

Am Scheideweg

Geplanter Markt: Chinas Wirtschaftsmodell steht vor einer entscheidenden Weichenstellung
Von Marc Püschel



Das Ende eines Wachstumsmodells? China hat in den vergangenen Jahrzehnten in gigantischen Ausmaßen in die Infrastruktur investiert, teils über den tatsächlichen Bedarf hinaus (Hochhausbaustelle in Shenzhen, August 2023)

Wer die Entwicklung der chinesischen Wirtschaftspolitik im Jahr 2023 verfolgt hat, wurde von der Neujahrsansprache Xi Jinpings kaum noch überrascht. Tiefgreifende Reformen und einen starken Fokus auf die wirtschaftliche Entwicklung kündigte Chinas Präsident am vergangenen Sonntag an und bekräftigte damit auch die Ergebnisse der jährlichen Zentralen Wirtschaftsarbeitskonferenz, die am 11. und 12. Dezember 2023 stattgefunden hatte. Das wird als teilweise Abkehr von dem bisherigen Schwerpunkt seiner Präsidentschaft interpretiert, der auf einer innenpolitischen Erneuerung, einer verschärften ideologischen Auseinandersetzung und dem Kampf gegen Korruption lag.

Hintergrund des Kurswechsels sind die wirtschaftlichen Probleme der Volksrepublik. Zwar ist das von der Weltbank prognostizierte ökonomische Wachstum von 4,4 Prozent für das Jahr 2024 immer noch bedeutend, doch die durch Immobilienkrise, Überschuldung, Arbeitslosigkeit und Deflation gebeutelte Volkswirtschaft verlangsamt ihr Wachstum deutlich. Bereits beim 14. Fünfjahresplan (2021–2025) wurde daher darauf verzichtet, konkrete Wachstumswahlen des Bruttoinlandsprodukts vorzugeben.

Für viele Ökonomen und Journalisten im Westen sind die jüngsten Entwicklungen ein Beweis, dass China endgültig in der »Falle der mittleren Einkommen« gelandet ist, also die Lohnkosten mittlerweile so hoch sind, dass die Produktion von Gütern in andere Länder verlagert wird. Gegenüber dieser Theorie, die auf den Analysen von Weltbank-Ökonomen aus den 2000er Jahren basiert, ist Vorsicht angebracht, auch wenn tatsächlich die Reallöhne chinesischer Industriearbeiterinnen und -arbeitern ab 1998 jährlich um etwa zehn Prozent gewachsen sind. Doch

der Gedanke einer »Einkommensfalle« versucht nicht nur, globale ökonomische Entwicklungen in ein allzu einfaches Schema zu pressen.¹ Er blendet auch aus, dass die Stagnation von Schwellenländern keine natürliche Gesetzmäßigkeit ist, sondern in der Regel auf gezielte politische Maßnahmen der führenden westlichen Industrienationen zurückzuführen ist, die keine Konkurrenz dulden.

In einem Punkt haben die Beobachter allerdings recht: Die Volksrepublik China befindet sich in einem Dilemma. Das bisherige Wirtschaftsmodell, eine eigentümliche und historisch einzigartige Mischung aus Markt- und Planwirtschaft unter Herrschaft der KP, gerät zusehends in die Krise. Das relative Gleichgewicht, das sich zwischen privaten Konzernen und den von der Partei kontrollierten Staatsunternehmen etabliert hat, droht zu zerbrechen. Der Rückgang der Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts ist ein Symptom dieser strukturellen Entwicklung.

Angebot und Nachfrage

Um die spezifische Lage Chinas zu verstehen, sind zunächst einige allgemeine Bemerkungen zu Plan- und Marktwirtschaft notwendig (auf die ausufernde Diskussion rund um die Frage der Geltung des Wertgesetzes im Sozialismus kann hier nicht eingegangen werden).

Die Stärke der Marktwirtschaft, so wird behauptet, liege in der Effizienz der Güterallokation. Immer bringe die anbietende Seite das bestmögliche Produkt an den nachfragenden Mann bzw. die Frau. Tatsächlich kann man den entwickelten kapitalistischen Nationen nicht absprechen, dass sie hochwertige Konsumgüter in einem Ausmaß verfügbar gemacht haben, das auf viele Menschen in den ehemals sozialistischen Ländern Osteuropas eine große Attraktivität ausgeübt und zur Erosion des Glaubens an das eigene System beigetragen hat (wogegen auch die Aufklärung über die damit verbundene Ausbeutung wenig geholfen hat). Mit Effizienz im strengen Sinne hat das allerdings wenig zu tun.

Der Kapitalismus »löst« das Problem der Güterallokation, indem er es ignoriert. Das Zusammenstimmen von Angebot und Nachfrage erfolgt auf einem Berg maßloser Überproduktion, die jedoch im schlussendlich zustande gekommenen Warenaustausch geflissentlich übersehen wird. Arbeiten beispielsweise zehn Unternehmen an der Entwicklung eines neuen Smartphones, von denen sich am Ende nur eines am Markt »durchsetzt«, gilt dies dem Kapitalisten und den meisten Konsumenten als effizient. Aus der Sicht des einzelnen Produktionsprozesses mag das stimmen. Rechnet man den Arbeitsaufwand aller am selben Produkt arbeitenden Unternehmen, ihre möglichen Insolvenzen, den Ressourcenaufwand, die eingesetzten und entlassenen Arbeiter usw. mit ein, lässt sich die Behauptung kaum noch aufrechterhalten. Den Kapitalismus hat noch nie bekümmert, ob Angebot und Nachfrage zusammenstimmen. Vielmehr wirft er in die zwischen ihnen bestehende Kluft solange lebendige Arbeit und ganze Betriebe, bis auf ihren Leichenbergen der Abgrund überbrückt und ein Geschäft abgeschlossen werden kann.

Diese Anarchie hat freilich System, und dies nicht allein aufgrund der Macht des kapitalistischen Wirtschaftssystems. Denn den Bedürfnissen der Menschen haftet selbst etwas unweigerlich Subjektives und daher immer auch eine gewisse Wechselhaftigkeit und Beliebigkeit an. Wo für das Bedürfnis des je einzelnen Menschen produziert wird, wird es immer ein Schwanken zwischen zeitweise knappen Gütern und Überproduktion geben, da die Bedürfnisse, die Stimmungen und Moden der Menschen zu individuell sind, um vollständig berechnet werden zu können – selbst bei Einsatz künstlicher Intelligenz scheint dies kaum vorstellbar (man möchte es sich auch lieber nicht ausmalen, wie eine vollständig berechenbare Menschheit leben würde bzw. müsste). Bis zu einem

gewissen Grad ist Marktwirtschaft tatsächlich das passende Äquivalent zu diesem steten Schwanken.

Der Individualkonsum macht jedoch nur einen Teil der Wirtschaftsproduktion eines Landes aus. Ihm gegenüber steht der Kollektivkonsum, etwa der Besuch eines Kinos oder Theaters, und die gemeinschaftliche Grundversorgung (Kanalisation, Straßen, Strom), die es beide zwar auch grob zu berechnen gilt, ohne dass es sich aber direkt nachteilig auswirkt, wenn Angebot und Nachfrage phasenweise nicht übereinstimmen. Dazu kommen weitere, die Gesellschaft als Ganze betreffende Kosten: Militär, Raumfahrt, Umweltschutz, usw.

Das Entscheidende dieser Formen, im Gegensatz zum Individualkonsum, ist: Der Staat kann die Nachfrage willkürlich festsetzen, das Problem des Zusammenstimmens mit dem Angebot stellt sich gar nicht. Wie viele Panzer er zur Verteidigung einplant, mit wie vielen Gewerkschaftspalästen er seine Bevölkerung versorgt, wie prächtig er seine Metrostationen oder wie viele Kilometer Schienen er baut, ist der politischen Entscheidung des Staates überlassen (wenngleich es gewisse objektive Beschränkungen oder Notwendigkeiten gibt, bei der Rüstung eines Landes etwa die Stärke der politischen Feinde). Der Planungsprozess wird, was den Ausstoß angeht, durch keine Schwankungen gestört. Die sozialistischen Staaten waren dementsprechend immer stark und innovativ in der gemeinschaftlichen Grundversorgung und bei kollektiven Aufgaben und schwach in der Konsumgüterproduktion, sobald sie über die der Reproduktion dienende Grundversorgung hinausging.

Paradoxes Modell

Historisch haben sich zwei gegensätzliche Formen des Wirtschaftens herausgebildet. Im westlichen Kapitalismus wurden auch die gemeinschaftliche Grundversorgung und Formen des Kollektivkonsums größtenteils in die Hände der Privatwirtschaft gelegt. Eine solche Anarchie durften die Sowjetunion und die sozialistischen Staaten Osteuropas bei Strafe des eigenen Untergangs nicht zulassen; sie legten umgekehrt auch die Produktion individueller Konsumgüter in staatliche (manchmal genossenschaftliche) Hände.

Das chinesische Wirtschaftsmodell beruht demgegenüber auf einer eigentümlichen Mischform: Durch die Einführung der sogenannten sozialistischen Marktwirtschaft wurde der Privatbesitz an Produktionsmitteln wieder zugelassen, blieb aber zugleich streng begrenzt. Alle Bereiche, in denen es um gemeinschaftliche Versorgung geht, d. h. die gesamte öffentliche Infrastruktur, liegen in den Händen der Staatskonzerne. Als »commercial state-owned enterprises«, arbeiten sie also nach dem Rentabilitätsprinzip und versuchen, Gewinn zu erwirtschaften. Gleichzeitig bleiben sie fest in die planwirtschaftlichen Vorgaben der Fünfjahrespläne integriert, werden von der Kommunistischen Partei kontrolliert und speisen ihre Gewinne in die Staatswirtschaft ein. Die Bereiche, in denen sie tätig sind, darunter Rohstoffe, Energie, Kommunikation und ein Großteil des Verkehrswesens werden gegen die Privatwirtschaft und ausländische Investitionen abgeschirmt. Mit der Schaffung der zentralen Aufsichtsbehörde SASAC (State-owned Assets Supervision and Administrative Commission of the State Council) im Jahr 2003 wurde die Integration der Staatskonzerne in allgemeine Planvorgaben vorangetrieben und die Privatisierungspolitik beendet. Die Profitabilität der Staatskonzerne stieg seither steil an.² Zudem wächst die Zahl der staatseigenen Unternehmen wieder deutlich, allein in dem Zeitraum von 2008 bis 2015 um 52 Prozent.³ Damit bleibt der Staatssektor der dominante Bereich: 2021 betrug der Umsatz der privatwirtschaftlichen chinesischen Unternehmen lediglich 19 Prozent des Umsatzes aller chinesischen Unternehmen.⁴

Bekanntlich hat sich China seit Mitte der 1990er Jahre zur »Werkbank der Welt« entwickelt, große Teile der globalen Produktionsketten befinden sich hier. Der Boom geht dabei nur teilweise auf die Verfügbarkeit großer Massen an billigen Arbeitskräften zurück. Vielmehr profitierten die Unternehmen, die ihre Produktion nach China verlagerten, von dem beispiellosen Ausbau der Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsinfrastruktur und damit einhergehenden Synergie- und Skaleneffekten. Dabei kommen ihnen staatliche Vorleistungen zugute, die dank eines besonderen Verhältnisses zwischen Zentral- und Provinzregierungen enorme Ausmaße annehmen. Denn im Laufe der 1990er Jahre wurde die Bewertung der Provinzregierungen und ihrer Kader umgestellt, ihr jeweiliger Erfolg fortan an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bemessen. Dadurch entstand eine Konkurrenzsituation zwischen den Provinzen, deren Kernelement der Ausbau der Infrastruktur darstellte.⁵ In der Regel wurde in den Provinzen erst einmal gebaut – Kraftwerke, Straßen, Schienen, Häfen, Kanäle, Stromnetze, Funknetze –, die industrielle Nachfrage nach diesem Versorgungsnetz kam später in Form von ausländischen Investitionen und Joint Ventures.

Auch die für den Kapitalismus typischen zyklischen Wirtschaftskrisen hat China bislang mittels Infrastrukturinvestitionen vermeiden können. Im Angesicht der Wirtschaftskrise von 2008/2009 hat China etwa ein Investitionsprogramm von umgerechnet fast einer halben Billion Euro aufgelegt und u. a. in Häfen, Kanäle, Müllverbrennungen, Kläranlagen, Kanäle und Pipelines investiert.

Chinas Wirtschaftsmodell ist paradox. Indem es sich als wichtigste Plattform der globalen kapitalistischen Produktionsketten zur Verfügung gestellt hat, hat es wieder eine beispiellose kapitalistische Ausbeutung von Arbeitern im Land zugelassen, man denke etwa an die Zustände in den Foxconn-Fabriken. Gleichzeitig garantiert dieser Umstand die anhaltende Dominanz des Staatssektors und der planwirtschaftlichen Elemente innerhalb des Landes. Denn ermöglicht wird der historisch einmalige Wirtschaftsaufschwung, der auch den sowjetischen bei weitem übertrifft, durch den ebenso beispiellosen Ausbau der Infrastruktur. So lässt sich nach differierenden Angaben zwischen einem Viertel und einem Drittel des chinesischen Bruttoinlandsprodukts allein auf den Bausektor zurückführen. Allein mit dem Fünfjahresplan von 2006 bis 2010 flossen beispielsweise 350 Milliarden Euro in Straßen, Schienen und so weiter. Marktprozesse spielen bei diesem geplanten Ausbau kaum eine Rolle.

Solange aber die Bereitstellung einer gemeinschaftlichen Versorgung ohne die unmittelbare Notwendigkeit, sich um das Problem von Angebot und Nachfrage kümmern zu müssen, die heimische Konsumgüterproduktion übertrifft, überwiegt das planwirtschaftliche Element. Mitunter hängt der sozialistische Charakter Chinas also davon ab, ob die Investitionen in die Infrastruktur auch in Zukunft den Umfang der Konsumgüterproduktion übertreffen können.

In der Krise

Mittels gigantischer Infrastrukturinvestitionen die Dominanz des Staatssektors zu sichern, lässt sich nicht beliebig aufrechterhalten. Anders als der sich täglich wiederholende Privatkonsum stößt der Ausbau der Stromversorgung oder von Verkehrswegen an Grenzen, da die entsprechenden Strukturen im besten Falle Dutzende Jahre im Gebrauch stehen können und nur noch gelegentlich repariert oder erneuert werden müssen. Entsprechend stagnieren beispielsweise die Investitionen in die Transportinfrastruktur seit einigen Jahren.⁶ Hinzu kommt eine enorme Verschuldung: Die staatliche Eisenbahngesellschaft China Railway war bereits 2020 mit 640 Milliarden Euro verschuldet. Die Tendenz ist steigend, da mittlerweile vor allem Gebiete im Westen Chinas mit sehr niedriger Bevölkerungsdichte erschlossen werden und der Betrieb dort nicht rentabel ist. Was früher

die große Stärke des Modells war – enorme Vorleistungen zu erbringen, ohne die Nachfrage beachten zu müssen – erweist sich nunmehr als Nachteil.

Bereits das 2013 gestartete globale Großprojekt »One Belt, One Road« zeigt an, dass sich der Aufbau der Infrastruktur innerhalb Chinas erschöpft. Die »Neue Seidenstraße« besteht im wesentlichen im Export des Infrastrukturaufbaus durch die großen chinesischen Staatskonzerne, die im Ausland u. a. Häfen, Schienen- und Straßennetze sowie Kraftwerke errichten. Das »große eurasische Hilfsprojekt soll in erster Linie China selbst helfen, seinen Bau-, Stahl- und Transportunternehmen, die sich hoch verschuldet und riesige Überkapazitäten aufgebaut haben«, schreibt der Sinologe Harro von Senger. »Chinas Städte und Provinzen, denen viele dieser Unternehmen gehören, verfügen selbst inzwischen über eine recht gute Infrastruktur und haben deshalb keine großen Aufträge mehr, um weiterhin Millionen von Arbeitern zu beschäftigen.«⁷ Tatsächlich profitieren von der Belt-and-Road-Initiative (BRI) vor allem die fünf größten staatlichen Bauunternehmen: die China Communications Construction Company, die Power Construction Corporation of China, die China State Construction Engineering Corporation, die China Railway Construction Group und die China Railway Group.

Das Projekt ist damit ebenso paradox wie Chinas Wirtschaftsmodell im allgemeinen: Einerseits lässt es sich als typischer Kapitalexport verstehen, wie ihn auch die westlichen Staaten betreiben, um der heimischen Überproduktion zu begegnen. Andererseits wird es fast ausschließlich von den für Infrastruktur zuständigen Staatskonzernen betrieben, so dass die Ausweitung ihrer Geschäftstätigkeit in den Rest der Welt zugleich die Dominanz des planbaren staatlichen Sektors in der Volksrepublik zementiert – und im Übrigen einen weit friedfertigeren, nachhaltigeren und für die Zielländer nützlicheren Kapitalexport als der westliche darstellt. Doch auch die BRI lässt sich nicht beliebig verlängern. Nicht nur wird sich auch global irgendwann der Ausbau nötiger Infrastruktur aufgrund von Überkapazitäten verlangsamen, auch der politische Widerstand des Westens setzt der Initiative Grenzen.

Als Strategie, um das allmähliche Erlahmen der Infrastrukturwirtschaft zu kompensieren, setzt Beijing seit dem 14. Fünfjahresplan auf das Modell eines »dualen Kreislaufes«, in dem neben dem Handel mit dem Ausland der Binnenkonsum zu einem zweiten ökonomischen Standbein werden soll. Der Versuch, den Konsum anzukurbeln, stößt aber auf Probleme. Zum einen lässt sich eine jahrzehntelang etablierte volkswirtschaftliche Struktur nicht so leicht verändern. Seit Beginn der Reformpolitik unter Deng Xiaoping war die Konsumgüterwirtschaft immer vernachlässigt worden zugunsten der Produktion für den Handel und die Infrastruktur. Der Versuch, jetzt den Schalter umzulegen, hat angesichts der steigenden Arbeitslosigkeit und der Konsumzurückhaltung der Menschen kaum Aussicht auf Erfolg. Die Zurückhaltung beim Konsum kann übrigens als indirektes Resultat der Überkapazitäten der Infrastrukturwirtschaft gesehen werden, da die Baubranche im letzten Jahrzehnt verstärkt auf den Bau von Immobilien setzen musste, was zu der bekannten Immobilienkrise (Stichwort Evergrande), der Verschuldung vieler Menschen bzw. einem Wertverlust ihres Wohneigentums geführt hat. Dazu kommt das Problem der gegenwärtig schon stagnierenden, zukünftig aber schrumpfenden chinesischen Bevölkerung. So schwindet gerade die in der Regel konsumfreudigere junge Generation zusehends, in Zukunft stehen also immer weniger Konsumenten »zur Verfügung«. Der Politik der Steigerung des Bruttoinlandsprodukts durch Konsumgüterproduktion sind noch engere Grenzen gesetzt als der Expansion der Infrastrukturwirtschaft.

Zum anderen droht mit dieser politökonomischen Linie eine neue Dominanz des Privatsektors, ohne den eine Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ hochwertigen Konsumgütern schwer denkbar ist. So würde die Erweiterung des Konsums – jedenfalls wenn man ihn klassisch als Erwerb materieller Waren durch einzelne Individuen versteht – die Waage langfristig zugunsten des marktwirtschaftlich-anarchistischen Elements kippen lassen. Das Resultat wäre eine wachsende Aushöhlung der Fünfjahrespläne und womöglich sogar eine allgemeine Unfähigkeit zur politischen Steuerung ökonomischer Prozesse, damit aber letztlich ein Scheitern oder gar ein Ende der Herrschaft der Kommunistischen Partei.

Mögliche Auswege

Die Volksrepublik steht also vor einem Dilemma: Eine völlige Neuausrichtung der Volkswirtschaft hin auf individuellen Konsum würde, abgesehen davon, dass ihr wenig Erfolgsaussichten beschieden sein dürften, die Privatwirtschaft über Gebühr stärken. Letztlich würde China damit wohl zu einer gewöhnlichen kapitalistischen Nation. Andererseits lässt sich die Stärke des Staatssektors, zumindest in der derzeitigen Form mit seinem Schwerpunkt auf der Baubranche, nicht beliebig aufrechterhalten.

Zwei Lösungswege bieten sich an. Erstens, ein Umrüsten der ganzen Infrastrukturwirtschaft auf qualitativ hochwertigere Projekte. In der Energiebranche, die in großem Maßstab auf erneuerbare Energien setzt, wird das offenkundig bereits betrieben. Mit einer bloßen Umrüstung dürfte es aber nicht getan sein. Zur mittel- und langfristigen Dominanz des Staatssektors bedarf es auch einer beispiellosen Hochskalierung der weltweiten Infrastruktur, noch über den Ausbau der Verkehrswege im Rahmen der BRI hinaus. Die für Stromnetze zuständige State Grid Corporation of China, ein Staatskonzern mit fast einer Million Mitarbeiter, arbeitet gegenwärtig beispielsweise bereits an dem Aufbau eines »Weltstromnetzes«, einer gigantischen Verflechtung interkontinentaler Stromtrassen. Dazu hat sich State Grid im letzten Jahrzehnt mit über 120 Milliarden Dollar in Stromnetze auf der ganzen Welt eingekauft. Möglich wird dies durch den technologischen Fortschritt Chinas in der sogenannten Ultrahochspannungstechnik, mit der Strom mit sehr geringen Verlusten über große Strecken geleitet werden kann. Der Vorsprung Chinas auf dem Gebiet ist so groß, dass der Physik-Nobelpreisträger und ehemalige US-Energieminister Steven Chu sie als Chinas »Sputnik-Moment« bezeichnete.⁸ Forciert wird die technische Entwicklung infrastruktureller Projekte durch das Programm »Made in China 2025«. Seit dem zweiten BRI-Gipfel in Beijing im April 2019 wird auch die »Neue Seidenstraße« mehr und mehr auf den Ausbau digitaler Infrastruktur, besonders der Errichtung von 5G-Netzen, umorientiert. Ob die Strategie erfolgreich ist, hängt aber von der geopolitischen Lage ab.

Der andere Ausweg wäre ein grundlegender Wandel im Verständnis von Konsum, weg von dem klassischen westlichen Verständnis, dass Konsum immer in Form des Kaufs einzelner materieller Güter durch einzelne Individuen besteht. Wenn es auch Bereiche gibt, in denen die Aneignung nur so funktionieren kann, so wächst doch die Bedeutung der ökonomischen Bereiche, in denen andere Formen sinnvoll sind – etwa die gemeinsame Nutzung von Autos, Fahrrädern und anderen teuren Konsumgütern in einer »shared economy« sowie das »streamen« von Filmen, Serien und Musik auf Internetplattformen statt des Kaufs von DVDs oder CDs.

Dabei helfen könnte paradoxerweise die moderne digitale Plattformwirtschaft, die im Westen zu neuen Monopolen großer IT-Konzerne wie Amazon, Google, Facebook oder Microsoft geführt hat. Anstatt selbst Waren zu produzieren und anzubieten, organisieren diese Plattformen auf je

verschiedene Weisen den Austausch von Gütern und Dienstleistungen. Dabei schaffen sie die Rahmenbedingungen digitaler Märkte und profitieren in Form von Daten und/oder prozentualen Anteilen von jeder Interaktion und jedem Verkauf auf ihren Plattformen. Diese Plattformen stellen eine neue Form von Infrastruktur dar, die materiell auf riesigen Serverfarmen, entsprechenden Stromnetzen und großen Warenlagern beruht. Dabei werden selbst im Westen schrittweise planwirtschaftliche Elemente etabliert, die auf einer umfassenden Vernetzung des »Internet of Things«, der Implementierung von Algorithmen und künstlicher Intelligenz basieren.

Für China bieten sich dadurch, anders als dem Westen mit seiner schon lange durchprivatisierten Infrastrukturwirtschaft, neue Möglichkeiten, seine Staatskonzerne auf neue Formen der Bereitstellung von Infrastruktur umzurüsten. Der in den letzten Jahren durchgeführte »Crackdown«, also das strenge Vorgehen des chinesischen Staates gegen die eigenen IT-Konzerne wie Baidu, Tencent und Alibaba erscheint vor diesem Hintergrund schlüssig und deutet darauf hin, dass Beijing die digitalen Plattformen als neue Staatsaufgabe begreift. Was im Westen durch private Monopole geschaffen wird, könnte in China nicht nur die weitere Dominanz der Staatskonzerne sichern, sondern damit zugleich der Planwirtschaft wieder ihr altes Übergewicht geben.⁹

Anmerkungen

1 Vgl. »China vermeidet die Falle des mittleren Einkommens«, [Finanz und Wirtschaft, 18.4.2019](#)

2 Vgl. Klaus Mühlhahn: Geschichte des modernen China. Von der Qing-Dynastie bis zur Gegenwart. München 2021, S. 792–794

3 Vgl. »Wie China seine 167.000 Staatsunternehmen bevorzugt«, [Handelsblatt, 24.9.2019](#)

4 »Chinas große Privatunternehmen wachsen schneller als Staatsunternehmen«, [Capital, 23.7.2022](#)

5 Vgl. Mühlhahn: Geschichte des modernen China, S. 765

6 Vgl. »Ausbau der Infrastruktur gerät ins Stocken«, [German Trade & Invest, 25.4.2022](#)

7 Harro von Senger: Moulüe – Supraplanung. Unerkannte Denkhorizonte aus dem Reich der Mitte. München 2018, S. 232

8 Vgl. »China baut das Weltstromnetz«, [Spiegel, 7.6.2018](#)

9 Vgl. »Im Umbruch«, [junge Welt, 12.10.2023](#)