei *Hundert-Jahres-Zielen*, die bereits in den 1980er Jahren für die Reform und Öffnung ausgegeben wurden und „über mehrere Jahrzehnte hinaus aufrechterhalten und [...] kontinuierlich umgesetzt werden“ (schriftliches Experteninterview Senger 2021).

Diese Supraplanung und deren Ziele sind innerhalb Chinas sehr klar definiert und werden von den Staatsmedien wie auch von Präsident Xi Jinping kommuniziert (Senger 2018: 6f), wenn sie auch im Westen weitgehend unbekannt sind.

3.2 Die zwei 100-Jahresziele

Zwei konkrete Rahmen für die zahlreichen Wirtschaftsstrategien der letzten Jahrzehnte sind die „zwei 100-Jahresziele“ für das 21. Jahrhundert, die bereits 1985 von Hu Yaobang und 1997 vom Generalsekretär der Kommunistischen Partei Chinas Jiang Zemin, also lange vor Xi Jinping, ausgegeben wurden: Ziel derer ist, „bis zum 100. Jahrestag der Gründung der KPCh (Kommunistische Partei Chinas), also bis 2021, eine ‚bescheidene Wohlfahrt‘ und bis zum 100. Gründungstag der VR China, also bis 2049 [...] *die höchst entwickelten kapitalistischen Länder in ökonomischer Hinsicht einzuholen*“ (Schriftliches Experteninterview Senger 2021, kursiv von den VerfasserInnen). 1997 wurde das „Aktionsprogramm für das nächste Jahrhundert“ im Rahmen des 15. Nationalkongresses verabschiedet, in dem wesentliche Prioritäten und Strategien festgehalten wurden, die gegenwärtig umgesetzt werden (Kommunistische Partei Chinas 2013), und Xi Jinping gab dazu 2012 als neuer Generalsekretär der Kommunistischen Partei den Slogan des „Chinese Dream“ vor. China Daily formulierte die offizielle Definition¹⁰: „By the Chinese dream, we seek to have economic prosperity, national renewal and people’s well-being“ (China Daily 2013). Seit dem 19. Parteitag der Kommunistischen Partei 2017 ist die Beseitigung vom „Widerspruch zwischen den wachsenden Bedürfnissen des Volkes nach einem schönen und guten Leben und der unausgewogenen und ungenügenden Entwicklung“ (Kommunistische Partei Chinas 2017) als Zielsetzung hinzugekommen. Hier ist auch die klare Fokussierung nicht nur auf BIP-Wachstum, sondern auch auf die Bedürfnisse des Volkes zu sehen.

8 Der Autor des Artikels gibt an, dass „die Überlegungen dieses großartigen chinesischen Denkers weit über den militärischen Bereich hinausragen und daher auch in hohem Maße in die Schulung von Wirtschaftsführern und Managern in Europa Eingang gefunden haben“ (German.china.org.cn 2020a).

9 In einem schriftlichen Experteninterview wurden Ergänzungen zu den Analysen aus dem publizierten Werk des Sinologen zu der gegenwärtigen Situation eingeholt.

10 China Daily wird vom Informationsbüro des Staatsrates gehostet und gilt als Staatsmedium insbesondere für das Ausland (State Commission Office for Public Sector Reform 2014).

Deswegen wird auch 2021 vom Ministerpräsidenten Li der Fortschritt in Bezug auf genau diese Ziele – Wohlstand für die Bevölkerung und ökonomische Leistung – aufgezählt: „Es wurden entscheidende Errungenschaften für den entscheidenden Sieg bei der umfassenden Vollendung des *Aufbaus einer Gesellschaft mit bescheidenem Wohlstand*¹¹ erzielt, so dass wir dem Volk zufriedenstellende Antworten geliefert haben, die weltweit Aufmerksamkeit auf sich lenkten und in die Geschichte eingehen dürften. Die Hauptzielvorgaben für die Entwicklung des ganzen Jahres wurden relativ gut erfüllt und bei der Reform und Öffnung sowie der *sozialistischen Modernisierung* waren erneut neue bedeutende Fortschritte zu verzeichnen“ (Li, 2021: 1, kursiv durch die VerfasserInnen).

Im Westen fehlt den meisten nationalen Regierungen, der EU-Ebene und der Unternehmenslandschaft das Verständnis dieser langfristigen Strategien und die Erkenntnis, dass es sich hierbei nicht um reine Propaganda handelt. Dementsprechend lässt sich auch der Mangel an kohärenten, konkreten China-Strategien auf Seiten der EU, aber auch der österreichischen Regierung¹² erklären, die uns immer deutlicher einholt. „Wenn man die chinesische Supraplanung kannte, konnte man schon 1985 die Zukunft der VRCh bis zum Jahr 2021 und noch weiter in die Zukunft hinein bis auf den heutigen Tag voraussehen. Man konnte schon 1985 damit rechnen, dass die VRCh über kurz oder lang wirtschaftlich sehr stark werden würde. Also hätte man sich seit 1985 proaktiv auf ein immer stärker werdendes China einstellen können“ (schriftliches Experteninterview Senger 2021). Spätestens mit dem Überholen der anderen Weltwirtschaftsmächte (bis auf die USA) in den letzten Jahren rückt das ökonomische 100-Jahresziel Chinas bereits Jahrzehnte vor dem Zieldatum trotz Corona-Pandemie in greifbare Nähe.

4 Kapitel: Aktuelle Strategien

Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten aktuellen Strategien dargestellt, die zur Erreichung der zwei *Hundert-Jahresziele* konzeptioniert wurden und gegenwärtig Einfluss auf die geopolitische globale Situation haben.

4.1 Geopolitische Lage: 14. Fünfjahresplan, Decoupling & Dual Circulation

In der Rede von Ministerpräsident Li Keqiang zum 14. Fünfjahresplan vom März 2021 sind sowohl Ansätze von Konsolidierung (Weigelin-Schwiedrzik 2021) und Stabilität (Tan 2020) als auch die starke Betonung der Seidenstraßenstrategie zu sehen. Die Ziele und relevanten Strategien für die nächsten Jahre definiert er folgendermaßen:

11 Bereits seit der Open Up The West Strategie werden massive Interventionen vor allem in den bis zu den 2000er Jahren noch wenig entwickelten westlichen und südwestlichen Provinzen Chinas umgesetzt, bei denen Infrastruktur, Versorgung mit Strom, Wasser sowie Fernsehanschlüssen Priorität waren (Hanes 2013). Schätzungen gehen mittlerweile von einem Wachstum von Pro-Kopf Privatvermögen um 4,1% für das erste Halbjahr 2020 aus, und momentan liegt China in Bezug auf das Gesamt-Haushaltsvermögen an weltweit zweiter Stelle nach den USA (Credite Suisse Research Institute 2020: 35).

12 Hier sei verwiesen auf die parlamentarische Anfrage (2019) nach dem Vorhandensein einer klaren China-Strategie, die dem Parlament nicht bekannt zu sein scheint, oder auch die Petition an Bundeskanzler und damaligen EU-Ratsvorsitzenden Sebastian Kurz vom Zentralverband Spedition & Logistik (2018) nach einer Seidenstraßen-Strategie.

- Stabilisierung des Gesamtvolumens der In- und Exporte, Erhöhung ihrer Qualität und Erreichen einer ausgeglichenen Zahlungsbilanz (Li 2021: 17)
- Drosselung „alle[r] nicht dringend benötigten bzw. nicht unumgänglichen Ausgaben erneut in großem Umfang“ (Li 2021: 19)
- Reformen in grundlegenden Branchen wie Energie, Verkehrswesen und Telekommunikation
- Erhöhung der Dienstleistungseffizienz und Senkung des Gebührenniveaus (Li 2021: 23)
- Stabilisierung der Produktions- und Versorgungsketten: „Die Eigenständigkeit und Kontrollierbarkeit der Produktions- und Versorgungsketten sind zu stärken, das Projekt zum Wiederaufbau industrieller Grundlagen ist gut durchzuführen und die führende und stützende Rolle der großen Unternehmen sowie die kooperierende und flankierende Rolle der Kleinst-, kleinen und mittleren Unternehmen sind zu entfalten.“ (Li 2021: 27)
- Auflösung von Überkapazitäten, Abbau von Lagerbeständen sowie die Kostensenkung und Behebung von Schwachstellen
- Erhöhung der Qualität von „Made in China“ u.a. im Bereich des Handwerks (Li 2021: 27)
- Anwendung des Modells „Internet Plus“ (Li 2021: 28)
- Öffnung nach außen auf hohem Niveau und Erhöhung der Qualität des Außenhandels und der ausländischen Investitionen unter Beibehaltung der Stabilität (S. 31)
- Förderung des reibungslosen internationalen Logistikflusses, Regelung und Standardisierung der Gebührenerhebung an Grenzübergängen
- Erhöhung des Niveaus der Erleichterung bei der Zollabfertigung (S. 32)
- Gemeinsame Umsetzung der **Seidenstraßeninitiative** mit hoher Qualität: „Es gilt, an der gemeinsamen Konsultation, dem gemeinsamen Aufbau und der gemeinsamen Teilhabe sowie am Marktprinzip mit den Unternehmen als den Hauptträgern festzuhalten, das diversifizierte Investitions- und Finanzierungssystem zu vervollständigen, die Zusammenarbeit in Bezug auf Großprojekte geordnet voranzutreiben und die infrastrukturelle Verbindung und Vernetzung zu fördern. Damit sollen die Qualität und Effizienz der Investitionen im Ausland sowie der Zusammenarbeit mit dem Ausland erhöht werden.“ (S. 32)

Die aktuellsten wirtschaftspolitischen Strategien sind Decoupling (Fokussierung auf den Binnenmarkt sowie Entwicklung von Autarkie) und Dual Circulation (Ankurbelung der Binnen- und globalen Nachfrage). Laut Europaparlament wird die Dual Circulation Strategie dadurch definiert, dass „in future, priority will be given to ‘domestic circulation’ over ‘international circulation’“ (Europaparlament 2020). Diese Priorisierung führt zu „größerer Autarkie in strategischen Sektoren“ und wird vorwiegend von staatlicher Seite umgesetzt (Europaparlament 2020). Der Think Tank Merics und die EU-Wirtschaftskammer in China (EU Chamber of Commerce in China) definieren Decoupling unabhängig von US-China-Beziehungen als eine Entkopplung auf verschiedenen Ebenen: politische und finanzielle Makro-Entkopplung, Entkopplung des Handels und der Supply Chains und Entkopplung der Innovation zu Standards und Forschung & Entwicklung sowie Digitale Entkopplung (Merics und EU Chamber of Commerce in China, 2021). Die Empfehlungen sowohl für Regierungen als auch für Unternehmen sind klar: Kompetenz und Monitoring bezüglich dieser Entwicklungen aufzubauen, um eine „globale Strategie zu erstellen,

um die Effekte des Decouplings abzuschwächen“ (Merics und EU Chamber of Commerce in China 2021: 86).

Die beiden Strategien werden auch im Tätigkeitsbericht der Regierung von Ministerpräsident Li Keqiang gemeinsam erwähnt und definiert: „Ein starker Binnenmarkt soll herausgebildet und ein neues Entwicklungsgefüge gestaltet werden. [...] Auf dem großen inländischen Wirtschaftskreislauf fußend gilt es des Weiteren, den Aufbau eines starken Binnenmarktes sowie den Aufbau unseres Landes zu einer starken Handelsnation koordiniert voranzutreiben, durch den inländischen Wirtschaftskreislauf starke Anziehungskraft auf globale Produktionsfaktoren zu generieren und den inländischen und internationalen wirtschaftlichen Doppelkreislauf zu fördern. Es gilt ferner, ein wirkungsvolles System zur Erweiterung der Inlandsnachfrage aufzubauen, den Konsum umfassend zu fördern und den Spielraum für Investitionen zu erweitern, um beschleunigt ein vollständiges System der Inlandsnachfrage herauszubilden“ (Li 2021: 13).

Diese starke Binnenmarkt-Orientierung wird ergänzt durch eine Über-Betonung der Kooperation: „Unser Land hielt am Multilateralismus fest, trieb den Aufbau einer Schicksalsgemeinschaft der Menschheit voran, unterstützte die globale Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der COVID-19-Epidemie und leitete den Aufbau einer Gesundheitsgemeinschaft der Menschheit in die Wege. China leistete damit wichtige Beiträge zur Förderung von Frieden und Entwicklung in der Welt“ (Li, 2021: 7).

Die Decoupling und Dual Circulation Strategien werden in ihrer Ursprungsform bereits seit der Reform und Öffnung angestrebt. Der chinesische Wirtschaftsaufbau soll aus eigener Kraft erfolgen, ausländische Hilfe hierbei nur subsidiär genutzt werden: „Letztendlich dient die Inanspruchnahme ausländischer Hilfe und Technologie dazu, ‚unsere Fähigkeit zum Wirtschaftsaufbau aus eigener Kraft zu stärken.‘ [...] Letztendlich will die VR China wirtschaftlich und technologisch möglichst zur Gänze auf den eigenen Beinen stehen können und Herrin im eigenen Haus bleiben“ (Senger 2018: 205).

Auch die Merics und die EU Chamber of Commerce in China sehen das Decoupling nicht als neue Strategie an, sondern als sukzessive Entwicklung seit der Reform und Öffnung, die begleitet wurde von Strategien zum Umgang mit dem (erschweren) Marktzugang und unterschiedlichen Marktbarrieren, selektiver Kooperation „zur Erreichung ausländischer Technologie oder zu Wettbewerbszwecken“ und Kooperationsverweigerung zum Vorteil der eigenen „national champions“: „Über 15 Jahre lang haben Chinesische Entscheidungsträger weitreichende Industrie-Policies umgesetzt, um Autarkie in kritischen Technologiebereichen und Dominanz in Industriebereichen mit hoher Wertschöpfung zu erreichen“ (Merics und EU Chamber of Commerce in China 2021: 3).

4.2 Belt and Road Initiative und die Verlinkung zu anderen chinesischen Strategien und Plänen

Die im Herbst 2013 gestartete Seidenstraßenstrategie, oder auch „Belt and Road Initiative“ (BRI) ist ein zentrales Kooperationsprojekt, das von Premierminister Li Keqiang am 5.3.2021 beim nationalen Volkskongress über die Bilanz des 13. Fünfjahresplanes und der Vorstellung des 14. Fünfjahresplanes insgesamt vier Mal erwähnt wurde; so oft wie keine anderen Pläne und Strategien. Dies unterstreicht die zentrale Bedeutung dieser Initiative (offiziell vermeidet China den Ausdruck „Strategie“, Breinbauer 2019a: 2). Zunächst lag der Schwerpunkt auf Infrastruktur und Wirtschaftskorridoren, hat sich aber spätestens seit 2015 (NDRC u.a. 2015) erweitert und kann heute als von China *initiiertes, multidimensionales themenoffenes und regional uneingeschränktes Kooperationsprojekt* bezeichnet werden (Breinbauer 2019a: 1), zu dem sich etwa 130 bis 150 Länder bekennen (Breinbauer 2020: 6; Nedopil Wang 2021). Auch wenn thematisch offen (was sich z.B. in den Ausdrücken: „Space Silk Road“, „Digital Silk Road“ oder „Health Silk Road“ widerspiegelt), gibt es sechs primäre Kooperationsfelder: Handel und Investitionen, Finanzierung, Konnektivität, Völkerverständigung, industrielle Kooperationen und politische Koordination (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative 2019), die man auch als Säulen der BRI bezeichnen kann (Breinbauer 2019a: 3/Breinbauer und Leitner 2020). Infrastruktur bzw. Konnektivität ist daher nur ein, wenn auch der sichtbarste, Bereich der BRI. Das erklärt auch die Flexibilität der BRI. Diese ist de facto weit entfernt von der in Europa wahrgenommenen Beschränkung auf Infrastruktur. China konnte die Lieferengpässe rund um die Pandemie unter dem Schirm der BRI beispielsweise sehr gut nutzen. Mit fast 30 Staaten, darunter viele muslimische und Entwicklungs- und Schwellenländer, hat China nach einer Welle von „Maskendiplomatie“ nun auch Impfstoffabkommen unter dem Belt-and-Road-Netzwerk bzw. der „Gesundheitsseidenstraße“ geschlossen (Rudolf 2021: 1). Großabnehmer sind die Philippinen, Indonesien und Brasilien – große und wirtschaftlich bedeutsame Schwellenländer. Impfstoffe aus westlichen Industrieländern sind dagegen in Entwicklungs- und Schwellenländern praktisch nicht präsent. Hier zeigt sich die inhaltliche und thematische Flexibilität der BRI, die strategisch je nach Bedarf als wirtschaftlicher und diplomatischer Schirm genutzt wird: „Seit Ausbruch der Covid19-Pandemie wirbt die chinesische Führung für diesen Teilbereich der Initiative (»Gesundheitsseidenstraße«) als einen Schlüssel für den Aufbau einer »Weltschicksalsgemeinschaft«. [...] Beijing verknüpft Maßnahmen der Pandemiebekämpfung in Hilfsempfängerstaaten mit der Aussicht auf Kooperation im Rahmen der BRI in der Zeit nach der Corona-Pandemie“ (Rudolf 2021: 1). Passenderweise sind die Partnerschaften und Abkommen der BRI häufig an strategische Interessen gekoppelt, und selbst die Lieferungen erfolgen durch die Interessensvertreter: „[...] Das Telekommunikationsunternehmen Huawei leistete vorzugsweise dort Hilfe, wo es strategische Interessen am 5-G-Ausbau verfolgte; in Europa beispielsweise in Tschechien, Irland, Italien, Litauen, den Niederlanden, Polen, Rumänien, Serbien und Spanien“ (Rudolf 2021: 4).

Die BRI ist ebenfalls stark vernetzt mit anderen Strategien und Plänen, dabei sind die „Going Global Strategie“ (GGS) aus dem Jahr 1999, „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) besonders relevant (Breinbauer u. Leitner 2020). Die GGS bildet den wichtigsten und auch ersten zentralen politischen Rahmen für alle Auslandsaktivitäten chinesischer Unternehmen, die wiederum ein zentrales Element der BRI sind. Sie verbindet politische und unternehmerische Interessen, sofern diese zusammenpassen (Jungbluth, 2016:16). Ein wichtiges Element der BRI und für den High-Tech-Produktionsstandort Europa besonders relevant ist die Implementierung der Strategie „Made in China 2025“ (MIC25). Diese definiert zehn High-Tech-Sektoren, in denen China bis 2025 (Welt-)Spitze werden möchte. Die MIC25 wendet sich auch offiziell an BRI-Länder im Hinblick auf die Entwicklung industrieller Kapazitäten und die Zusammenarbeit (CCIEE/UNDP 2017: 45). Besonders wird dabei die Säule „industrielle Kooperation“ angesprochen (Breinbauer, 2019a). Im März 2018 startete die „Chinese Academy of Engineering“ (CAE) die Arbeiten für den Aktionsplan für „China Standards 2035“ (2035), der chinesischen Standardisierungs-Strategie (Zenglein/Holzmann 2019: 30). „Chinese Standards 2035“ ist eine Weiterentwicklung der MIC25-Strategie und auch im Zusammenhang damit 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, das Internet der Dinge oder Big Data. Darüber hinaus ist die Initiative „Internet Plus“ im Rahmen des BRI mit der „Digital Silk Road“ verbunden, indem Informationstechnologienetze und regionaler E-Commerce mit Alibaba, Huawei, China Mobile und ZTE als Spitzenreiter aufgebaut werden (US-China Economic and Security Review Commission 2018: 266f). Es geht aber nicht nur um den Export von High-Tech-Produkten, sondern den Export von chinesischen Standards; denn nur jene Firmen, die Standards setzen können, sind auch Globale Player (Breinbauer u. Leitner 2020). Im Rahmen der BRI sind die chinesischen Unternehmen, allen voran die staatlichen (SOE) oder staatsnahen Unternehmen, die Treiber und gleichzeitig auch Nutznießer der BRI, was für westliche Unternehmen sehr viele Implikationen mit sich bringt. Betriebswirtschaftliche Überlegungen spielen dabei nicht immer die wichtige Rolle wie in westlich-kapitalistischen Unternehmen, wichtig ist auch die Erfüllung der politischen Ziele (Breinbauer Leitner 2020: 11).

Bei der Vorstellung des 14. Fünfjahresplanes und der Bilanz über die Vorperiode wurde von Premierminister Li auf internationale Vereinbarungen verwiesen, wie das RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) zur asiatischen Freihandelszone mit über 2,3 Milliarden Menschen, das von China Ende 2021 mit der EU abgeschlossene Investitionsabkommen und das mit der Schweiz 2013 abgeschlossene Freihandelsabkommen, die einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung chinesischer Strategien leisteten. Zudem sind wichtige Gesetzesüberarbeitungen und weitere nationalen Beschlüsse von Bedeutung: Zum einen diverse Pläne zur Erschließung des Weltalls¹³, der Plan zur Entwicklung der Energiespar- und Neo-Energieautoindustrie (2010–2020) (Staatsrat 2012), der Abriss eines Plans für ein Sozialkreditsystem (2014–2020) (Staatsrat 2014), der „Grundriss für die Durchführung des Aufbaus einer gestützt auf das Gesetzesrecht [funktionierenden] Gesellschaft“ (2020–2025) (Cankao Xiaoxi 2020), die Initiative

¹³ Der „Chinesische Traum“ wurde bereits um den „Chinesischen Raumfahrttraum“ erweitert, der sogar seit dem 24. April 2016 einen eigenen „Tag der Raumfahrt“ beinhaltet (Xinhua 2019).

Gesundes China 2030 (Zentralkomitee der Kommunistischen Partei Chinas und dem Staatsrat 2016), ein Menschenrechtsaktionsplan 2016-2020 (State Council Information Office of the Peoples' Republic of China 2016). Im ab jetzt gültigen 14. Fünfjahresplan wird dezidiert auf die Seidenstraßeninitiative hingewiesen und dass die Träger dieser Initiativen die Unternehmen sein sollen:

„Die Seidenstraßeninitiative soll mit hoher Qualität gemeinsam umgesetzt werden. Es gilt, an der gemeinsamen Konsultation, dem gemeinsamen Aufbau und der gemeinsamen Teilhabe sowie am Marktprinzip mit den Unternehmen als den Hauptträgern festzuhalten, das diversifizierte Investitions- und Finanzierungssystem zu vervollständigen, die Zusammenarbeit in Bezug auf Großprojekte geordnet voranzutreiben und die infrastrukturelle Verbindung und Vernetzung zu fördern. Damit sollen die Qualität und Effizienz der Investitionen im Ausland sowie der Zusammenarbeit mit dem Ausland erhöht werden.“ (Li 2021: 32, Hervorhebung durch die AutorInnen)

5 Kapitel: Bekanntheit und Auswirkung der chinesischen Planung in Österreich

Über die Wahrnehmung und Bekanntheit der chinesischen Strategien und Pläne in Österreich gibt es einige empirische Befunde. Schodl, Breinbauer und Eitler stellten im Rahmen einer Befragung unter 120 österreichischen LogistikmanagerInnen über das Potenzial der BRI, die vorwiegend als Bahninvestitionsprojekt gesehen wird, fest, dass 90% der Befragten die BRI für den Standort Österreich als positiv oder sehr positiv einschätzten (Schodl u.a. 2018: 53).

Eine weitere Studie von Breinbauer, Leitner und Meissner (2019), in der auch die Außenhandelsdelegierten der Wirtschaftskammer Österreich in 54 Ländern in Eurasien zu den Chancen der BRI befragt wurden, kommt zum Schluss, dass die Chancen für Wiener und österreichische Logistikunternehmen deutlich höher eingeschätzt werden als für österreichische Industrieunternehmen (Breinbauer u.a. 2019).

In einer Pilotstudie über die Chancen und Risiken der Belt and Road Initiative aus Sicht der österreichischen Industrie-, Handels und Dienstleistungs-Unternehmen kommen Breinbauer und Leitner (2020) zu dem Ergebnis, dass sich österreichische Logistikunternehmen tendenziell besser informiert sehen als die Industrieunternehmen. Dies bestätigte sich in vertiefenden Interviews mit den ManagerInnen. Industrieunternehmen nehmen die BRI größtenteils als Infrastrukturprojekt wahr, während die LogistikmanagerInnen die BRI in einen breiteren Kontext einordnen. Die Logistikdienstleistungsunternehmen scheinen die Chancen für Geschäfte in den nächsten fünf Jahren im Rahmen der BRI positiver zu sehen als die Industrie- und Handelsunternehmen, und zwar in China selbst genau wie in den Ländern entlang der Seidenstraße (Breinbauer u. Leitner 2020: 21f). Es passierte eine Gegenüberstellung von zwei Faktoren: den für den Erfolg im Rahmen der BRI notwendigen Logistikleistungen und jenen Leistungen, die von den befragten Logistikdienstleistungen angeboten werden. Hierbei zeigte sich, dass in den Bereichen Straßen-, Schienen- sowie Kombiverkehren ein Defizit konstatiert wird, im Bereich Luftfracht aber eine deutliche Übererfüllung festgestellt werden konnte. Angebote zu E-Commerce-Leistungen,

Retourenmanagement, die Konfektionierung von Waren und Kommissionierung von Warenumschlag, Kühltransporte und auch Kontraktlogistik wurden aus Sicht der Logistikdienstleister genau so gestaltet, dass es für einen schlagenden Erfolg von Industrie- und Handelsunternehmen im Rahmen der BRI als dienlich gesehen wird (Breinbauer u. Leitner 2020: 25). Ein für die Autoren überraschendes Ergebnis war, dass die befragten Industrieunternehmen kaum Kenntnis über die chinesischen Strategien und Pläne haben, auch wenn sie das jeweils vertraute Geschäftsfeld betreffen. Oben beschriebene und relevante Strategien wie Made in China 2025, Chinese Standards 2035, Internet Plus aber auch die Belt and Road Initiative im Detail, waren weitgehend unbekannt (Breinbauer und Leitner 2020 25 f). Zu einem ähnlichen Ergebnis kam eine Befragung von Hanes (2021, Veröffentlichung folgt), in der 15 befragte Unternehmen nur vage Antworten über chinesische Pläne und Strategien geben konnten.

Die chinesischen Strategien während und nach der Pandemie werden aus Unternehmenssicht auch in einer Studie der WKO (Experteninterview Santner 2021) kaum wahrgenommen. Die sehr langfristigen chinesischen Pläne sind Umsetzungspläne, die Auswirkungen auf das tägliche Business der Unternehmen haben werden, aber das ist häufig nicht bewusst. Dabei führt das Decoupling und die gestiegene Bedeutung des asiatischen Marktes zu einer großen Gestaltungs-Macht auf chinesischer Seite. China kann z.B. Lieferentscheidungen für 80% der seltenen Erden, die global im Umlauf sind, treffen – und diese werden zum Vorteil der oben genannten Supraplanung getroffen. Das muss in Österreich wesentlich stärker im Auge behalten werden und in die Unternehmensstrategien integriert werden, weil es sie direkt beeinflusst. Die Studienautoren empfehlen in diesem Kontext eine deutlich bessere Auseinandersetzung der Unternehmen mit den chinesischen Wirtschaftsstrategien, um langfristige und nachhaltige Entscheidungen in diesem komplexen Feld treffen zu können (Experteninterview Santner 2021).

Darüber hinaus werden eine wesentlich kritischere Überprüfung der Lieferketten sowie eine strategischere Planung im Bezug auf China neben der Etablierung von stärkeren Beziehungen vor Ort empfohlen. Dabei könnte interessanterweise auch das bislang vor allem kritisch kommentierte Corporate Social Responsibility System der Regierung langfristig dienlich sein, indem dort Daten über alle in China agierenden Unternehmen abgefragt werden können.¹⁴ Im Sourcing-Bereich werden auch tendenzielle Abweichungen von Single Sourcing hin zu Double Sourcing oder eine Regionalisierung der Wertschöpfungsketten auf CEE- und andere Asiatische Sourcing-Länder wie Vietnam und Indien sichtbar und können je nach Produktions- und Vertriebsstruktur sinnvoll sein (Experteninterview Santner 2021).

6 Zusammenfassung und Ausblick: Kooperation auf Augenhöhe, Bedarf an China-Know-how

China hat das Covid-Jahr 2020 wirtschaftlich besser als die EU und die USA überstanden, das Handelsvolumen der EU mit China erreichte ein Rekordniveau und übertraf erstmals das der

¹⁴ Dafür muss die tatsächliche Umsetzung des Instruments noch abgewartet werden.

EU mit den USA. Vor diesem Hintergrund gilt es, die Kooperationen der EU mit China auf eine neue Ebene zu stellen. Eine mögliche Plattform dazu ist die Belt and Road Initiative, die auch im 14. Fünfjahresplan (2021-2025) eine bedeutende Rolle spielt. Chinas Planungs- und Umsetzungskompetenz hat das Reich der Mitte nicht nur hinsichtlich der Wirtschaftsleistung als Gesamtes fast an die Weltspitze geführt, sondern auch in Teilbereichen. Zweit Drittel des Bahnhochgeschwindigkeitsnetzes der Welt liegen in China (Breinbauer, 2019c); in diesem Jahr liegt China im Hinblick auf die umsatzstärksten Unternehmen gleichauf mit den USA. Firmen wie ZTE oder Huawei haben neue Standards im Bereich 5G-Netz gesetzt, weitere inzwischen bekannte Namen sind Lenovo mit dem weltweit höchsten Anteil an Super-Computern, im Bereich Artificial Intelligence, Next Generation IT, Quantentechnologie und Blockchain ist China gerade dabei, die USA zu überholen (Shi-Kupfer/Ohlberg 2019). Der Hafen Piräus ist unter mehrheitlich chinesischer Beteiligung im Jahr 2020 zum viertgrößten Hafen Europas aufgestiegen, 2007 war er noch nicht einmal unter den Top 15 (SMU 2021).

Für die europäische Politik und Wirtschaft bedeutet das eine große Herausforderung. Dass dafür ein besseres Verständnis der chinesischen Supraplanung und Strategien essenziell sind, wurde oben gezeigt. Der Rechtsexperte Victor Meijers sieht deutliche Signale einer Annäherung Chinas an das europäische Rechtssystem und plädiert insbesondere für die BRI für weniger Konfrontation und mehr Kooperation: „Im Umgang mit China und mit diesen langfristigen Strategien sind gemeinsame Lösungen wesentlich besser und nachhaltiger.“ (Experteninterview Meijers 2021). Ähnlich sieht es auch Susanne Weigelin-Schwiedrzik (2021): „Die BRI ist ein Ausdruck des Erstarkens der Kräfte in der Volksrepublik, die Nachhaltigkeit und Kooperation pushen im Gegensatz zu militärischen Interventionen. Je mehr die EU hier mitarbeitet, desto mehr kann sich die EU einerseits von ihrer Abhängigkeit von der USA befreien und andererseits eine Stärkung der gemäßigten Fraktionen in der Volksrepublik erreichen.“

Gerade im Bereich der Nachhaltigkeit ergeben sich viele Kooperations- und Geschäftsmöglichkeiten zwischen China und der EU, denn hier ist die EU mit dem „Green Deal“ (Europäische Kommission 2019a) absoluter Vorreiter. Als konkreter Ansatzpunkt wird die Green Silk Road (bzw. „Green Belt and Road“) als eine wichtige Initiative im Rahmen der chinesischen BRI (Breinbauer 2019a) erachtet, um im Rahmen bi- und multilateraler Strategien die Überlappungsbereiche der BRI mit den 17 SDGs der UNO und insbesondere nachhaltige Transport- und Produktionsformen voranzutreiben. Im Rahmen des 2. Seidenstraßengipfels 2019 wurde mehrfach ein Bekenntnis zu „grünen“ Infrastrukturprojekten, zur „grünen“ Finanzierung und zu den UN Sustainable Development Goals abgegeben (Joint Communique, 2019). Im Jahr 2020 wurden weitere Gesetze mit dem Ziel verabschiedet, die Nachhaltigkeit voranzutreiben (Holzmann/Grünberg 2021: 12). Die „Green Silk Road“ nimmt eine zentrale Rolle dabei ein, China bis 2060 klimaneutral zu machen und kann auch dazu beitragen, die EU bis 2050 klimaneutral werden zu lassen (Nedopil Wang 2020). Allerdings wird es dazu notwendig sein, die BRI in eine „multilateralere, offenere, liberalere und integrativere Richtungen zu lenken, so dass die BRI optimal als effektives Vehikel für die UN-Nachhaltigkeitsziele fungieren kann“ (Lewis et al. 2021).

Die Covid-Krise und die Vulnerabilität der Supply Chains der Schutzmasken und jüngst Impfstoffen hat nicht nur Unternehmen, sondern auch die Politik dazu veranlasst, die Beschaffungsstrategien zu und generelle Abhängigkeit von Lieferketten zu hinterfragen. Strategien zur Modifikation der Supply Chains sind Erhöhung der Bestände, insbesondere der Sicherheitsbestände, Diversifikation der Beschaffung hin zu Dual und Multiple Sourcing sowie verstärkte Transparenz in der Supply Chain (Experteninterview Santner 2021). Zu bedenken ist, dass in Post-Covid-Zeiten drei wesentliche Entwicklungen die Globalität und damit auch die Wertschöpfungsketten beeinflussen könnten/werden: erstens die Orientierung an Nachhaltigkeitskriterien, darunter Standards im Hinblick auf Einhaltung der Menschenrechte; zweitens die Lieferketten europäischer Unternehmen („Lieferkettengesetz“), wie sie derzeit im Europäischen Parlament und insbesondere in Deutschland diskutiert werden und die Handelsbarrieren der USA, die unter der Ära Trump forciert wurden und deren weitere Entwicklung unklar ist; drittens der oben beschriebene chinesische Ansatz der zwei Zirkulationskreise, von denen der interne bedeutet, dass im Land China verstärkt auf rein chinesische Supply Chains gesetzt wird (Li 2021) und der externe, dass Investitionen „overseas“, also im Ausland, vor allem im High Tech Bereich getätigt werden, um Know-how-Lücken besser decken zu können.

Am wichtigsten ist jedoch auf strategischer Ebene, chinesische Supraplanung ernst zu nehmen. Die Jahrzehnte umspannenden Zielvorgaben sind zwar sozialistisch verklausuliert, aber deutlich kommuniziert. Der Versuch, chinesische Strategien in westliche Zeithorizonte zu pressen oder zu vereinfachen, ist langfristig nachteilig für die EU, weil sich so kein level playing field herstellen lässt. Das heißt auch: Ausweitung des China-Know-hows auf allen Ebenen: politisch, wirtschaftlich und kulturell. Und schließlich geht es auch darum, dass sich die europäischen EntscheiderInnen vielen stärker und schneller zu eigenen Positionen und Zielvorstellungen einigen müssen, um als Verhandlungspartner mit China auf Augenhöhe ernst genommen zu werden. Chinesische Supraplanung und Strategien müssen viel stärker in den Fokus aller Entscheidungs- und Wirtschaftsebenen gelangen und Entscheidungen, die Kooperationen mit China betreffen, müssen deutlich strategischer getroffen werden. Dann können Win-win-Situationen durchaus entstehen. Leider sind die Strategien im Umgang mit China noch immer überschaubar. In einigen Fällen reagierte die EU restriktiv, wie etwa mit Antidumping- und Antisubventionsmaßnahmen (Breinbauer 2019a: 8). Erst 2016 hat die EU-Kommission „Elemente für eine neue Strategie für China“ auf den Weg gebracht (Join 2016, 30 final), in der ausdrücklich auf die BRI verwiesen und zu mehr Offenheit und Einhaltung internationaler Regeln gemahnt wird. Im März 2019 hat die EU-Kommission 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 werden. Die Kommission erklärte, dass für europäische Unternehmen in China der „protektionistische Trend steigt“ (Europäische Kommission 2019c: 7) und dass China seinen heimischen Markt für seine Champions pflegt und sie durch selektive Marktöffnung, Lizenzierung und andere Investitionsbeschränkungen vor Wettbewerb schützt (Europäische Kommission 2019c: 5). Eine weitere Maßnahme ist eine Verordnung zur Untersuchung ausländischer Direktinvestitionen („FDI-Screening“), die im April 2019 in Kraft trat (Europäische Kommission 2019b) und auch China betrifft. Die China-EU Connectivity

Plattform gab beispielsweise 2015-2019 lediglich kurzfristige jährliche Aktionspläne zur Umsetzung der BRI (Europäische Kommission 2021a) heraus, worin langfristige Ziele und Visionen herangezogen werden. 2018 wurden von der Europäischen Kommission grundlegende „Building Blocks“ für eine Verbindung EU und Asien erstellt. Auch hier finden sich kurzfristige Schritte in die vage Richtung „sustainable, comprehensive and rules-based connectivity“ (Europäische Kommission 2018: 6), mit den Zielen, Effizienz für den EU-Binnenmarkt zu verstärken, Konnektivität auf globaler Ebene zu fördern und die Vorteile und Rechte der Menschen zu fokussieren (Europäische Kommission 2018: 9). Aber welche langfristigen Ziele mit dieser Konnektivität für die EU erreicht werden sollen, wird nicht klar definiert: Was sind die Vorteile dieser Konnektivität für die Bevölkerung? Welche Verbesserung ihrer Rechte erhalten sie? Warum ist das wichtig? Was ist hier das langfristige Ziel? Für wen? Das Ende 2020 abgeschlossene Investitionsabkommen zwischen EU und China (Comprehensive Agreement on Investment – CAI) ist wohl das ambitionierteste Abkommen, das China jemals mit einem Wirtschaftspartner vereinbart hat (Europäische Kommission 2021b) und eine wichtige Möglichkeit der EU, das globale Wirtschaftsgeschehen mitzugestalten. Aber in allen Plänen und Vorhaben gibt es keine konkreten langfristigen Visionen. Die EU reiht momentan gerade in Bezug auf China Strategien aneinander, ohne eine eigene Supraplanung oder ein Langfrist-Ziel zu haben, das strategisch verfolgt wird. Wenn beispielsweise das Policy Department for External Relations der DG for External Policies of the Union (2020) in einer Studie Ende 2020 noch immer zu dem Ergebnis kommt, dass „Optionen für eine fruchtbare Co-Existenz mit China erforscht werden sollen“, dann kommt das Jahre zu spät – und Jahrzehnte nach den entsprechenden Strategien Chinas gegenüber der EU.

7 Literatur

Alphaliner (2021): Top 100. <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> (9.2.2021).

Arcesati, R. (2019): Chinese tech standards put the screws on European companies. MERICS Blog- European Voices on China (29.1.2019). <https://www.merics.org/de/blog/chinese-tech-standards-put-screws-european-companies> (5.6.2020).

Arcesati, R. / Holzmann, A. / Mao, Y. / Nyamdorj, M. / Shi-Kupfer, K. / Carnap, K. von / Wessling, C. (2020): Chinas digitale Plattformökonomie. Eine Bestandsaufnahme im Kontext von Industrie 4.0. Herausforderung und Chancen für deutsche Akteure. Mercis Report, Juni 2020.

Badelt, C. (2021): Österreichs Wirtschaftspolitik in COVID-19-Zeiten und danach. Eine Einschätzung zur Jahreswende 2020/21. In: Wifo Monatsberichte 1/2021, 3-23.

Breinbauer, A. / Leitner, J. / Meissner, H. / Schodl, R. (2019): Mittelfristige Potenziale für Wiener Logistikunternehmen entlang der Neuen Seidenstraßen in Europa und Asien. Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Wien, Bereich Standort- und Infrastrukturpolitik. Unveröffentlicht.

Breinbauer, A. (2019a): Sechs Jahre chinesische Seidenstraßeninitiative – Chancen, Risiken und Strategien für Europa. ÖGfE Policy Brief, 20'2019.

Breinbauer, A. (2019b): The Chinese Belt and Road Initiative and Its Implications for Europe. In: Breinbauer, A. / Brennan, L. / Jäger, J. / Nachbagauer, A. / Nölke, A. (Hrsg.) (2019): Emerging Market Multinationals and Europe. Cham: Springer Nature, 213-236.

Breinbauer, A. (2019c): Mythos Seidenstraße, Teil 8. Wie China Weltspitze wurde. In: Verkehr – Internationale Wochenzeitung, 46/2019 (15.11.2019), 10.

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

Breinbauer, A. (2021): Pandemie gibt „Seidenstraße“ neuen Schub. <https://orf.at/stories/3197149> (2.3.2021).

Cankao, Xiaoxi (2020): 中共中央印发《法治社会建设实施纲要（2020—2025年）》(Grundriss für die Durchführung des Aufbaus einer gestützt auf das Gesetzesrecht [funktionierenden] Gesellschaft (2020-2025)). www.cankaoxiaoxi.com/china/20201208/2426522.shtml (25.2.2021).

China Daily (2013): Understanding the Chinese dream. http://usa.chinadaily.com.cn/opinion/2013-07/19/content_16814756.htm (21.3.2021).

Chinesische Regierung (2020): (Vorschläge des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas zur Formulierung des vierzehnten Fünfjahresplans für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung und der langfristigen Ziele für 2035). www.gov.cn/zhengce/2020-11/03/content_5556991.htm (25.2.2021).

Clauswitz, C. von (1832): Vom Kriege. Zweites Buch. Über die Theorie des Krieges. Erstes Kapitel: Einteilung der Kriegskunst. www.projekt-gutenberg.org/clausewz/krieg1/chap010.html (21.3.2021).

Container Trade Statistics (2021): Price Indices: www.containerstatistics.com/cedar/home.html#/myAccount (28.2.2021).

Credit Suisse Research Institute (2020): Global Wealth Report 2020.

Credit Suisse Group AG European Development Bank (2018a): Silk Road Transport Corridors. Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential. Report 49.

EDB (Eurasian Development Bank) (2018a): Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential. Report 49. St. Petersburg.

EDB (Eurasian Development Bank) (2018b): Belt and Road Transport Corridors. Barriers and Investments. Report Nr. 50. St. Petersburg. https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf

Europäische Kommission (2016): Joint Communication to the European Parliament and the Council. Elements for a new Strategy on China. JOIN(2016) 30 final. Brüssel. https://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 (2.2.2021).

Europäische Kommission (2018): Connecting Europe and Asia – Building blocks for an EU Strategy. Joint communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the regions and the European Investment Bank. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Europäische Kommission (2019a): Der europäische Grüne Deal. COM(2019) 640 final. Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Brüssel, den 11.12.2019. https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/european-green-deal-communication_de.pdf (2.2.2021).

Europäische Kommission (2019b): EU foreign investment screening regulation enters into force. European Commission – Press release. https://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-2088_en.htm (15.2.2021).

Europäische Kommission (2019c): EU-China - A strategic outlook. European Commission and HR/VP contribution to the European Council. JOIN(2019) 5 final. 12. März 2019, Strasbourg. <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf> (1.2.2021).

Europäische Kommission (2021a): The EU-China Connectivity Platform. Transport themes – International relations. https://ec.europa.eu/transport/themes/international/eu-china-connectivity-platform_en (21.3.2021).

Europäische Kommission (2021b): EU-China Comprehensive Agreement on Investment. Key Facts and Figures. https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2021/march/tradoc_159481.pdf (28.1.2021).

EU Chamber of Commerce in China (2021): Decoupling. Severed Ties and Patchwork Globalisation.

Europaparlament (2000): Europäischer Rat. 23. und 24. März 2000, Schlussfolgerungen des Vorsitzes. Lissabon. www.europarl.europa.eu/summits/lis1_de.htm (21.3.2021).

Europaparlament (2020): China's economic recovery and dual circulation model. [www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2020\)659407](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2020)659407) (23.3.2021).

Eurostat (2020): Pressemitteilung Euroindikatoren, 90/2020 (4.6.2020).

Eurostat (2021a): Überschuss des Euroraumes im internationalen Warenverkehr. Pressemitteilung Euroindikatoren (15.2.2021).

Eurostat (2021b): Wert der E-Commerce Verkäufe 2016-2020 in Prozent des Gesamtumsatzes. Letzte Aktualisierung 8.2.2021 <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>(25.2.2021).

ExpertInneninterview ReedereimanagerIn (ManagerIn einer international agierenden Reederei), 2.2.2021.

German.china.org.cn (2020a): 14. Fünfjahresplan: „Begegne der Unordnung mit Ordnung und der Unruhe mit Ruhe“. http://german.china.org.cn/txt/2020-11/04/content_76876643.htm (21.3.2021).

German.china.org.cn (2020b): Wir über uns. <http://german.china.org.cn/german/de-gywm/index.htm> (21.3.2021).

Grübler, J. (2021): Reshaping Trade Ties with China in the Aftermath of Covid-19. WIIW Policy Notes and Reports 44.

Hanes, E. (2013): Yunnan entwickeln. Die Konstruktion von Ethnizität durch die Entwicklungspolitik in der Präfektur Nujiang, Yunnan, China. Universität Wien: Diplomarbeit.

Hanes, E. (2021, Publikation in Arbeit): Learning from the Best. Interkulturelle Erfolgsfaktoren und Erfahrungen Unternehmen der DACH Region in China.

Holzmann, A. / Grünberg, N. (2021): „Grünes“ China: Beijings Strategien für eine nachhaltige Entwicklung. <https://merics.org/de/studie/gruenes-china-beijings-strategien-fuer-eine-nachhaltige-entwicklung> (5.2.2021).

IATA (2020): Air Cargo Market Analysis. December 2020. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---december-2020/> (2.3.2021).

Jungbluth, Cora (2016): Chance und Herausforderung. Chinesische Direktinvestitionen in Deutschland. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung. https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/NW_Chinesische_Direktinvestitionen.pdf (4.1.2021).

Kommunistische Partei Chinas (2013): The 15th National Congress (People's Daily Online) Archive. <https://web.archive.org/web/20160321002608/http://english.cpc.people.com.cn/206972/206981/8188382.html> (21.3.2021).

Kommunistische Partei Chinas (2017): 中国共产党章程 (Satzung der Kommunistischen Partei Chinas), <http://www.12371.cn/special/zggcdzc/zggcdzcqw> (4.3.2021).

Korschak, B. (2021): Wie einst gebettet, so liegt sie nun – die Containerschiffahrt. In: Verkehr – Internationale Wochenzeitung, 9-10/2021 (5.3.2021), 8.

Lewis, D.J. / Yang, X. / Moise, D. / Roddy, S.J. (2021): Dynamic synergies between China's Belt and Road Initiative and the UN's Sustainable Development Goals. In: Journal of International Business Policy, 4/2021, 58-79.

Li Keqiang (2021): Tätigkeitsbericht der Regierung. Erstattet am 5. März 2021 auf der 4. Tagung des XIII. Nationalen Volkskongresses, Peking.

Meijers, V. (2021): Experteninterview von Emanuela Hanes am 2.3.2021.

Müller, B. / Buchas, P. (Hrsg.): Die Neue Seidenstraße. Vision – Strategie – Wirklichkeit. Mit einem Österreich Schwerpunkt. Urban Forum – Egon Matzner-Institut für Stadtforschung.

NDRC – National Development and Reform Commission People's Republic of China, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization (2015): Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. <http://www.chinaembassy.at/det/themen/123/t1250395.htm> (2.2.2021).

National People's Congress Observer (2018): Constitution of People's Republic of China (Verfassung der Volksrepublik China) <https://npcobserver.com/wp-content/uploads/2018/12/PRC-Constitution-2018.pdf> (25.2.2021).

Nedopil Wang, C. (2020): Sino-European Cooperation on Financing the 2060 Climate Goals. <https://green-bri.org/china-eu-cooperation-on-financing-the-2060-climate-goals> (2.3.2021).

Nedopil Wang, C. (2021): Countries of the Belt and Road Initiative. Beijing, IIGF Green BRI Center. <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> (5.3.2021).

Nedopil Wang, C. / Mengid, Y. (2021): Debt repayment issues in highly-indebted BRI countries: risks and opportunities in the new year. <https://green-bri.org/debt-repayment-issues-in-highly-indebted-bri-countries-risks-and-opportunities-in-the-new-year> (3.5.2021).

Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative (2019): The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm> (2.2.2021).

Parlamentarische Anfrage (2019): Anfrage der Abgeordneten Douglas Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Europa, Integration und Äußeres betreffend China-Strategie des Außenministeriums: https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/J/J_04080/fnameorig_763482.html (25.2.2021).

Policy Department for External Relations der DG for External Policies of the Union (2020): EU-China trade and investment relations in challenging times. STUDY requested by the INTA committee. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f09af01f-aac0-11ea-bb7a-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-192893331> (1.3.2021).

Senger, Harro von (2020): «Ehe für alle», aber nicht für einen Fünftel der Menschheit. In: FAZ Einspruch Exklusiv, 01.10.2020. <https://www.faz.net/einspruch/zivilgesetzbuch-in-china-was-sind-die-neuen-regeln-wert-16982336.html> (25.2.2021).

Shanghai Maritime University (SMU) (2021): Top 15 container ports Europe: <https://www.porteconomics.eu/wp-content/uploads/2020/08/Top-15-container-port-Europe-H1-2020.png> (2.3.2021).

Van Leijen, M. (2020): New Silk Road in 2020: Covid-19, increased traffic and empty containers. <https://www.railfreight.com/specials/2020/12/28/new-silk-road-in-review-covid-19-increased-traffic-and-empty-containers> (7.1.2021).

Van Leijen, M. (2021a): Duisport's container throughput increased, rail freight pivotal. <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/02/17/duisports-container-throughput-increased-rail-freight-pivotal> (3.5.2021).

Van Leijen, M. (2021b): Surge in China's train departures mostly fueled by Russia, not Europe. <https://www.railfreight.com/beltandroad/2021/02/02/surge-in-chinas-train-departures-mostly-fueled-by-russia-not-europe> (6.3.2021).

Van Leijen, M. (2021c): Chinese New Year and the pandemic, something to worry about?. <https://www.railfreight.com/specials/2021/01/29/chinese-new-year-and-the-pandemic-something-to-worry-about> (02.02.2021).

Rudolf, M. (2021): Chinas Gesundheitsdiplomatie in Zeiten von Corona: Die Seidenstraßeninitiative (BRI) in Aktion. SWP-Aktuell 2021/A 05. Berlin: SWP, 8. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2021A05>

Santner, C. (2021): Experteninterview von Emanuela Hanes zur WKO Studie „Risiken und Abhängigkeiten beim Sourcing aus China und Asien bewerten und mindern“ am 18.02.2021.

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

Senger, H. von (2021): Schriftliches Experteninterview mit Emanuela Hanes am 17.02.2021.

Senger, H. von (2018): Moulüe – Supraplanung. München: Hanser Verlag.

Schiman, S. (2021): Kompensation hoher Wertschöpfungseinbußen. Prognose für 2020-2022. Wifo Monatsberichte 1/2021, 25-38.

Shi-Kupfer, K. / Ohberg, M. (2019): China's Digital Rise. Challenges for Europe. Merics Paper on China. <https://merics.org/en/report/chinas-digital-rise> (2.2.2021).

Staatsrat der Volksrepublik China (2012): 国务院关于印发节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)的通知. 国发〔2012〕22号 (Der Staatsrat für die Ausgabe der energiesparenden und neuen Energie Automobilindustrie. Bekanntmachung über den Entwicklungsplan (2012-2020)).

Staatliche Entwicklung (2012: Nr. 22): www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm (21.3.2021).

Staatsrat der Volksrepublik China (2014): 国务院关于印发社会信用体系建设. 规划纲要(2014-2020年)的通知. 国发〔2014〕21号 (Bekanntmachung der Planungsskizze des Staatsrats zum Aufbau eines Sozialkreditsystems (2014-2020)). www.gov.cn/zhengce/content/2014-06/27/content_8913.htm (21.3.2021).

State Commission Office for Public Sector Reform (2014): 事业单位法人年度报告书: 中国日报社. (Jahresbericht der Juristischen Personen. China Daily. https://web.archive.org/web/20160806181839/http://www.gjsy.gov.cn/ndbgzl/2014/201507/t20150701_42480.html) (21.3.2021).

State Council Information Office of the People's Republic of China (2016): 国家人权行动计划(2016-2020年) (Nationaler Menschenrechtsaktionsplan 2016-2020) www.scio.gov.cn/wz/Document/1492804/1492804.htm (25.2.2021).

Statistik Austria (2021a): Außenhandel. Tabellen zum Schnellbericht Jänner bis November 2020 – vorläufig.

Statistik Austria (2021b): Österreichs Wirtschaftsleistung im 4. Quartal 2020 um 5,7% gesunken, Rückgang von 6,6% für 2020: www.statistik.gv.at/web_de/statistiken/wirtschaft/volkswirtschaftliche_gesamtrechnungen/bruttoinlandsprodukt_und_hauptaggregate/125514.html (24.3.2021).

Swoboda, B. (2012): Neuorientierung von Wettbewerbsstrategien. In: Zentes, J. u.a. (Hrsg.): Handbuch Handel. Wiesbaden: Springer Gabler, 182-211.

Tan, V. (2020): China in 2021: agenda setting, anniversaries, and potential for conflict. Merics China Briefing. <https://merics.org/en/briefing/china-2021-agenda-setting-anniversaries-and-potential-conflict> (1.3.2021).

UNCTAD (2021): Global Trade Update, Feb 2021. https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d1_en.pdf (25.2.2021).

U.S.-China Economic and Security Review Commission (2018): 2018 Report to Congress. November 2018. www.uscc.gov/sites/default/files/2019-09/2018%20Annual%20Report%20to%20Congress.pdf

Verkehrsrundschau (N.N.) (2021): Containerschiffahrt: Pause bei der Explosion der Raten?. www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/containerschiffahrt-pause-bei-der-explosion-der-raten-2858968.html?utm_source=Newsletter&utm_medium=Newsletter-VR&utm_campaign=Newsletter-regular (25.2.2021).

Weigelin-Schwiedrzik, S. (2021): Experteninterview von Emanuela Hanes am 19.02.2021.

Wifo (2021): 1.1 Bruttoinlandsprodukt, real (letzte Aktualisierung: 28.1.2021).

WKO (2020): Außenwirtschaftsbericht China – Oktober 2020.

WKO (2021): Risiken und Abhängigkeiten beim Sourcing aus China und Asien bewerten und mindern. (Publikation erfolgt).

Xinhua (2019): 不懈追求的航天梦——写在第四个中国航天日之际 (Unermüdliches Streben nach Luft- und Raumfahrtträumen – geschrieben anlässlich des vierten China Space Day). www.xinhuanet.com/tech/2019-04/25/c_1124412532.htm (21.3.2021).

Xinhua (2020a): 审查 2020 年中央和地方预算执行情况与 2021 年中央和地方预算草案的报告 (Bericht zur Überprüfung der Ausführung der zentralen und lokalen Haushalte im Jahr 2020 und des Entwurfs der zentralen und lokalen Haushalte im Jahr 2021). www.xinhuanet.com/2020-12/26/c_1126910957.htm (25.2.2021).

Xinhua (2020b): 十三届全国人大四次会议将于 2021 年 3 月 5 日在京召开 (Die vierte Sitzung des 13. Nationalen Volkskongresses findet am 5. März 2021 in Peking statt.). www.xinhuanet.com/2020-12/26/c_1126910957.htm (25.2.2021).

Xinhua (2020c): 抗疫战略 成果充分 彰显了中国力量 (Die Ergebnisse der Epidemiestrategie zeigen voll und ganz die Stärke Chinas). www.xinhuanet.com/politics/2020-09/30/c_1126561351.htm (25.2.2021).

Liu, Wan-Hsin / Xia, Xinming (2021): China's Investments in Germany and the Impact of the COVID-19 Pandemic. In: *Intereconomics*, 56(2). www.intereconomics.eu/contents/year/2021/number/2/article/china-s-investments-in-germany-and-the-impact-of-the-covid-19-pandemic-6523.html (10.3.2021).

Zeit Online (6.5.2020): China baut eigene Raumstation. www.zeit.de/wissen/2020-05/china-raumstation-raumfahrt-weltraumforschung-iss (1.3.2021).

Zenglein, M. / Holzmann, A. (2019): Evolving Made in China 2025. China's industrial policy in the quest for global tech leadership. Mercis Paper on China, Nr. 8, July 02, 2019. <https://merics.org/en/report/evolving-made-china-2025>

Zentralkomitee der Kommunistischen Partei Chinas und dem Staatsrat (2016): 中共中央 国务院印发《“健康中国 2030”规划纲要》(Überblick über den Plan „Gesundes China 2030“) http://www.gov.cn/zhengce/2016-10/25/content_5124174.htm (21.3.2021).

Zentralverband Spedition & Logistik (2018): Petition an Bundeskanzler und damaligen EU-Ratsvorsitzenden Sebastian Kurz: Neue Seidenstraße: Österreich und EU müssen Jahrhundert-Chance jetzt ergreifen!. www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180827_OTS0016/neue-seidenstrasse-oesterreich-und-eu-muessen-jahrhundert-chance-jetzt-ergreifen (25.2.2021).