

China-Programm

China-Programm der Stiftung Asienhaus (Hg.)

Wohin führen die Neuen Seidenstraßen?

Chinas ›Belt and Road Initiative‹

Impressum

Titel: Wohin führen die Neuen Seidenstraßen? Chinas ›Belt and Road Initiative‹

Herausgegeben von:

China-Programm der Stiftung Asienhaus

Hohenzollernring 52

50672 Köln, Germany

Konzeption, Koordination und Redaktion: Nora Sausmikat

Redaktionelle Mitarbeit: Uwe Hoering, Armenui Carstensen, Dominik Hofzumahaus

*Autor*innen:* Armenui Carstensen, Zofeen T. Ebrahim, ETNC, Christina Grein, Gregor Grossman,

Uwe Hoering, Dominik Hofzumahaus, Nora Sausmikat, Wolfram Schaffar, Samuel Schlichting

Mit freundlicher Unterstützung durch

das Bischöfliche Hilfswerk MISEREOR

MISEREOR
● IHR HILFSWERK

Die AutorenInnen sind verantwortlich für den Inhalt.

1. Auflage, August 2017

Alle Rechte vorbehalten

Konzept und Gestaltung: Chanika Ronczka

Gesamtausstattung: Klartext Medienwerkstatt GmbH, Essen (www.k-mw.de)

Titelabbildung: © Mercator Institute for China Studies (MERICS)

Abbildungen: S. 7 Stiftung Asienhaus; S. 9 <http://www.jbhworldwide.com/wp-content/uploads/2014/12/Silk-Road-Map1.jpeg>; S. 16 © Noel Reynolds, CC BY 2.0; S. 18 © Kees Torn, CC BY-SA 2.0; S. 20 Stiftung Asienhaus; S. 23 Wikimedia Commons CC BY-SA 3.0; S. 22 © Phi Phi Hoang, CC BY 2.0; S. 25 © Kolja M. Guenter; S. 27 © Sabine Hecher, Heinrich Böll Stiftung CC-BY-SA; S. 29 The Daily Star (Bangladesh) 8.3.2015; S. 31 © Preston Rhea, CC BY-SA 2.0; S. 34 Zofeen T. Ebrahim; S. 36 Wikimedia Commons (public domain); S. 39 © <https://pixabay.com/>; S. 41 © <https://pixabay.com/>; S. 44 © Manos K., CC BY 2.0.

Preis: 5,00 Euro

Bezug: Stiftung Asienhaus, Vertrieb, Hohenzollernring 52, 50672 Köln

E-Mail: vertrieb@asienhaus.de | *Tel.:* 0221-7116121-13 | *Fax:* 0221-716121-10

© Stiftung Asienhaus, Köln 2017

Alle Rechte vorbehalten.

Abdruck und sonstige Nutzung sind erwünscht,

sie sind jedoch nur unter Angabe der VerfasserInnen und der Quelle gestattet.

ISBN 978-3-933341-74-4

China-Programm der Stiftung Asienhaus (Hg.)

Wohin führen die Neuen Seidenstraßen?

Chinas ›Belt and Road Initiative‹





Über diese Broschüre

Obwohl das Kind erst vier Jahre alt ist, hat es schon mehrere Namen: 一带一路 (*Yidài Yílù*), *One Belt, One Road* (OBOR), *Silk Road Economic Belt*, und *Belt and Road Initiative* (BRI) – doch meist spricht man von der »Neuen Seidenstraßen-Initiative«.¹ Auf dem zweitägigen *Belt and Road Forum on International Cooperation* Mitte Mai 2017 in Beijing signalisierten. Vertreter aus Europa, Afrika, Asien und Südamerika, darunter 28 Staats- und Regierungschefs, ihr Interesse, bei diesem Großprojekt dabei zu sein.

Mit der Initiative weitet China vorherige Allianzen mit Schwellenländern aus (BRICS, Shanghai Organization) und möchte Asien, Afrika und Europa auf dem Land (>Belt<) und Seeweg (>Road<) enger verbinden. Ein Netzwerk von Infrastrukturprojekten und neuen Wirtschaftszonen soll Marktzugänge und Investitionsmöglichkeiten in Südostasien, Südasien und Zentralasien erschließen und den Handel und die Kooperation mit der EU voranbringen. Für die Umsetzung wurden mittlerweile Finanzierungsinstrumente wie die *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) und der *Silk Road Fund* geschaffen, bestehende multilaterale Geber wie die *Asian Development Bank* (ADB) kündigen ihre Beteiligung an. Sowohl an der AIIB als auch an der ADB ist Deutschland als ein wichtiger Anteilseigner beteiligt.

Noch ist die Initiative nicht viel mehr als eine Blaupause. Versucht wird, bestehende Vorhaben, geplante Projekte und vollmundige Absichtserklärungen zusammenzufassen. Dennoch dient sie dazu, Dynamiken einer Neuordnung der Welt zu entfachen, die Russland,

die Türkei und Europa, den Mittleren Osten und Afrika enger an Asien, vor allem China binden.

Angesichts der Verlautbarungen aus Trump-America zu Protektionismus und »America First«-Parolen entwickelt sich hier möglicherweise aber auch eine Alternative für Europas ökonomische Ausrichtung, die auch bereits von europäischer Seite angedacht wurde (>EU-China Connectivity Platform« 2015). Das Hauptaugenmerk der internationalen Aufmerksamkeit liegt aber häufig auf den Überlegungen, welche wirtschaftlichen und politischen Absichten China mit der Initiative verfolgen mag. China spinnt ein neues regionales Unterstützungsnetz, begleitet von Versorgungskorridoren und diplomatischen Achsen.

Was bedeutet das aber für die Bevölkerungen? Die Stiftung Asienhaus mit ihrem China-Programm möchte in ihrem Projekt zur Seidenstraßen-Initiative verstärkt über die sozialen, politischen und ökologischen Auswirkungen der Investitionsoffensive in China selbst, als auch in Asien und Afrika informieren. Es ist uns ein Anliegen, den lokalen Gemeinschaften in den Zielregionen der Investitionen eine Stimme zu geben. Dabei haben wir in Deutschland eine ganz besondere Verpflichtung, da deutsche Steuergelder die Investitionen mit finanzieren.

Die Region Asien und vor allem China nimmt eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung der internationalen Entwicklungs- und Nachhaltigkeitsziele sowie des Weltklimavertrags ein. Chinas Entwicklungsmodell erzeugt nicht nur eine rasante wirtschaftliche Entwicklung und

enorme Wachstumsraten, sondern auch Konflikte und negative Auswirkungen.

In der vorliegenden Broschüre wird zunächst die Initiative selbst vorgestellt. Wir wollen auf der Grundlage der Flut an Publikationen bildungspolitisches Material zusammenstellen, welches hilft, den Überblick zu behalten.

Neben Informationen zu den wichtigsten geplanten Wirtschaftskorridoren in Asien beziehungsweise zur Maritimen Seidenstraße enthält sie einen Beitrag zur Finanzarchitektur der Initiative und zu möglichen Auswirkungen auf Europa, die sich konkret bereits in der Privatisierung von Häfen durch chinesische Konzerne zeigen. Im Fokus stehen aber Zentral- und Südostasien.

Auf dieser Grundlage wird in einer zweiten Broschüre (»Zivilgesellschaftliche Stimmen zur Seidenstraße«, Herbst 2017) eine Einordnung und Bewertung aus der Perspektive der Nichtregierungsorganisationen und der Bevölkerung vorgenommen. Zusammen mit der Mit Herausgeberin *ChinaDialogue* wollen wir Chancen und Herausforderungen der Initiative herausarbeiten, es werden die Auswirkungen der Initiative auf die Umwelt sowie soziale und friedenspolitische Aspekte thematisiert. Dabei sind Partizipation, Umwelt und Menschenrechte wichtige Querschnitt-Themen, aber auch Fragen, ob durch die Initiative Möglichkeiten eines selbstbestimmten nachhaltigen Entwicklungsmodells beschnitten werden.

Das China-Programm der Stiftung Asienhaus will damit Analysen vorstellen und Denkanstöße geben, die die Rezeption der Initiative in den Zielregionen reflektieren und dadurch den entwicklungspolitischen Diskurs über die chinesische Entwicklungsstrategie, über China als globalen Entwicklungspartner oder gar als »Entwicklungshelfer« fortführen. Denn die Entwicklungen – positive wie negative – bedürfen einer kritischen Begleitung und Kommentierung durch die chinesische, asiatische und europäische Zivilgesellschaft – sowie politischer Antworten.

Danken möchte ich ganz besonders dem Autor*innen- und Redaktionsteam Uwe Hoering, Armenui Carstensen und Dominik Hofzumahaus für die engagierte Mitarbeit an dieser Broschüre. Ohne ihre Unterstützung hätte die Broschüre in dieser Qualität und in der Kürze der Zeit nicht erscheinen können. Außerdem danken wir MERICS für die freundliche Überlassung der Karte zur Seidenstraße. Darüber hinaus sei an dieser Stelle auch allen anderen Autor*innen für die Genehmigung der Kürzung ihrer Texte und des Zweitabdrucks gedankt.

Köln, 12. August 2017

Dr. Nora Sausmikat

Anmerkung

1. Seit dem Mai-Forum hat sich die offizielle Bezeichnung »Belt and Road Initiative« (BRI) weitgehend durchgesetzt, doch wurde in Texten, die wir übernommen haben, auch die Bezeichnung OBOR beibehalten.

Inhalt

Über diese Broschüre

Nora Sausmikat

4

Einleitung

Der Weg entsteht im Gehen – Globalisierung mit chinesischen Kennzeichen

Wolfram Schaffar, Uwe Hoering

7

Wie die Perlen auf einer Kette

Die neue Maritime Seidenstraße

Dominik Hofzumahaus

15

»Schlank, sauber und grün«

Die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

Armenui Carstensen

19

Schneller ans Meer

Die geplante Bahnverbindung zwischen Kuming und Singapur ist das Rückgrat eines weit verzweigten Netzwerkes von Wirtschaftskorridoren

Uwe Hoering

22

One Belt, One Road, One ASEAN?

Chancen und Risiken für regionale Integration

Dominik Hofzumahaus

25

Great Game East 2.0

Die Rivalen China und Indien knüpfen seidene Bande

Uwe Hoering

29

China's new silk road: What's in it for Pakistan?

A cornerstone of China's investment in Pakistan will be to develop the port of Gwadar, a gateway to the Middle East

Zofeen T. Ebrahim

33

One Belt, One Road and the Sino-Mongolian Relationship

Gregor Grossman

35

»China als die Bank, Russland als Kanone«

Samuel Schlichting

39

European Perceptions and Responses

European Think-tank Network on China (ETNC)

44

Autorinnen und Autoren

47

Einleitung

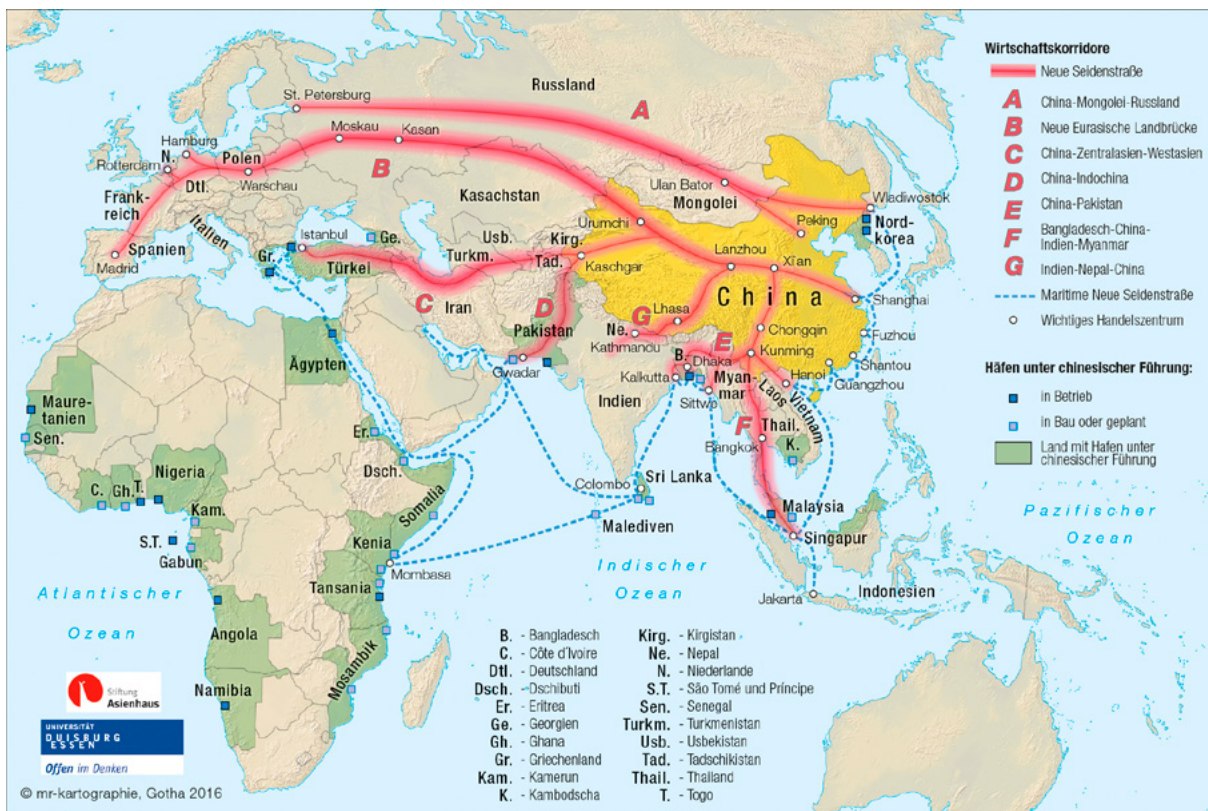
Der Weg entsteht im Gehen – Globalisierung mit chinesischen Kennzeichen

Wolfram Schaffar, Uwe Hoering

»China rief, und fast alle sind gekommen«, hieß es in Der Spiegel.¹ Delegationen aus mehr als hundert Ländern versammelten sich Mitte Mai 2017 zum zweitägigen Belt and Road Forum on International Cooperation in Beijing – vier Jahre nach der ersten Ankündigung der Belt and Road Initiative (BRI) im September 2013, die auch als One Belt, One Road (OBOR) oder griffiger und mit historischer Reminiszenz als »neue Seidenstraßen-Initiative« bezeichnet wird. Damit demonstrierte die chinesische Regierung, wie weit das ambitionierte Vorhaben, Asien und Europa auf

dem Land- und dem Seeweg enger zu verbinden, inzwischen gediehen ist. Die TeilnehmerInnenliste war hochrangig – mit Wladimir Putin, Präsident Recep Tayyip Erdogan, Rodrigo Duterte, dem Präsidenten der Philippinen, und zwei Dutzend weiteren Staats- und Regierungschefs nicht nur aus Asien und Europa, sondern auch aus Afrika und sogar aus Lateinamerika.

Aufschlussreich war aber auch, wer fehlte: Indiens Präsident Narendra Modi beispielsweise, der Beijing beschuldigt hatte, »die Souveränität anderer Nationen auszuhöhlen«.² Und auch die europäische Seite der



Geplante Wirtschaftskorridore sowie Überblick über Häfen unter chinesischer Führung

eurasischen Achse war eher mit der zweiten Politiker-
garde vertreten, mit Staats- und Regierungschefs der
kleineren osteuropäischen und Balkan-Länder und mit
der Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries anstatt mit
Angela Merkel. Die Teilnehmerliste signalisierte damit,
dass es unter den umworbenen Regierungen durchaus
noch Vorbehalte, Zurückhaltung und Sorgen gibt – im
Gegensatz zum Versuch der chinesischen Seite, die Ini-
tiative als ein »neues ›Goldenes Zeitalter‹ der Globa-
lisierung« und als vorteilhaft für alle herauszustellen.
Die Skepsis der Europäer beispielsweise sei verständ-
lich, so *Der Spiegel*, »denn China möchte die Handels-
korridore entlang der ›Neuen Seidenstraße‹ nach sei-
nen eigenen Bedürfnissen gestalten«. Auch störe »die
Westeuropäer der geopolitische Ehrgeiz der Chinesen,
die nicht nur Indien und Russland herausfordern, son-
dern auch an Europas Peripherie eine eigene Agenda
verfolgen« (siehe dazu den Beitrag von ETNC).

Geschicktes Branding

Nicht nur zahlreiche Regierungen sind skeptisch. Seit
der Ankündigung ist auch unter politischen Analysten
und Kommentatoren eine Debatte um den Charakter
des ambitionierten chinesischen Infrastruktur- und
Wirtschaftsprojekts entflammt. Zunächst wurden die
Anzeichen einer neuen Investitions-Initiative Chinas in
den südlichen und westlichen Nachbarländer jeweils
nur isoliert zur Kenntnis genommen – so zum Beispiel
die Ankündigung der Vision einer *Maritimen Seiden-
straße des 21. Jahrhunderts* (siehe Dominik Hofzuma-
haus in dieser Broschüre) bei einem Besuch des chi-
nesischen Präsidenten Xi Jinping in Jakarta im Oktober
2013. Ebenso wenig Aufmerksamkeit erweckten die
Investitionen Chinas in den Hafen von Piräus als ein
zentraler Umschlagplatz auf der Maritimen Seiden-
straße und Bahn- und Straßentrassen in einzelnen Län-
dern Mittel- und Osteuropas, die durch die Euro-Krise
in akute Finanznot geraten waren (siehe Infobox: Auf
der Balkan-Route, Seite 46).

Längst haben sich die Ankündigungen zu einem küh-
nen Gesamtbild einer Erschließung und Integration des
gesamten eurasischen Kontinents verdichtet (siehe
Karte). Neben dem See- und dem Landweg zwischen
Europa, Ostafrika und Asien gehören dazu mehrere
Wirtschaftskorridore, die Westchina und Pakistan
(CPEC), das südwestliche China mit Myanmar, Bang-
ladesch und Indien (BCIM EC) sowie Ostchina mit der
Mongolei und Russland verknüpfen sollen (siehe Karte

Infobox

Historische Seidenstraße, antike Handelsrouten

**Der Name »Seidenstraßeninitiative« ist gut
gewählt, um sich Diskurshoheit zu erkämp-
fen. Die Seidenstraße steht für Weltoffenheit,
Innovation, auch Abenteuer. An dieses positiv
besetzte Narrativ knüpfen die Strategen in Bei-
jing an.**

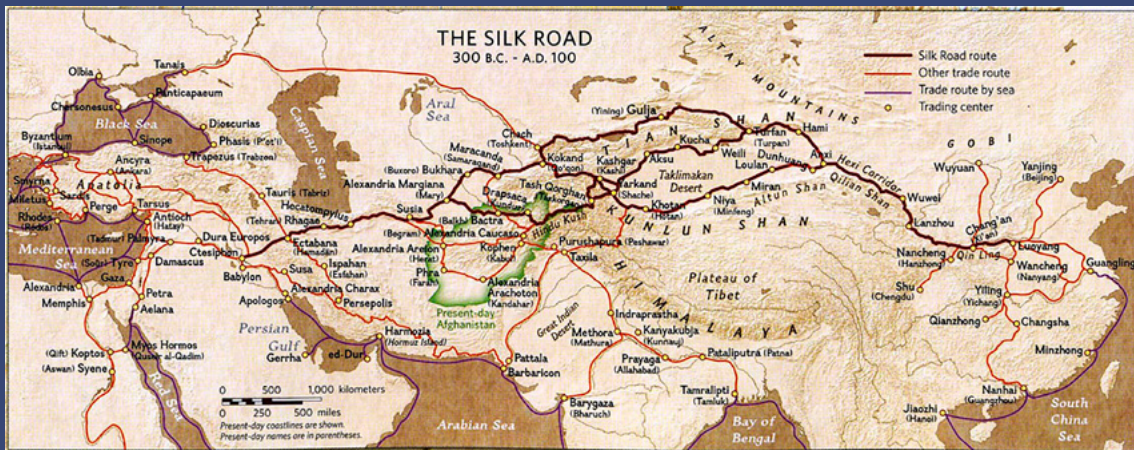
Seit dem 3. vorchristlichen Jahrhundert war
die Seidenstraße eine der wichtigsten Verbind-
ungen zwischen China und Europa. Auf ihr
gelangten nicht nur Kaufleute, Gelehrte und
Armeen, sondern auch Ideen, Religionen und
Kulturtechniken von Ost nach West und umge-
kehrt. Religionsverbreitung und Handelswege
waren in der antiken Welt noch eng verknüpft.
Der erste Kontakt mit dem Buddhismus in China
kam über Handelsleute zustande. Die Reisen-
den durchwandten das Sandmeer der Wüste
Taklamakan, überquerten die schneebedeckten
Pässe des Pamirgebirges und machten Halt in
Städten mit wohlklingenden Namen wie Kasch-
gar, Taschkent, Buchara, Samarkand.

Der Begriff selbst – Seidenstraße – stammt
von dem deutschen Geographen und Teilneh-
mer der preußischen Handelsexpedition Ferdi-
nand Freiherr von Richthofen und umschrieb
1877 eine 10.000 Kilometer lange Strecke, die
weniger eine Straße darstellte, sondern zum
Großteil aus Trampelpfaden und Wüstenpisten
bestand. Sie führte südlich der Wüste Gobi
durch den Gansu-Korridor, gabelte sich am
Jadetorpass (Yumenguan, 玉门关) in zwei Rou-
ten (nördl./südl.um die Taklamakan herum) und
vereinigte sich dann wieder in Kashgar, führte
dann über das iranische Hochland bis zur Ost-
küste des Mittelmeeres.

Im ersten Jahrhundert vor Christus etablier-
ten sich Handelszentren an den Schnittstellen
der wichtigsten Routen. Über die Seidenstraße
gelangten vor allem verschiedene Formen des
Buddhismus nach China, der sich bis zur Tang
Dynastie (618–907) in China ausbreiten konnte.
Nach 855 kam es jedoch zu einer »Säuberung«
fremdkulturellen Gedankengutes und einer ver-
stärkten Hinwendung zum Konfuzianismus.

Ganz ähnlich verhielt es sich mit dem histo-
rischen Vorläufer der Maritimen Seidenstraße:

Bereits in der chinesischen Song-Dynastie
(960–1279) war der Aufbau der maritimen



Verlauf der antiken Seidenstraße

Handelsmacht (Porzellan, Seide, Lack) begonnen worden. 1159 stammten schon 5 Prozent der Staatseinnahmen aus Exportsteuern. Song-Seeleute nutzten den Kompass fast 200 Jahre vor den Europäern.

Die Expansion begünstigte die Entwicklung von Wissenschaft und Forschung. Kaiserliche Hofbeamte studierten arabische Methoden der Navigation, entwarfen eigene See- und Sternkarten. Der Ming-Kaiser Zhu Di (1402 bis 1424) ließ schließlich die größten Holzschiffe aller Zeiten erbauen – Dschunken mit mehr als 130 Meter Länge und 600 Mann Besatzung. Im 15. Jahrhundert war China eine Handelsgrößmacht mit der weltgrößten Flotte, 30.000 Mann auf über 300 Schiffen.

Die »Pax Ming« umfasste sieben Expeditionen. Der Eunuch Zheng He wurde mächtiger Anführer dieser Flotte. Seine Verdienste und das Ziel der Expeditionen sind noch nicht abschließend geklärt – es ist umstritten, ob die Expeditionen einen frühen Prototypen des Kolonialismus darstellen, eine Anerkennung der Ordnungsmacht China, ob sie die Befriedung der Meere (Zheng besiegte 5000 Seeräuber) oder schlicht Handel zum Ziel hatten. Sicher von allem etwas. In manchen Fällen (Vietnam) bedeutete die Expansion tatsächlich Invasion, Besetzung, Ausbeutung und Etablierung einer chinesischen Militärverwaltung.

Die Handelsrouten führten bis an die Ostküste Afrikas, den Persischen Golf, Indien, Arabien. Zheng He starb auf der letzten Reise, er fiel schon vor seinem Tod in Ungnade.

Es folgte eine geistige Wendung nach innen, eine erneute Rückkehr zur konservativen konfuzianischen Haltung in Politik, Gesellschaft und im Geistesleben. Dem Konfuzianismus des 15. Jh. war

privater Handel suspekt, ebenso die Welt außerhalb des chinesischen Imperiums, welches damals als »zivilisiertes Zentrum« galt. Es folgten die Vernichtung aller Schiffsbaupläne und die Isolation nach 1433.

Etwas später, im frühen 16. Jahrhundert, kam es unter Kaiser Jiajing zu Handelsrestriktionen infolge eines Konflikts mit Japan. Um den Schmuggel nach Japan zu unterbinden, ordnete der Kaiserhof 1525 die Zerstörung aller hochseetüchtigen Schiffe an. Und obwohl sich das Reich der Mitte unter den Ming (1644–1911) weiterhin als bedeutendste See- und Wirtschaftsmacht in Ostasien behaupten konnte, waren es jetzt die europäischen Kolonialmächte, die als Seemacht expandierten und Handelszugang zu China erzwangen (Opiumkriege).

Der Diskurs um den Weltumsegler und Handelsfürsten Zheng He war lange Zeit tabu, besonders nach 1989. Seitdem China aber im Jahr 2000 zur »Going out« Strategie (zou chuqu zhanlue 走出去战略) überging, also einer Art Investitionsoffensive nach außen, erschienen plötzlich unzählige Publikationen über Zheng He, die die »Friedensmission« des weltweiten Handels hervorheben sollten. Es kam zu einer Enttabuisierung und Instrumentalisierung dieser historischen Figur.

Westliche Medien bemerkten diesen Schwenk kaum. Zheng He war plötzlich kein Landesverräter mehr sondern ein patriotischer Held, ein frühes Symbol der chinesischen Globalisierungsvision:

»... people should carry on his [Zheng's] spirit of patriotism to undertake the country's reform and to convey the idea of peaceful development to the world, as well as to establish friendly ties with other countries« (China Daily 2005)

Nora Sausmikat

und die einzelnen Beiträge dazu in dieser Broschüre). Inzwischen gelten auch Süd- und Westafrika, Südamerika und der Pazifikraum zumindest als zukünftige Teile der Initiative, die damit eine nahezu weltumspannende Dimension bekommt und die weitere Globalisierung entscheidend prägen könnte.

Genaugenommen handelt es sich bei der Seidenstraßen-Initiative um eine Sammelbezeichnung für ein Konglomerat bereits bestehender, geplanter oder auch nur vage angedachter Vorhaben, die durch den Namen nicht nur zu einem scheinbar großen, ambitionierten Ganzen zusammengefasst werden, sondern mit der historischen Reminiszenz auch an Chinas einstige Bedeutung anknüpft und damit eine Vision seiner zukünftigen Perspektiven aufmacht.

Wirklich neu ist – neben der Etablierung eines Markennamens – vor allem die Ankündigung, für die Umsetzung richtig viel Geld in die Hand nehmen zu wollen. Finanziell gestützt wird das Projekt, dessen Volumen je nach Quelle auf bis zu 900 Milliarden US-Dollar geschätzt wird (so beispielsweise die Ratingagentur *Fitch*), unter anderem durch die neue, von China kontrollierte Entwicklungsbank *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), den *Seidenstraßen-Fonds*, einen speziellen Investitionsfonds, dessen Startkapital von 40 Milliarden US-Dollar beim Gipfeltreffen um weitere zwölf Milliarden aufgestockt wurde (siehe Armeni Carstensen in dieser Broschüre), und staatliche chinesische Großbanken.

Der große Treck gen Westen

Die ökonomische Motivation des chinesischen Großprojekts liegt auf der Hand: Mit dem Abflauen der Konjunktur in China seit 2008 ist ein Wachstumszyklus zu Ende gegangen, der auf hohen Investitionen aus dem Ausland, auf billigen Arbeitskräften und deren Migration in die Fertigungsstätten in den chinesischen Küstenregionen basierte und der chinesischen Exportwirtschaft einen anhaltenden Boom beschert hatte. Massive Exportüberschüsse, vor allem gegenüber den USA, führten zur Anhäufung von hohen Devisenreserven. Die abflauende globale Nachfrage nach chinesischen Produkten, gewaltige Überkapazitäten besonders in der Baubranche, sowie die steigenden Löhne in China bereiteten diesem Zyklus ein Ende.

Eine erste Antwort auf diese Situation war die verstärkte Entwicklung der chinesischen Provinzen und Regionen im Westen, die vom Wirtschaftswunder wenig profitiert hatten. Dieser Politik, die im chinesischen »Xibu dakaifa« 西部大开发« oder kurz »Go West« heißt, folgte der nächste logische Schritt: die Grenzüberschreitung. Die neue Initiative bedeutet einen ökonomischen Strategiewechsel, mit dem der neue Präsident Xi Jinping auf die Herausforderungen der nationalen wie der globalen Krise reagiert: Zentrale Elemente sind Investitionen der chinesischen Devisenreserven zur Erschließung zunächst bisher vernachlässigter Regionen wie Xinjiang, Guanxi und Yunnan und jetzt zentralasiatischer Nachbarländer. Außerdem sollen der Zugang zu Märkten in Südostasien, Indien und Europa erleichtert und hohe Wachstumsraten gesichert werden – ein Wachstum, das unter dem Stichwort der »Neuen ökonomischen Normalität« in China zwar dauerhaft geringer ausfallen wird als in den vergangenen Jahrzehnten, das jedoch China als Ort qualitativ hochwertiger Produktion und als wichtigsten Markt im Zentrum des eurasischen Kontinents etablieren soll.

Folgt den Investoren die Marine?

Die Debatte in den südlichen und westlichen Nachbarländern Chinas ebenso wie in Europa rankt sich aber auch um die Einschätzung, inwieweit China neben einer ökonomischen Globalisierungsagenda auch geostrategische Ziele verfolgt.

Bislang war die Politik Chinas dadurch gekennzeichnet, dass sie die militärische Hegemonie der USA in Asien akzeptierte und der eigene Aufstieg als rein ökonomisches Projekt vorangetrieben wurde. Vor dem Hintergrund der geplanten massiven Investitionen, aber auch angesichts des eskalierenden Konflikts im Südchinesischen Meer stellt sich nun die Frage, inwieweit die Neuausrichtung der chinesischen Wirtschaftspolitik auch mit einer neuen sicherheitspolitischen Strategie einher geht und zu einer Verschiebung der militärischen Kräfteverhältnisse führt.

Die Wortwahl, die Seidenstraße wieder zu beleben, eine »Erneuerung Chinas« – so die von Xi Jinping beschworene Formulierung – herbeizuführen und die asiatischen Nachbarn zu einer »Schicksalsgemeinschaft« mit China zusammen zu führen, verweisen auf die historische Dimension, die die chinesische Führung

der Initiative beimit. Sie wird zudem als Teil der allgemeinen Neuorientierung chinesischer Politik seit dem Amtsantritt von Xi Jinping verstanden, die von der bisherigen außenpolitischen Zurückhaltung abkehrt und den Aufstieg Chinas in wirtschaftlicher und militärisch-geostrategischer Hinsicht konzeptualisiert.

Geopolitische Konkurrenten

Tatsächlich gäbe es zahlreiche Gründe für China, sich mit einem neuen geostrategischen Projekt gegenüber anderen Initiativen zu behaupten: Die USA betreiben bereits seit langem eine immer deutlichere Politik der Einhegung Chinas, die in der zweiten Amtszeit von Präsident Obama unter dem Stichwort des »Rebalancing« zusammengefasst wurde. Freihandelsinitiativen wie die Transpazifische Partnerschaft (*Trans-Pacific Partnership*, TPP) und die Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft (*Transatlantic Trade and Investment Partnership*, TTIP) wurden als Strategie interpretiert, dem Aufstieg Chinas ein von den USA geprägtes Netzwerk von Freihandelsregimen entgegensetzen.

Nach der Wahl von Donald Trump steht die Außenpolitik der USA vor einer Neuausrichtung. So wurde TTP öffentlichkeitswirksam per Präsidentendekret gestoppt und damit ein zentraler Baustein der Einhegungspolitik Obamas aufgegeben. Viele Beobachter erwarten, dass sich dadurch die Spielräume für die chinesische Politik und die Rolle und Bedeutung Chinas sowohl in Asien als auch gegenüber Europa ausweiten könnten.

Auch Richtung Westen besteht mit den russischen Ambitionen zur Schaffung einer *Eurasischen Wirtschaftsunion* Konkurrenz um Einflussphären (Siehe den Beitrag von Samuel Schlichting). Indien wiederum ist alarmiert über die Aussicht, dass es mit der Etablierung eines chinesisch-pakistanischen Wirtschaftskorridors (siehe Zoreen T. Ebrahim in dieser Broschüre) zu einer Verschiebung der Kräfteverhältnisse kommt. Und für die Verteidigung ihrer umstrittenen territorialen Ansprüche im Südchinesischen Meer schlägt die chinesische Regierung nicht nur zunehmend aggressivere Töne an, sondern nutzt auch die Seidenstraßen-Initiative, um Verbündete zu gewinnen (siehe Dominik Hofzumahaus zu ASEAN in dieser Broschüre).

What is the Belt and Road Initiative?

The BRI consists of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. It has become the key pillar of current Chinese President Xi Jinping's foreign policy. First mentioned in 2013, concrete plans for OBOR were released by the China's National Development and Reform Commission in March 2015.

While BRI is not China's first regional policy initiative – China launched the Shanghai Cooperation Organization with Russia in the 1990s – it is the most ambitious. Broadly speaking, the policy is designed to connect Africa, Asia and Europe along six economic corridors, namely, the *China-Mongolia-Russia Economic Corridor*, the *New Eurasia Land Bridge*, the *China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*, the *China-Indochina Peninsula Economic Corridor*, the *China-Pakistan Economic Corridor* and the *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor*. According to the Chinese government, cooperation among the countries along these corridors, of which there are around 60, would be pursued in the areas of policy, infrastructure, trade, finance and people-to-people ties.

The initiative seeks to build on existing bilateral and multilateral relationships, as well as new and existing institutions. The *Silk Road Fund* and the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), with a starting capital of 40 billion and 100 billion US Dollar respectively, both provide funding for BRI projects. Existing banks, like the China Export Import Bank are also involved. China envisions these banks as contributing to what could one day be trillions of dollars of investments in BRI countries. As of 2016, close to 900 billion US Dollar of projects had been announced, though many of these predate BRI and were simply rebranded.

For China, BRI is a vehicle for achieving a number of goals, the most ambitious of which is reestablishing China as a global power, in line with Communist Party rhetoric on national revival. On the ground, this will involve Chinese companies building ports, roads, railroads, power plants and dams both at home, where provinces vie to take advantage of increased trade with BRI countries, and abroad.

Rather than a single clearly defined policy, BRI is an attempt to give new focus to China's interaction with the outside world and to reshape international economic structures to more closely reflect Chinese interests.

Gregor Grossman

Auszug aus: Gregor Grossman, *One Belt, One Road and the Sino-Mongolian Relationship*, Stiftung Asienhaus Blickwechsel, April 2017

Politik der ausgestreckten Hand

Die chinesische Regierung reagierte auf die zunehmende Kritik, Neokolonialismus-Vorwürfe und Befürchtungen aufgrund möglicher geostrategischer Implikationen mit einer Charme-Offensive sowie mit unterschiedlichen Lockmitteln.

So entfaltet sie rege diplomatische Aktivitäten zur Einbindung Indiens und Russlands, was jedoch nur begrenzt erfolgreich ist, wie das Fehlen Narendra Modis bei der eingangs erwähnten Konferenz zeigt. Gleichzeitig wird betont, dass es sich nicht um eine fertig ausgearbeitete Strategie, Agenda oder Programm, sondern um ein ehrliches Angebot zur Zusammenarbeit handeln würde. So erklärte der Vize-Außenminister Zhang Yesui, adressiert an die internationale Gemeinschaft: »China is a participant, constructor, and contributor of the current international order and system. The One Belt One Road initiative is an economic cooperation proposal, it is not a tool of geopolitics. [...] It is not directed against any specific country or organization, but as a useful complement to the existing international and regional institutions«.³

Als zentrales Argument, um die Bedenken einer geostrategischen Implikation der Initiative zu zerstreuen, betont China also, dass man keine Ambitionen habe, neue Institutionen oder eine neue verbindliche Handels- oder Sicherheitsordnung zu schaffen. Weder gäbe es einen genauen Zeitplan, noch sei – außer den Finanzierungsinstrumenten wie der *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) – die Etablierung internationaler Steuerungsorgane oder anderer Institutionen geplant. Das unterscheidet die Seidenstraßen-Initiative von ASEAN, der *Eurasischen Wirtschaftsunion*, von TPP und TTIP.

Die erheblichen Finanzmittel, technologische Expertise und Erfahrungen mit Infrastrukturausbau und Wirtschaftszonen werden zudem als Entwicklungszusammenarbeit dargestellt. Beim Gipfel im Mai 2017 wurden für ärmere Länder 8,7 Milliarden US-Dollar an Hilfszahlungen und zinsfreien Krediten angekündigt. Dahinter steht als scheinbares Vorbild das eigene Entwicklungsmodell, auch wenn es sich kaum auf andere Länder übertragen lässt, und obwohl besonders kleineren, wirtschaftlich schwachen Ländern die Schuldenfalle droht. Trotzdem lobte beispielsweise Äthiopiens Premierminister Hailemariam Desalegn beim BRI-Forum in Beijing: »Many of us in the developing world – especially we in Africa – continue to view China as a suc-

cessful economic model and a reliable ally in the fight against poverty and in our quest for prosperity«⁴.

Im Einklang mit Mensch und Natur

Darüber hinaus macht Beijing Angebote für »People-to-people Begegnungen« und für eine Zusammenarbeit mit Zivilgesellschaften, wohl wissend, dass nicht nur von Regierungen, sondern auch von dieser Seite Widerspruch oder gar Widerstand kommen kann. Bereits jetzt gehen beispielsweise in Sri Lanka Menschen auf die Straße, weil sie durch Seidenstraßen-Projekte wie den Ausbau des Hafens Hambatota auf der Maritimen Seidenstraße um ihre Eigentums- und Bürgerrechte fürchten. Im offiziellen »Aktionsplan«, den Chinas *National Development and Reform Commission* im März 2015 vorlegte⁵, heißt es denn auch einladend: »We should increase exchanges and cooperation between non-governmental organizations of countries along the Belt and Road, organize public interest activities concerning education, healthcare, poverty reduction, biodiversity and ecological protection for the benefit of the general public, and improve the production and living conditions of poverty-stricken areas along the Belt and Road«.

Schließlich geben die Initiatoren dem Projekt auch noch einen grünen Anstrich. »Guided by ecological civilization and green development concepts, green 'Belt and Road' Initiative follows the principle of being resource efficient and environment friendly, imbed the concept of green into the efforts in policy coordination, facilities connectivity, unimpeded trade, financial integration and people-to-people bonds (hereinafter referred to as 'Five Goals'), and incorporates eco-environment protection into all aspects and whole process of the 'Belt and Road' building«, heißt es in den Richtlinien der Regierung zur Förderung einer »Green Belt and Road«. Unter anderem wurde ein eigenständiger *Green Ecological Silk Road Investment Fund* aufgesetzt, der finanziert wird durch eine Gruppe privater chinesischer Unternehmen und angeblich 4,8 Milliarden US-Dollar in ökologische Projekte entlang der Infrastrukturen und in den Wirtschaftskorridoren stecken will.

Dominanz und Abhängigkeit

Durchgängig gibt es dennoch die Sorge, dass die Seidenstraßen-Initiative vorrangig durch Interessen Chi-

Intercity von Chongqing nach Duisburg

Auch wenn sich jetzt die Regierung in Beijing die Idee, die historischen Seidenstraßen wiederzubeleben, zugute schreibt, waren wohl ausländische Konzerne wie HP, Dell, Foxconn und DHL die Pioniere der Zugverbindungen zwischen China und Europa, wie zum Beispiel der Güterzugverbindung zwischen Chongqing und Duisburg. Der Transport auf der Schiene bot nicht nur eine logistische Alternative, Produkte nach Europa zu schicken, er versprach auch, kostengünstiger als der Lufttransport und schneller als der Seeweg zu sein. Die Reedereien gerieten seit 2009 unter Konkurrenzdruck und versuchten, die Treibstoffkosten durch gedrosselte Geschwindigkeiten (»slow steaming«) zu reduzieren.

Besonders Ronald Kleijwegt, Direktor für globale Logistik bei HP, beansprucht die Vaterschaft: »This has been my baby, more or less, organizing this trans-Eurasia rail«. Der erste Testzug startete bereits 2008 in Shenzhen, die Strecke verlief durch die Mongolei – die ganze Aktion »low profile«, also ohne Presseerklärungen und mediale Berichterstattung. Doch dann verdoppelte die Mongolei die Frachtgebühren und die Logistiker klinkten sich östlich der Mongolei direkt in die Transsib-Route ein. Für Produktionsstätten in Zentralchina wie dem aufstrebenden Standort Chongqing, die von der Verlagerung von Fabriken aus den Küstenregionen ins Landesinnere profitierten, war diese Streckenführung allerdings ungünstig.

Kleijwegt suchte daher nach Südrouten durch Kasachstan, Ukraine, Slowakei und Tschechien oder durch Russland, Weißrussland und Polen. Auf dem Weg mussten zahlreiche Schwierigkeiten und Hindernisse überwunden werden. Die Bildung der Zollunion (Juli 2011) zwischen Kasachstan, Russland und Weißrussland stellt diesbezüglich einen Durchbruch dar, weil sich dadurch Bürokratie und Kontrollen und damit der Zeitaufwand enorm verringerten. 2012 schickte HP den ersten regulären Zug auf die Strecke zwischen China und Europa, zunächst nur für eigene Produkte. Doch um Frachtkapazität auszulasten und Kosten zu verringern, »we had to

open this train, making it a multinational train, like an aircraft, like an ocean vessel, opening it up to all the multinational shippers«.

Seither bauen zahlreiche chinesische Städte ihre eigenen Verbindungen nach Europa auf, mit Partnerstädten wie Warschau, Lyon, Hamburg, Madrid und Tilburg. Im Schnitt ist die Fahrt mit elf Tagen um zwei Drittel schneller als der Seeweg, die Kosten liegen mit 20 bis 25 Prozent nur noch wenig höher. »Shipping overland by rail has become nearly as easy as sending a package via your local postal carrier«, schreibt Wade Shepard.

Anfangs fuhren die Züge häufig leer zurück – wirtschaftlich und ökologisch eine höchst unbefriedigende Auslastung. Das scheint sich inzwischen geändert zu haben, und jetzt bringen sie Wein und Champagner, Kosmetika und Schmuck ins Reich der Mitte – auch auf der historischen Seidenstraße wurden schließlich vorrangig Luxusgüter gehandelt.

Damit bahnten die Konzerne der Seidenstraßen-Initiative den Weg. Jetzt sind die Milliarden der chinesischen Regierung gefragt, um die bestehenden Verbindungen auszubauen und untereinander zu vernetzen. Die Strecken sind teils veraltet, die Instandhaltungskosten für die beteiligten Länder hoch, und unterschiedliche Spurweiten machen Umladen nötig, was Zeit und Geld kostet. Shang-su Wu, Experte für Militärstudien an der Nanyang Technological University, dämpft denn auch allzu hohe Erwartungen: Weitere »strategische Bremsklötze« wie Unterbrechungen durch wirtschaftliche Probleme oder politische Konflikte auf dem Weg könnten die Landroute komplex und anfällig machen. China müsse daher nicht nur das Schienennetz verbessern, sondern sich auch durch Wirtschaftskorridore entlang der Strecken »einen größeren Einfluss in der Region sichern«.

Uwe Hoering

Quellen: Wade Shepard, How Those China-Europe »Silk Road« Trains First Began. Forbes 6/29/2016; ders: What The Newly Branded China-Europe »Silk Road« Trains Really Mean. Forbes 6/28/2016; Shang-su Wu, The Limits of China's »Silk Road« to Europe. In: The Diplomat, January 13, 2017

nas bestimmt wird – und viele fragen sich, inwieweit sie mit anderen bestehenden Initiativen und Kooperationsabkommen sowie mit eigenen nationalen Entwicklungsstrategien vereinbar sein wird, oder ob China sein Entwicklungsmodell nun anderen Ländern überstülpen will.

Auch wenn die Seidenstraßen-Initiative in ihren wesentlichen Grundzügen durch Chinas Expansionsinteressen bestimmt wird und Teil seiner Globalisierungsstrategie ist, sind ihrer Umsetzung enge Grenzen gesetzt: Sie braucht die Kooperation der beteiligten Länder und Regierungen, von denen viele ihre eigenen Interessen im Auge haben und um ihre Souverä-

nität besorgt sind. »No one wants to become a Chinese vassal«, ist der Wirtschaftsjournalist Tom Miller (»China's Asian Dream«) überzeugt. Peter Cai vom *Lowry Institute* in Australien weist darauf hin, dass die meisten Vorhaben nicht über mehr oder minder grobe Skizzen hinaus gekommen seien: »We really are at a very early stage of implementation«. ⁶ Schließlich fürchten einige Beobachter, dass die Initiative verstärkt auf autoritäre Regime setzen könnte, die eine Umsetzung reibungsloser vorantreiben können als demokratischere Regime. Trotz des eindrucksvollen Auftriebs von Staats- und Regierungschefs und Delegationen aus nahezu allen Kontinenten Mitte Mai 2017 in Beijing – bislang wurden gerade die ersten Schritte auf den neuen Seidenstraßen gemacht, und wie auf den alten Handelsrouten lauern auch auf den modernen Wirtschaftskorridoren vielfältige Hindernisse und Gefahren auf die Karawanen.

Literaturhinweise

Nadine Godehardt, Chinas ›neue‹ Seidenstraßeninitiative. Regionale Nachbarschaft als Kern der chinesischen Außenpolitik unter Xi Jinping. Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin, Juni 2014 (PDF Dokument)

Nadine Godehardt, No End of History. A Chinese Alternative Concept of International Order? Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin, January 2016 (PDF document)

Alte Seidenstraße in neuem Gewand. Chinas Globalisierungsoffensive. *Stiftung Asienhaus China Programm und Universität Duisburg-Essen*, taz-Beilage, Oktober 2016. (PDF-Dokument)

Tom Miller, China's Asian Dream. Empire Building along the New Silk Road. Zed Books, February 2017

Anmerkungen

1. Spiegel Online, 15. Mai 2017. <http://www.spiegel.de/politik/ausland/china-entwicklungsprogramm-neue-seidenstrasse-a-1147588.html>

2. Tom Phillips, The \$900bn question: What is the Belt and Road initiative? In: *The Guardian*, 12 May 2017. <https://www.theguardian.com/world/2017/may/12/the-900bn-question-what-is-the-belt-and-road-initiative>

3. Speech at the China Development Forum, 21 March 2015. Zitiert in: *Challenges to freedom of the seas and maritime rivalry in Asia*. Published by European Parliament, Directorate-General for External Policies, Policy Department, March 2017, p 12

4. Zitiert in Tom Phillips, China's Xi lays out \$900bn Silk Road vision amid claims of empire-building. In: *The Guardian*, 14 May 2017. <https://www.theguardian.com/world/2017/may/14/china-xi-silk-road-vision-belt-and-road-claims-empire-building>

5. Action plan on the Belt and Road Initiative. Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, on March 28, 2015. http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm

6. Zitiert bei Tom Phillips, The \$900bn question: What is the Belt and Road initiative? In: *The Guardian* 12 May 2017. <https://www.theguardian.com/world/2017/may/12/the-900bn-question-what-is-the-belt-and-road-initiative>

Wie die Perlen auf einer Kette

Die neue Maritime Seidenstraße

Dominik Hofzumahaus

Chinas Engagement im maritimen Sektor ist nicht neu. Um sein Handelsvolumen zu vergrößern und die Versorgung mit Rohstoffen zu garantieren, investiert die chinesische Regierung schon seit Jahren massiv in die Infrastruktur entlang der Seerouten von China bis nach Afrika und Europa. Jetzt soll mit der 21st Century Maritime Silk Road ein zusammenhängender Rahmen gesetzt und in eine Reihe neuer Großprojekte investiert werden. Chinesische Staatsunternehmen wie der Konzern COSCO (China Ocean Shipping Corporation) spielen beim Ausbau, der Konstruktion und der Verwaltung von Häfen im Ausland eine zentrale Rolle.

Mit Wehmut wird in China noch immer an die große maritime Vergangenheit des Landes gedacht. Nicht wenige glauben, dass mit dem Niedergang Chinas als Seemacht auch sein Niedergang als Weltmacht einherging: Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass China noch im 15. Jahrhundert die führende Seefahrernation in Asien war. Insbesondere die Seereisen des Admiral Zheng He sind im nationalen Gedächtnis erhalten geblieben. Der Admiral, dem mit 300 Schiffen die größte und fortschrittlichste Flotte der Welt unterstand, unternahm sieben große Expeditionen – in den Pazifik, den Indischen Ozean und den Persischen Golf. Später isolierte sich das ›Reich der Mitte‹ mit dem Ende der Ming-Dynastie Mitte des 17. Jahrhunderts und stellte den Bau hochseetauglicher Schiffe sogar unter Todesstrafe (siehe Beitrag: Historische Seidenstraße).

Heutzutage zählt die Volksrepublik wieder zu den ganz großen Seehandelsmächten der Erde. Angesichts der enormen Bedeutung für den globalen Handel investiert China schon seit Jahren in den zivilen und militärischen maritimen Sektor. Schon heute werden 90 Prozent von Chinas Außenhandel über die Seewege abgewickelt. Das Land ist einer der wichtigsten Ziel- und Startpunkte für den globalen Schiffsverkehr, sie-

ben der zehn umschlagsstärksten Containerhäfen der Welt liegen mittlerweile in China – mit dem Hafen von Shanghai als dem größten der Welt. Auch im Schiffsbau ist China heutzutage weltweit führend. So wurden 2014 41 Prozent aller Schiffe von chinesischen Unternehmen gebaut.

Im Jahr 2013 verkündet die chinesische Regierungsspitze ihre Pläne für die 21st Century Maritime Silk Road. Mit der neuen Maritimen Seidenstraße soll der Einflussbereich Chinas weiter wachsen. Im Unterschied zur Landroute, dem *Silk Road Economic Belt*, werden die Handelsrouten entlang der Maritimen Seidenstraße bereits stark genutzt. Der weitere Ausbau der zentralen Rolle Chinas im weltweiten Seehandel würde China eine größere Versorgungssicherheit an Rohmaterialien wie Öl und Gas garantieren und einen größeren Absatzmarkt für die Exporte des Landes eröffnen. Für die chinesischen Unternehmen bieten die Infrastrukturprojekte gleichzeitig große Geschäftsmöglichkeiten, insbesondere im Hinblick auf den gesättigten heimischen Markt. Überall entlang der geplanten Route investieren bereits chinesische Unternehmen in den Ausbau beziehungsweise in den Bau von Häfen.

Vom Südchinesischen Meer in die Straße von Malakka

Einer der Startpunkte für die Maritime Seidenstraße ist dabei die Provinz Guangxi im Süden von China. Von hier verlaufen die Schifffahrtsrouten durch das Südchinesische Meer, um die Südspitze der Malaysischen Halbinsel und durch die enge Straße von Malakka zwischen Sumatra und Malaysia in den Indischen Ozean. Als kürzestes Bindeglied zwischen drei Ozeanen ist die Straße von Malakka die wichtigste Seehandelsstraße der Welt. Singapur ist hier von strategischer Signifikanz, da es der größte logistische Umschlagplatz in Südostasien ist



Der Hafen von Singapur

und den zweitgrößten Containerhafen der Welt besitzt. Chinas Staatskonzern COSCO Shipping besitzt zwar bereits Anteile am Hafen, doch wird er größtenteils von dem Stadtstaat selber verwaltet.

Typisch für die Strategie der chinesischen Regierung ist es, sich Alternativen zu schaffen und andere Länder einzubeziehen. So sucht Beijing die Kooperation mit Indonesien und Malaysia. Der indonesische Präsident Jokowi möchte Indonesien zu einer globalen maritimen Drehscheibe zwischen dem Indischen und dem Pazifischen Ozean machen. Beijing schlägt nun vor, dies mit der chinesischen Strategie zu verbinden – Jakarta könnte in naher Zukunft mit Hilfe chinesischer Unternehmen fast 30 Häfen entlang seiner Küsten bauen. Und in Malaysia sollen zwei Milliarden Dollar in den Hafen von Kuantan investiert werden und insgesamt 14 Milliarden Dollar in den Bau eines neuen Tiefseehafens bei Melaka in Malaysia fließen. Damit würde ein neues maritimes Zentrum entstehen, welches in Konkurrenz mit Singapur treten kann.

Ein weiterer Startpunkt für die Maritime Seidenstraße ist der Tiefseehafen von Kyaukpyu in Myanmar. Von Vorteil ist, dass hier die lange Route vom Mittleren Osten und Afrika durch die Straße von Malakka und das Südchinesische Meer durch Pipelines (siehe Infobox, Seite 32) abgekürzt werden kann. Aufgrund des Konfliktes um die Territorien im Südchinesischen Meer ist die Diversifizierung der Versorgungsrouten wichtig: Ein offener Konflikt im Südchinesischen Meer oder in der Straße von Malakka wäre für die Volks-

republik ein Albtraum. So würde Chinas CITIC Group (China International Trust and Investment Corporation) gerne einen Mehrheitsanteil am Hafen erwerben, und China wäre sogar bereit, dafür im Gegenzug das umstrittene Staudamm-Projekt Myitsone in Myanmar fallen zu lassen.

Gwadar als Tür zum Hinterland

Auf dem Weg nach Afrika und Europa wird die Seidenstraße nach der Straße von Malakka den indischen Subkontinent umschiffen. Eine zentrale strategische Bedeutung besitzt dabei Sri Lanka. Hier entsteht zum einen das 1,4 Milliarden Dollar teure Colombo Port City Projekt. Neben einem strategisch wichtigen Hafen soll hier eine ganze »Hafenstadt« am Stadtrand von Colombo entstehen. Die Bauarbeiten wurden zwischen März 2015 und März 2016 gestoppt, weil die neu gewählte Regierung das Projekt aufgrund von Protesten und Bedenken nicht weiterführen wollte. Doch mittlerweile läuft wieder alles wie geplant. Ein weiterer wichtiger Hafen in Sri Lanka liegt an der Südküste der Insel. Der 1,4 Milliarden Dollar teure Containerhafen in Hambantota wurde schon 2010 eröffnet, lange bevor die Seidenstraßen-Initiative ausgerufen wurde. Trotz großer Erwartungen konnte der Hafen bisher fast keine Containerschiffe anziehen und erwies sich als eine unnötige Schuldenquelle für das Land. Nun hat das chinesische Staatsunternehmen China Merchants Port Holdings Co. am 25. Juli 2017 bekannt gegeben, dass es für 1,2 Milliarden Dollar 80 Prozent des Hafens

übernehmen werde. Auch wenn Sri Lanka einen militärischen Nutzen für China ausschließt, sorgt die chinesische Präsenz am Hafen von Hambantota für diplomatische Verstimmungen mit Indien. Indische Sicherheitsexperten sehen die Häfen, die China in Südasien im Rahmen von BRI errichtet, als potentielle Militärstützpunkte an, die auch dazu dienen könnten, Indien einzukreisen.

Das konfliktträchtigste und für China vielversprechendste Projekt der Maritimen Seidenstraße in Südasien wird wohl der Hafen von Gwadar in Pakistan werden. Gwadar ist für China strategisch wichtig, weil es am Eingang zur Straße von Hormus liegt. Durch den Zugang zum ölreichen Mittleren Osten gehen schätzungsweise 40 Prozent der weltweiten Öltransporte. Indien befürchtet die mögliche militärische Nutzung durch die chinesische Marine und Möglichkeiten, indische Marineaktivitäten zu überwachen. 2015 wurde der Hafen von China offiziell für 42 Jahre gepachtet. Zurzeit arbeiten chinesische Firmen bereits an seinem Ausbau und der Errichtung einer Sonderwirtschaftszone in Hafennähe. Mit dem Ausbau der Landkorridors zwischen Pakistan und China wird Pakistan damit eine zentrale Position in der *Belt and Road Initiative* spielen, und eine Alternative zu den Handelsrouten durch Südostasien bieten (Siehe Beitrag von Zofeen T. Ebrahim zum *China-Pakistan Corridor*).

Schwimmende Brücke für den Handel mit Afrika

In Afrika werden die Häfen an der Ostküste des Kontinents angesteuert, wo Chinas Investitionspläne bislang auf weit weniger Widerstand und Kritik stoßen als in Süd- und Südostasien, beispielsweise in Sri Lanka. Investitionen werden dabei in Häfen in Kenia, Tanzania, Djibouti und Mozambique getätigt.

Gleichzeitig hat China mit ostafrikanischen Ländern Verträge abgeschlossen, um Bahnlinien von Hafenstädten wie Mombasa, Kenias größtem Hafen, nach Nairobi und weiter nach Uganda, von Djibouti nach Addis Abeba, der äthiopischen Hauptstadt, oder von Lamu, bislang einem verschlafenen Küstenstädtchen im Norden Kenias, nach Äthiopien und Südsudan zu errichten. Auch auf der Atlantikseite des Kontinents hat China inzwischen seinen Fuß in mehreren Häfen und plant Eisenbahnlinien nach Mali, in Nigeria und in

Angola. »The Maritime Silk Road thus acts as a bridge not only between Asia and Europe, but also between Asia and Africa – linking railways in Asia to those in Africa« (Van der Putten und Meijnders 2015: 28).

Djibouti am Roten Meer kommt dabei eine ganz besondere Rolle zu, da hier Chinas erste ausländische Marinebasis besteht. Sie dient als Stützpunkt für die chinesische Marine bei ihren Anti-Piraterie-Missionen. Einige Analysten sehen hierin denn auch einen Beleg für militärische Ambitionen als Motiv der Maritimen Seidenstraßen-Initiative: Wie an einer Perlenkette – so die *string-of-pearls*-Theorie – würde China Stützpunkte entlang des Indischen Ozeans bis nach China aufbauen. Zurzeit bestätigt sich diese Theorie jedoch noch nicht, weil bislang keine Pläne bekannt sind, weitere Marinebasen entlang der Seidenstraße zu errichten.

Piräus als Tor nach Europa

Um vom Horn von Afrika in das Mittelmeer zu gelangen, müssen Containerschiffe zunächst den Suezkanal durchqueren. Neben der Straße von Malakka ist er wohl die wichtigste Passage auf der Maritimen Seidenstraße. Ähnlich wie in Singapur hält COSCO Shipping bereits Anteile am Containerterminal des Suezkanals, Port Said East Port. Darüber hinaus sind chinesische Baufirmen aber auch am südlichen Ende des Suezkanals, in Al-Adabiya, aktiv. Weiter südlich von Al-Adabiya entsteht die Sonderwirtschaftszone Teda Egypt nach chinesischem Vorbild, ein Gemeinschaftsprojekt der chinesischen Regierung und Ägyptens. Hier soll der drittgrößte Produktionsstandort für Glasfaserkabel der Welt durch die Firma Jushi entstehen.

Im Mittelmeerraum schließlich wird der Hafen von Piräus zum zentralen Umschlagplatz für den Fracht-handel zwischen China und Europa. Seit 2009 wird das Pier II von COSCO betrieben. Im August 2016 konnte COSCO seine Anteile am Hafen auf 51 Prozent erhöhen. Es wird erwartet, dass diese Beteiligung weiter wachsen wird. Durch den Bedeutungszuwachs von Piräus entsteht eine neue Handelsroute von Zentraleuropa nach Asien durch Griechenland und die Balkanländer (siehe Beitrag Auf der Balkanroute, Seite 46). Auf der Suche nach weiteren Investitionsmöglichkeiten ist die chinesische Regierung aber auch in Italien und Portugal fündig geworden. So bietet die portugiesische Regierung an, dass der



Containerschiffe von COSCO am Hafen Rotterdam

Hafen von Sines eine wichtige Rolle in der Maritimen Seidenstraße einnehmen könnte.

Die Gefahr wachsender Konkurrenz

Ähnlich wie die Landroute bietet die Maritime Seidenstraße Ländern und Hafenstädten auf dem Weg Aussichten auf Investitionen in Infrastruktur, Handel, Produktionsstätten und Dienstleistungsbetriebe – vor allem, wenn sie wie Gwadar, Kyaukpyu oder Mombasa durch Straßen- oder Bahnverbindungen zu einem Tor zum Hinterland werden. Das setzt allerdings nicht nur voraus, dass tatsächlich die angekündigten Investitionen zustande kommen, sondern auch, dass der Welthandel entsprechend weiter wächst. Sonst könnte die gleichzeitig wachsende Konkurrenz der Hafenstädte untereinander am Ende dazu führen, dass sich die Hoffnungen zerschlagen und die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Kosten größer sind als der Nutzen.

Literaturhinweise

Klemensits, Peter (2017): China and the 21st Century New Maritime Silk Road. PAGEO: http://www.geopolitika.hu/en/2017/03/16/china-and-the-21st-century-new-maritime-silk-road/#_edn21

Van der Putten, Frans-Paul und Minke Meijnders (2015): China, Europa and the Maritime Silk Road. In: Clingendael Report March 2015

Breuer, Julia (2017), Two Belts, One Road? The role of Africa in Chinas's Belt & Road initiative, Blickwechsel Stiftung Asienhaus. Download: https://www.eu-china.net/uploads/tx_news/Blickwechsel_OBOR-Afrika_01.pdf

Julia Fleck, Tanja Walter, Thilo Vog, Seidenstraßen, Perlenschnüre und ein Tunnel durch den Everest – Chinas neue Wirtschaftskorridore, taz Beilage Alte Seidenstraße in neuem Gewand, Okt. 2016. Download: https://www.eu-china.net/uploads/tx_news/Asienhaus_taz_4-Seiter_2016-10_Web_02.pdf

»Schlank, sauber und grün«

Die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

Armenui Carstensen

Im Frühjahr 2016 hat die von der Volksrepublik China initiierte Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ihre Tätigkeit aufgenommen. Die AIIB mit Sitz in Peking nennt sich Entwicklungsbank und verspricht öffentliche und private Investitionen entlang der Neuen Seidenstraßen-Initiative zu fördern, um zu einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung beizutragen.

Priorität sollen die Bereiche Energie, Verkehr, Telekommunikation, ländliche Infrastruktur, Stadtentwicklung und Logistik haben, wobei besonders auf die Bedürfnisse weniger entwickelter Staaten eingegangen werden soll.

Mittlerweile zählt die AIIB 52 Mitglieder, zwei Drittel davon aus Asien, die übrigen, darunter Deutschland, aus Europa, Afrika und – wie Australien und Neuseeland – aus der Pazifik-Region. Dagegen blieben die USA und Japan, die bis zu Präsident Trumps Amtsantritt an ihrer eigenen *Transpazifischen Partnerschaft* (TPP) unter Ausschluss Chinas gestrickt hatten, demonstrativ fern und versuchten auch andere Länder davon abzuhalten, Mitglied zu werden.

Alle Mitglieder der AIIB sind in ihrem Gouverneursrat, der keinen physischen Sitz hat, vertreten. Er entscheidet über grundsätzliche Angelegenheiten der Bank wie etwa den Beitritt neuer Mitglieder, Kapitalerhöhungen, Änderung der Abkommen und die Wahl des Präsidenten. Der Präsident führt nach den Weisungen des Direktoriums die laufenden Geschäfte der Bank. Derzeit hat Jin Lique diese Position inne. In der Vergangenheit war er bereits Präsident der Investitionsbank *China International Capital Cooperation*, Vizepräsident der ADB sowie stellvertretender Finanzminister der Volksrepublik China.

Interessenssache

Das Stammkapital der Bank beträgt 100 Milliarden US-Dollar, gezeichnet durch die Mitgliedsstaaten. Die

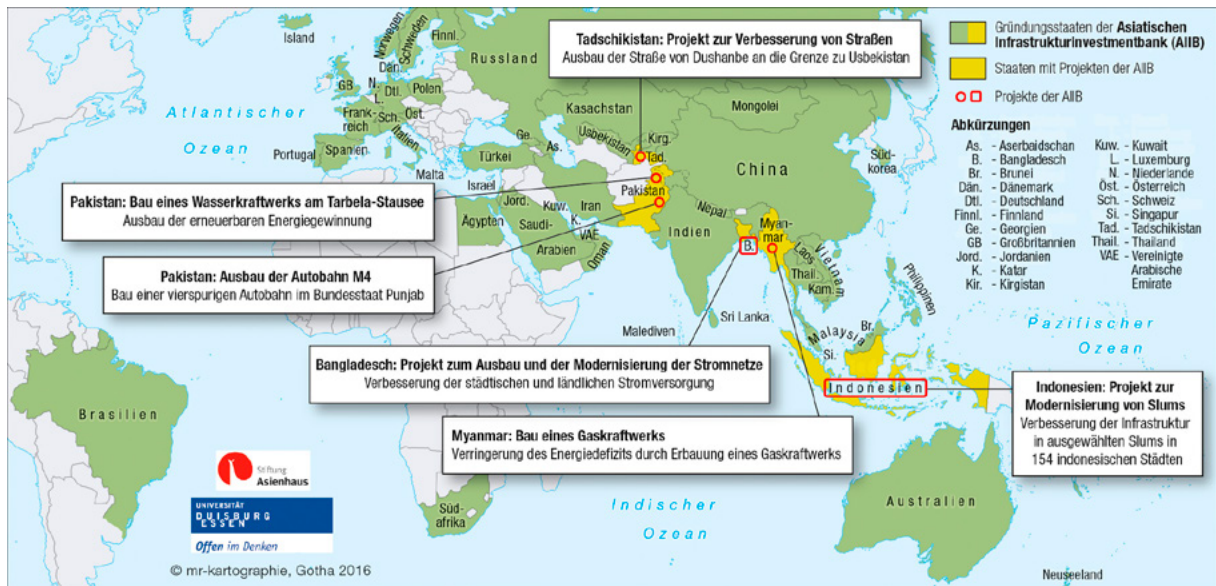
Stimmrechte der Mitglieder richten sich nach der Höhe ihrer gezeichneten Anteile. In Asien ist China größter Anteilseigner mit 26,1 Prozent und hat damit ein Vetorecht. Die Anteile der nicht-asiatischen Mitglieder dürfen ein Viertel des gezeichneten Kapitals nicht übersteigen. Das bedeutet, dass sie nur begrenzten Einfluss haben und umgekehrt regionale Interessen sich mit möglichst geringem Widerstand konfrontiert sehen.

Welche Rolle die nicht-asiatischen Mitglieder, insbesondere auch die europäischen Mitglieder, spielen werden, bleibt daher abzuwarten: Werden sie wirklich Einfluss nehmen können oder bleibt ihre Rolle beschränkt auf eine Feigenblattfunktion gegenüber den Finanzmärkten und der internationalen Öffentlichkeit?

Guter Wille – gutes Spiel?

Die AIIB stellt sich selbst als »lean, clean and green«, also als »schlank, sauber und grün« dar. Sie soll nach den Prinzipien »Offenheit, Transparenz, Unabhängigkeit, Verantwortlichkeit« operieren. Allerdings fanden diese Prinzipien bereits während ihrer Gründungszeit keine Umsetzung, da die AIIB im Schnelldurchlauf aufgebaut wurde und eine gewissenhafte Mitarbeit der meisten Staaten oder deren Öffentlichkeit schlicht unmöglich war.

So wurden zum Beispiel im März 2016 hinter verschlossenen Türen die Umwelt- und Sozialstandards (*Environmental and Social Framework*, ESF) verabschiedet. Sie sollen eigentlich gewährleisten, dass die wirtschaftlichen Interessen nicht auf Kosten der Umwelt oder der Menschenrechte durchgesetzt werden. Zwar orientierten sich die Richtlinien an den Standards der Weltbank, manche Beobachter monieren aber, dass die Formulierungen teils unklar und unverbindlich blieben und viel Interpretationsspielraum lassen. Die Entscheidung, an Stelle von verbindlichen Standards lediglich freiwillige Richtlinien zu formulieren, die letztendlich ungestraft ignoriert wer-



Gründungsstaaten der AIIB und Projekte

den können, birge großes Risikopotenzial, so Korinna Horta von der Umweltorganisation *urgewald e. V.*¹

Priorität Nummer Eins

Beispielsweise entscheidet die AIIB aufgrund einer selbst aufgestellten Kosten-Nutzen-Analyse, ob der Nutzen einer Infrastrukturmaßnahme die Umweltkosten »substantiell überwiegt« und damit durchgeführt werden darf oder nicht. Lokalen Partnern wie Regierungen, Konzernen oder privaten Investoren wird zudem eingeräumt, zwischen dem ESF oder den nationalen Umwelt- und Sozialstandards ihrer Länder zu wählen, sofern die AIIB diese als mindestens gleichwertig erachtet. Die Gefahr besteht, dass wirtschaftlicher Nutzen grundsätzlich als wichtiger betrachtet wird und es Investoren dadurch ermöglicht wird, Faktoren wie Nachhaltigkeit, Ökologie oder Menschenrechte zu übergehen beziehungsweise offenkundig zu missachten.

Am Beispiel des von der AIIB geförderten *National Slum Upgrading Program* in Indonesien werde dies sehr deutlich. *urgewald* und andere NGOs stellen bei dieser »Entwicklungsmaßnahme« weitreichende Verletzungen der Sozialstandards fest: Mit der Rechtfertigung, den Slums Zugang zu Trinkwasser und Kanalisation zu ermöglichen, wurden Bewohner und deren Unterstützer mit Polizeigewalt vertrieben (ein ausführlicher Bericht hierzu in der zweiten Seidenstraßen-Publikation der Stiftung Asienhaus, Herbst. 2017).²

Skepsis

Dass die Intentionen der Partner von Entwicklungsbanken wie der AIIB in erster Linie wirtschaftlicher Natur sind, ist verständlich. Aber gerade deshalb sollten die Entwicklungsbanken einen klaren Kurs vorgeben und dessen Einhaltung sichern. Zudem ist bislang vorgesehen, dass Projektinformationen erst nach der Bewilligung von Projekten öffentlich gemacht werden sollen. Dies schließt die Öffentlichkeit aus und lässt der Bank sowie den einzelnen Kooperationspartnern großen Ermessensspielraum.

Auch sollen Finanzierungs- und Projektanträge nicht, wie es sonst üblich ist, vorab durch den AIIB-Verwaltungsrat geprüft werden, sondern nur vereinzelt und erst auf Antrag der einzelnen Ratsmitglieder hin. Das lässt die Bedenken gegenüber einer gesicherten Qualitätskontrolle wachsen und wirft die Frage auf, welche Vorstellungen die AIIB von Offenheit, Transparenz, Unabhängigkeit, Verantwortlichkeit hat.

Weitere Finanzquellen

Zusätzlich zur AIIB wurde der *Seidenstraßen-Fonds* von China in Peking eingerichtet. Mit einem Volumen von 40 Milliarden US-Dollar, bereitgestellt von mehreren chinesischen Banken, unterstützt er die AIIB bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative. Das erste Projekt, wel-

ches durch den Fonds gefördert wurde, war das Wasserkraftprojekt Karot in Nord-Pakistan.

Außer China haben sich auch andere Partner gefunden, die Projekte mitfinanzieren. Zum Beispiel genehmigte am 10. Juni 2016 die *Asiatische Entwicklungsbank* (ADB) einen Kredit von über 100 Millionen US-Dollar für ein Highway-Projekt in Pakistan. Diese Kofinanzierung eines Projekts mit der AIIB war der Grundstein für die Zusammenarbeit der beiden Kreditbanken. Daran gibt es Kritik: Die Umwelt- und Sozialstandard der ADB sind in der Vergangenheit bereits des Öfteren als unzureichend kritisiert worden, denn sie finanziert noch immer bereitwillig Kohlekraftwerke oder andere Infrastrukturpläne, die mit Umweltgefahren, Zwangsumsiedlungen und wirtschaftlicher Marginalisierung einhergehen. Das könnte sich in der Zusammenarbeit mit der AIIB fortsetzen, denn auch die AIIB stört sich nicht daran, im Namen ihrer Kosten-Nutzen-Analyse Kohle- oder Atomkraftprojekte zu finanzieren. Diese Bereitschaft ruft nicht nur Empörung bei NGOs, sondern auch bei anderen Entwicklungsbanken, selbst bei der Weltbank hervor, wird aber dankbar von energiehungrigen Ländern wie zum Beispiel Indien angenommen.

Deutschlands Versprechen

Obwohl die AIIB keinen klaren Kurs erkennen lässt, was die Umwelt- und Sozialstandards angeht, kooperieren Entwicklungsbanken wie die *Weltbank*, die *Europäische Investitionsbank*, die *Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung* (EBRD) und viele europäische Staaten mit der chinesischen Kreditbank. Das mag daran liegen, dass China mittlerweile zu einer Weltmacht geworden ist, die sogar für die USA ein ernstzunehmender Konkurrent ist. Die USA ärgern sich sehr über den Beitritt europäischer Staaten zur AIIB, besonders auch über die Beteiligung von Australien und Korea. Doch für diese war die Verlockung offenbar groß, sich ein Stück vom versprochenen Milliardenkuchen der AIIB zu sichern und es sich nicht mit der aufstrebenden Macht zu verscherzen.

Deutschland, als Gründungsmitglied größter nicht-regionaler Anteilseigner und nach China, Indien und Russland viertgrößter Anteilseigner überhaupt, wird viel Verantwortung zugeschrieben. Die Bundesregierung, die auch im AIIB-Aufsichtsrat vertreten ist, soll richtungweisende Impulse geben, fordern Kritiker, die

Infobox

Der Green Silk Road Fund – Es grünt so grün

Obwohl Peking die *Neue Seidenstraßen-Initiative* bereits mit einem grünen Sternchen versehen hat, scheint es seinen eigenen Ankündigungen noch nicht zu trauen und gründete im März 2015 noch den *Grünen Seidenstraßen-Fonds*, der speziell Projekten der Nachhaltigkeit gewidmet ist. Mit einem Startkapital von 30 Milliarden RMB soll er in Photovoltaik-Anlagen, Wiederaufforstung, Fischerei und weitere umweltfreundliche Maßnahmen investieren. Wichtig ist, darauf zu schauen, ob hier nicht nur ein »Grünes Mäntelchen« geschaffen wird, sondern ob auch die Investitionen der »grünen« AIIB selbst ihrem Anspruch gerecht werden.

<http://www.chinagoabroad.com/en/article/first-green-silk-road-fund-launched-in-beijing>

an den Versprechen Jin Liquns zweifeln, die AIIB werde »die höchsten Führungsstandards des 21. Jahrhunderts erfüllen und auch umweltfreundlich sein«.³

Die Bundesregierung selbst hat versprochen, sich in der AIIB für hohe Umwelt- und Sozialstandards sowie für Transparenz und Rechenschaftspflicht einzusetzen. Es bleibt abzuwarten und zu beobachten, was sie tatsächlich angesichts der vielen Hindernisse, der fehlenden Transparenz und der Entscheidungsmacht, die letztendlich bei China liegt, bewirken kann und wird.

Literaturhinweise

Korinna Horta, Nora Sausmikat, Wawa Wang: *Vorwärts auf der Seidenstraße*. In: *Weltsichten*, Ausgabe 4/2016.

Chinadialogue, *Can the AIIB support Asia's energy revolution?*, 21.6.2017, <https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/9879-Can-the-AIIB-support-Asia-s-energy-revolution>

AIIB Webseite: <https://www.aiib.org>.

Anmerkungen

1. Siehe Stiftung Asienhaus, *Alte Seidenstraße in neuem Gewand – Chinas Globalisierungsoffensive*. Erschienen in: taz (Oktober 2016). Download: https://www.eu-china.net/uploads/tx_news/Asienhaus_taz_4-Seiter_2016-10_Web_02.pdf

2. Urgewald, *AIIB: Neue Bank – neue Gefahren?*, 6. März 2017, <https://urgewald.org/aiib>

3. Urgewald, *AIIB: Neue Infrastruktur unter Führung Chinas*, 6. März 2017, <https://urgewald.org/presse/aiib-neue-infrastrukturbank-unter-fuehrung>

Schneller ans Meer

Die geplante Bahnverbindung zwischen Kuming und Singapur ist das Rückgrat eines weit verzweigten Netzwerkes von Wirtschaftskorridoren

Uwe Hoering

Eine durchgehende Verbindung zwischen Singapur und Kunming »scheint das vielversprechendste Bahnprojekt zu sein«, meint Shang-su Wu von der Nanyang University in Singapur, und »wäre ein Showcase für die chinesische Strategie«.¹

Die 3.900 Kilometer lange *Kunming-Singapore Railway Line* (KSRL) zwischen der Finanz- und Handelsmetropole an der Südspitze der Malaiischen Halbinsel und der Hauptstadt der chinesischen Provinz Yunnan wäre die schnellste und prestigeträchtigste Nord-Süd-Verbindung in einem geplanten Netzwerk von Infrastruktur und Wirtschaftskorridoren, das ganz Südostasien und den Südwesten Chinas umfassen und alle wichtigen Städte und Häfen verbinden würde. Zudem könnte

China mit dem Einsatz seiner im Inland erfolgreichen Hochgeschwindigkeitszüge (HRS) Werbung machen, um die Technologie international zu vermarkten.

Regionale Integration

Mit der Seidenstraßen-Initiative haben die langjährigen regionalen Bestrebungen unterschiedlicher Akteure, die Region zu vernetzen und zu modernisieren, einen zusätzlichen Schub erhalten.² Teilweise gehen die Verkehrsverbindungen wie die Bahnstrecke von Kunming nach Saigon, dem heutigen Ho Chi Minh City im Süden Vietnams, oder die von Yangon bis kurz vor die chinesische Grenze im Norden Myanmars, noch auf die Kolonialzeit zurück.



Die Freundschaftsbrücke Rach Mieu verbindet Yunnan mit Vietnam

Eine dieser regionalen Initiativen ist das *Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program* (GMS), initiiert 1992 durch ASEAN und die *Asiatische Entwicklungsbank* (ADB) für eine Region so groß wie Westeuropa mit mehr Einwohnern als die USA. Inzwischen wurden mehr als elf Milliarden US-Dollar in Infrastrukturprojekte gesteckt – Straßen, Bahnlinien, Wasserwege und Flughäfen, aber auch in Energieversorgung und Telekommunikation. Kredite und Zuschüsse dafür kamen bislang vor allem von der ADB und bilateralen Gebern wie Japan, wodurch wiederum private Unternehmen und Investoren mit ins Boot geholt werden sollten. »GMS hat dazu beigetragen, Öffentlich-private Partnerschaften (PPP) in

der Region voranzutreiben, bei denen private Gewinne durch öffentliche Gelder ermöglicht werden«, heißt es in einem Bericht von *Focus on the Global South*.³

Meilensteine waren dabei mehrere neue Brückenschläge über den Mekong, der die Region von Nordwesten nach Südosten als natürliche Barriere durchquert: 2011 wurde die »Freundschaftsbrücke« zwischen Vietnam und Thailand bei Nakhon Phanom fertig gestellt, »Missing Link« in einem Ost-West-Korridor zwischen der vietnamesischen Hafenstadt Da Nang und Myanmar. Mit einer weiteren »Freundschaftsbrücke« im Länderdreieck von Thailand, Laos und Myanmar wurde im Dezember 2013 eine durchgehende Straßenverbindung von Kunming nach Bangkok eröffnet.

Für den weiteren Ausbau und die Ansiedlung von Industrie und Agrarunternehmen in diesen Wirtschaftskorridoren haben die Mitgliedsländer und die ADB, die das GMS-Sekretariat beherbergt, 2013 einen neuen Finanzierungsrahmen über 50 Milliarden US-Dollar für einen Zeitraum von zehn Jahren beschlossen.

Ähnliche Ziele formuliert der *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC) von 2010. Er umfasst nicht nur die GMS-Länder Kambodscha, Laos, Myanmar, Thailand, Vietnam und die chinesischen Provinzen Yunnan und Guangxi, sondern alle zehn ASEAN-Mitglieder, also auch Indonesien, Philippinen, Malaysia, Brunei und Singapur. Der rasche Ausbau der Infrastruktur soll die Integration zu einem gemeinsamen Wirtschaftsraum nach europäischem Vorbild befördern.

Dämpfer für das Prestigeprojekt

Chinas Initiative und die in Aussicht gestellten Gelder der *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) und des *Silk Road Fund* (siehe Beitrag von Armeni Carstensen in dieser Broschüre) mögen zwar zusätzlichen Schub bringen – doch das allein reicht nicht.

So gibt es technische Hürden wie unterschiedliche Spurbreiten in der Region. Alle ASEAN-Ländern verwenden eine Schmalspur von einem Meter, die gegenüber der Standardspurweite von 1,43 Metern des chinesischen Systems keine hohen Geschwindigkeiten erlaubt und die Zahl der Züge, die auf die Strecke geschickt werden können und damit die Transportkapazität verringert. Für seine Hochgeschwindigkeitszüge müsste



Zugstrecke Kunming-Singapur: Überblick über noch fehlende Streckenstücke

China also neue Gleise parallel zu den bestehenden Strecken legen. Das treibt die Investitionskosten in die Höhe. Gleichzeitig bestehen Zweifel an der Wirtschaftlichkeit, da die Provinz Yunnan nicht so viel produziert, um alle geplanten Strecken auszulasten.

Auch politisch läuft nicht alles rund für das »Schaufenster« chinesischer Hochtechnologie. Verhandlungen begannen bereits vor zehn Jahren für den 867 Kilometer langen Bauabschnitt zwischen Nong Khai, dem thailändischen Grenzort unweit der laotischen Hauptstadt Vientiane, und Bangkok. Doch dann geriet das Projekt in die Mühlen der politischen Turbulenzen und Machtkämpfe in Thailand. Zwischenzeitlich schien eine Einigung mit dem Militärherrscher Prayuth Chan-ocha möglich, wonach Thailand die chinesischen Kredite für den Bau mit Reis und Zucker abbezahlen sollte. Doch nach neuen Forderungen der Junta in Bangkok stand das Projekt im März 2016 vor dem Aus. Inzwischen heißt es, dass der Bau jetzt im zweiten Quartal 2017 beginnen soll.

Zudem könnte die Furcht vor einem wachsenden wirtschaftlichen und politischen Einfluss Chinas die Pläne bremsen (siehe Beitrag von Dominik Hofzumahaus in

dieser Broschüre). »Möglicherweise sind die südostasiatischen Länder keine einfachen Partner für die SKRL«, dämpft Shang-su Wu denn auch allzu hohe Erwartungen auf schnelle Fortschritte.

Trotz der vielfältigen ungelösten Herausforderungen wird dennoch bereits vorausschauend geplant: Das chinesische Staatsunternehmen COSCO hat sich Anteile am Hafen von Singapur gesichert, der einer der wichtigsten Umschlagplätze zwischen den südostasiatischen Wirtschaftskorridoren und der Maritimen Seidenstraße (siehe Beitrag von Dominik Hofzumahaus in dieser Broschüre) sein wird.

Und auch eine weitere regionale Ausweitung wird bereits angedacht: Als Teil des *Master Plan on ASEAN Connectivity* sollen mehrere Häfen so modernisiert werden, dass Lastwagen direkt auf Schiffe fahren können.⁴ So könnten Thailand, Malaysia, Indonesien, das Ölscheichtum Brunei und die Philippinen auf dem Seeweg verbunden werden. Und die südwestchinesischen Provinzen wie Yunnan würden ihre Fäden nicht nur auf neuen Seidenstraßen gen Westen, gen Indien oder in eng verflochtenen Wirtschaftskorridoren in Südostasien spinnen können, sondern auch bis in die Pazifik-Region.

Literaturhinweise

Making Inroads: Chinese Infrastructure Investment in ASEAN and Beyond. Published by Inclusive Development International, August 2016 (PDF document)

Anmerkungen

1. Shang-su Wu, Singapore-Kunming Rail Link: A 'Belt and Road' Case Study. In: The Diplomat, June 17, 2016
2. Einen guten Überblick über die verschiedenen Planungen und Strecken bei Wikipedia, Stichwort Kunming-Singapore railway
3. Shalmali Guttal and Sophea Chrek, An Overview of Large-Scale Investments in the Mekong Region, December 2016, 13
4. ASEAN Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) Shipping Network (ARN): <https://asiafoundation.org/resources/pdfs/4PagerRoRoPHLetter.pdf>

Yunnan: Drehscheibe für Süd- und Südostasien

Die Provinz Yunnan zählt wegen ihrer beeindruckenden Landschaft zu den beliebtesten Touristenzielen Chinas. Sie zeichnet sich durch eine Vielzahl von Ethnien und eine hohe Biodiversität aus. Bis heute leben noch viele Bewohner der Provinz in den nur schwer zugänglichen Bergen, Urwäldern und Flusstälern in Dorfgruppen verstreut. In China kannte man die Provinz lange Zeit nur als abgelegene Grenzregion, die in ihrer Entwicklung hinter den reichen Küstenprovinzen in nahezu jeder Hinsicht zurücklag.

Als die chinesische Wirtschaft dann wuchs, nahm auch der Handel mit den südostasiatischen Staaten zu. Damit wurde die Provinz Yunnan zu einem strategisch wichtigen Knotenpunkt für den Handel mit der südlichen Nachbarregion. Im Südwesten Chinas gelegen, grenzt sie an Vietnam, Laos und Myanmar. Bereits 2010 wurde die Provinz von der Zentralregierung offiziell zum Brückenkopf für Südostasien ernannt. Damit sollte der Handel und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gefördert werden. Seit 2012 ist sie Teil des Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program. Und von Yunnan liegen auch Bangladesch und Indien praktisch in Reichweite – so ist die Provinz ein wichtiger Treiber für die Entwicklung des BCIM Economic Corridor.

In der Belt and Road Initiative möchten Yunnan und seine Hauptstadt Kunming zur strategischen Drehscheibe für Süd- und Südostasien werden. Damit erhofft sich die Provinz ein neues wirtschaftliches Wachstumsmoment zu finden und seinen Wohlstand zu erhöhen. Mit der Entwicklung von Schnellstraßen, Flughäfen und Schienennetzen soll Yunnan von einer wirtschaftlich ruckständigen Region zu einem internationalen Logistikzentrum auf der Route der modernen Seidenstraßen Chinas werden. Doch gibt es auch Bedenken: Noch ist nicht klar, welche ökologischen und sozio-ökonomischen Auswirkungen die zunehmenden Investitionen in Infrastrukturprojekte für das sensible Ökosystem und die ländlichen Bewohner von Yunnan haben werden.

Dominik Hofzumahaus

Sigley, Garey (2014): Yunnan: China's Bridgehead to Southeast Asia and Beyond. The Diplomat: <http://thediplomat.com/2014/04/yunnan-chinas-bridgehead-to-southeast-asia-and-beyond/>

One Belt, One Road, One ASEAN?

Chancen und Risiken für regionale Integration

Dominik Hofzumahaus

Südostasien ist als direkte Nachbarregion der Volksrepublik China ein wichtiger Teil der neuen Seidenstraßen-Initiative, sowohl zu Lande als auch zu Wasser. Hier liegen die ersten Stationen der maritimen Seidenstraße auf dem Weg nach Afrika und Europa. Deshalb ist die regionale Organisation Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) ein wichtiger Faktor für die Initiative. Der chinesische Plan kann auf der einen Seite die Einheit der regionalen Gruppierung untergraben, bietet aber auch Chancen, ihre eigenen ambitionierten Entwicklungspläne zu ergänzen.

Der Weg zu einer ASEAN Wirtschaftsgemeinschaft

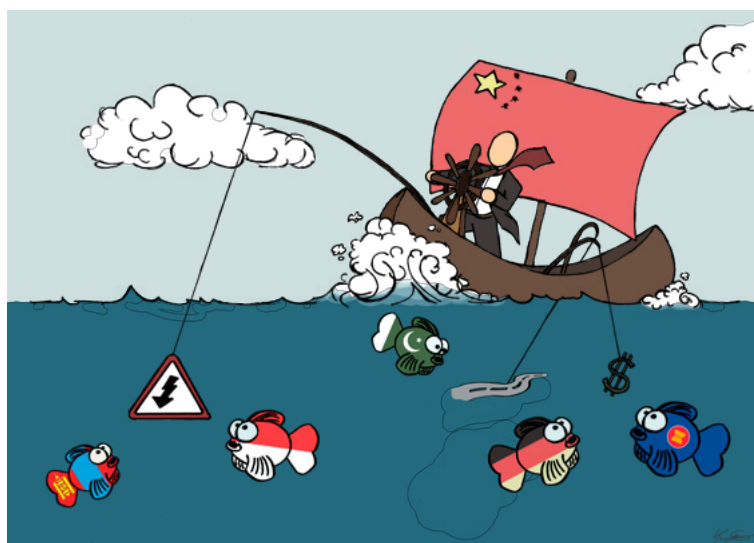
Die Association of Southeast Asian Nations ist eine regional organisierte Gruppierung der Staaten in Südostasien. Die zehn Mitgliedsstaaten¹ haben gegenwärtig etwa 600 Millionen Bewohner und ein Bruttoinlandsprodukt von mehr als zwei Billionen US-Dollar, das – so wird erwartet – in den nächsten zwei Jahrzehnten jährlich um sechs Prozent steigen wird². Seit 1997 sind auch die drei größten Volkswirtschaften der Region – China, Japan und Südkorea – durch ASEAN+3 in einem Gesprächsforum vertreten. Durch das Engagement in weiteren multilateralen Organisationen und Dialogforen wie der Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) konnte ASEAN zu einem zentralen Akteur werden.

Innerhalb Südostasiens wirkte ASEAN in erster Linie erfolgreich als Friedensstifter. Die in der Nachkriegszeit aufkommenden Territorialkonflikte konnten durch die Gründung der Organisation weitgehend beseitigt werden. Durch die Stabilität in der Region konnten die Mitgliedsstaaten zudem zu attraktiven Standorten für ausländische Direktinvestitionen werden.

Seit 2003 treibt ASEAN ehrgeizige wirtschaftliche Integrationspläne in Form einer Wirtschaftsgemeinschaft voran (ASEAN Economy Community, AEC). Ziel ist, den verhältnismäßig schwach entwickelten regionalen Binnenhandel zu stärken. Dafür sollen eine an das Modell der EU angelehnte Wirtschaftsunion und ein gemeinsamer Markt entstehen. Die AEC wurde Ende 2015 offiziell gegründet. Gleichzeitig wurde das AEC Blueprint 2025, ein Strategiekonzept für den weiteren Ausbau der AEC, verabschiedet.

Herausforderungen für die Integrationspläne

Zwar gelang ASEAN die weitgehende Abschaffung von Handelsstarifen, doch bilden die nichttarifären Handelshemmnisse – vor allem eine unzureichende Infrastruktur – weiterhin ein Hindernis für die Umsetzung ihrer Pläne. Der 2010 verabschiedete *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC) soll dieses Problem gezielt ange-



Fishing for investments - die BRI lockt die ASEAN und andere Staaten

hen. Seine Schwerpunkte sind neben dem Transfer von Wissen, Tourismus, Kultur und Bildung der Ausbau der institutionellen und physischen Konnektivität. Bisher stehen jedoch nicht die dafür erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung.

Die *Asian Development Bank* (ADB) veranschlagt den jährlichen Finanzierungsbedarf für Infrastruktur in ASEAN auf circa 60 Milliarden US-Dollar. Zwar wurde 2011 der *ASEAN Infrastructure Fund* von der ADB und ASEAN eingerichtet, doch kann dieser jährlich nur ein Prozent der benötigten finanziellen Mittel decken.³ Ein weiteres Hindernis für die regionale Integration bilden auch die großen wirtschaftlichen Unterschiede innerhalb der Region. Myanmar oder Kambodscha liegen auf der Rangliste des nominalen BIP pro Kopf in der Welt je nach Statistik etwa 140 Positionen hinter Singapur. Zudem erschwert der auf Konsens basierende Kooperationsansatz von ASEAN weiterhin gemeinsame Beschlüsse.

Bei den Handelsbeziehungen von ASEAN zeichnet sich in den letzten Jahren ein gegenläufiger Trend ab. Während der Handel mit den USA, der EU und Japan langsamer wächst, hat sich das Handelsvolumen mit China deutlich vergrößert. Gleichzeitig wuchs aber auch das Handelsdefizit, weil im selben Zeitraum die Exporte Chinas rasant zunahm und sich der Überschuss im Handel mit China in ein Defizit verwandelte.

Chinas Werben um ASEAN

Die chinesische Regierung verspricht mit der *Belt and Road Initiative* (BRI) Wohlstand, Wachstum und Entwicklung. China und ASEAN haben dabei ein großes Potenzial für Kooperation. Im Herbst 2013 verkündete Chinas Regierungsspitze erstmals die Pläne für die Einbindung von Südostasien in die Seidenstraßen-Initiative. BRI könnte die Entwicklungsziele von ASEAN verstärken und sich mit dem MPAC und den Plänen der AEC 2025 ergänzen. Mit der AIIB und dem *Silk Road Fund* werden Möglichkeiten eröffnet, Infrastrukturmaßnahmen in der Region voranzutreiben. Die verbesserte Konnektivität könnte neue ausländische Direktinvestitionen in die Region locken und wirtschaftliche Disparitäten abbauen. Durch BRI könnten damit langfristige Vorteile geschaffen werden und die Teilnahme der ASEAN-Mitgliedsstaaten an globalen Wertschöpfungsketten erhöht werden.

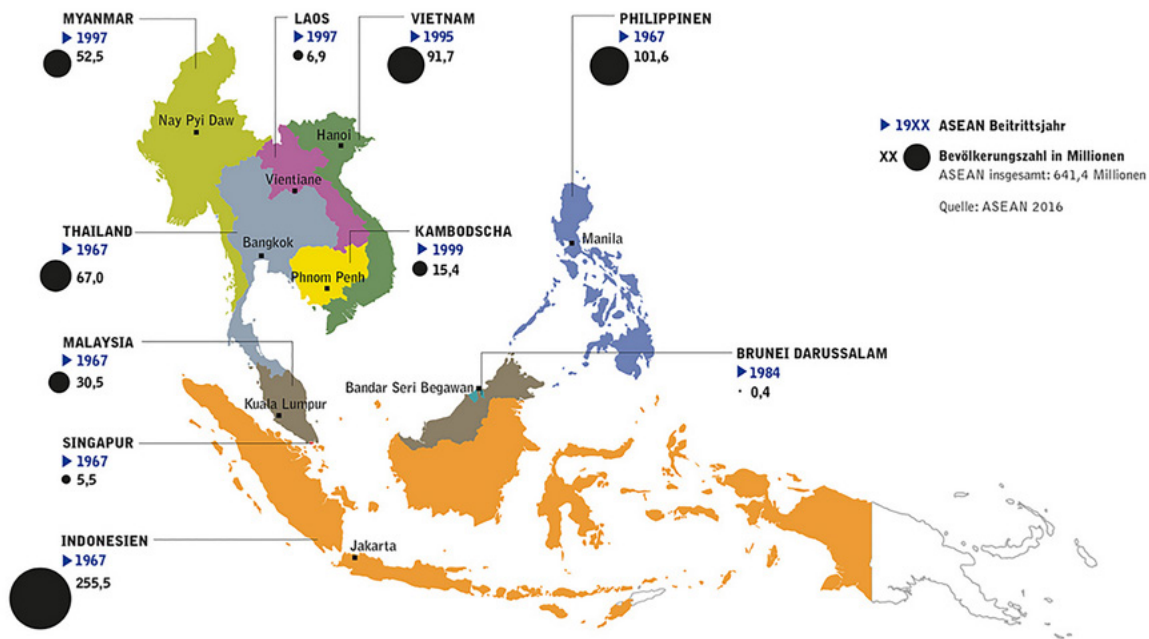
Zehn Länder, drei unterschiedliche Positionen

Innerhalb von ASEAN unterscheiden sich die Ansichten der Mitgliedsstaaten über BRI teils deutlich. Irene Chan arbeitete in einer Studie drei verschiedene Kategorien an Reaktionen heraus: Enthusiastisch, vorsichtig positiv und skeptisch⁴.

Zu der ›enthusiastischen Gruppe‹ gehören Kambodscha, Laos und Thailand. Diese Länder haben auch die stärksten wirtschaftlichen und politischen Beziehungen mit China. Insbesondere die Wirtschaft von Laos und Kambodscha ist vom Handel mit China abhängig, was den politischen Einfluss Chinas auf die beiden Länder bedingt. Thailand scheint besonders enthusiastisch zu sein und möchte die Drehscheibe für Festland-Südostasien werden. Allerdings könnte die innenpolitische Instabilität seine Rolle gefährden, da sie die ausländischen Direktinvestitionen und die wirtschaftliche Entwicklung in Thailand bremst.

In der ›vorsichtig positiven Gruppe‹ finden sich Brunei, Indonesien, Malaysia und Singapur. Indonesien spielt aufgrund seiner geographischen Lage speziell für die Maritime Seidenstraße eine sehr wichtige Rolle. Die chinesische Initiative wurde von dem Inselstaat offiziell begrüßt, Unklarheiten bei ihrer konkreten Umsetzung verunsichern aber auch. Für Indonesien soll die Maritime Seidenstraße seine eigenen politischen Ziele ergänzen. Damit ist insbesondere die von Indonesiens Präsident Joko Widodo vorgeschlagene *Vision of Global Maritime Fulcrum* (GMF) gemeint – eine Strategie, durch die Indonesien zu einer globalen maritimen Drehscheibe werden will. Singapur schließlich betrachtet die Initiative ganz pragmatisch. Als wirtschaftlich stärkstes Land in Südostasien steht es unter Druck der anderen ASEAN-Staaten, eine stärkere Unterstützung bei der Infrastrukturentwicklung zu leisten. Eine erfolgreiche Implementierung von BRI könnte diesen Druck mindern. Trotz traditionell guter Beziehungen ist das Verhältnis zwischen China und Singapur, besonders aufgrund der politischen Linie Singapurs bei den territorialen Streitigkeiten im Südchinesischen Meer, in letzter Zeit allerdings angespannt. Ein Zeichen dafür ist, dass Singapur beim *Belt and Road Forum* im Mai 2017 in Beijing nur mit einer Delegation vertreten war, während Premierminister Lee Hsien Loong nicht eingeladen worden war.

Mitgliedstaaten ASEAN



ASEAN-Mitgliedsstaaten mit Hauptstädten, Beitrittsjahr und Bevölkerungszahl, Beobachter-Staaten als Kontur

Die »skeptischen« Länder schließlich sind die Philippinen, Vietnam und Myanmar. Myanmar hat in der Seidenstraßen-Initiative als Bindeglied zwischen China und dem Indischen Ozean und als Teil des Wirtschaftskorridors Indien, Bangladesh, Myanmar und China (BCIM Economic Corridor) große strategische Bedeutung. Schon jetzt laufen Öl- und Gaspipelines von Kyaukpyu am Indischen Ozean bis nach Kunming (siehe Infobox »Das Projekt Kyaukpyu-Pipeline«, Seite 32) Allerdings sind Burmesen gegenüber chinesischen Investitionen vorsichtig geworden. Die Beziehungen zwischen China und Myanmar verschlechterten sich nach der Demokratisierung und Öffnung des Landes ab 2011 und viele chinesische Projekte kamen zum Stillstand. Zwar wurden die Beziehungen nach den Wahlen im Jahr 2015 neu strukturiert, doch sind die negativen Vorbehalte unter den Menschen in Myanmar bezüglich chinesischer Investitionen immer noch hoch.

Ähnliche Vorbehalte gibt es auch in Vietnam, das einen Startpunkt der Maritimen Seidenstraße markieren soll. Zwar könnten durch die chinesische Initiative dringend benötigte finanzielle Mittel für Infrastruktur erworben

werden, doch es gibt Bedenken, die sich auf einen zunehmenden Zufluss chinesischer Waren und Immigranten und die Intensivierung der natürlichen Ressourcenausbeutung durch chinesische Investitionen beziehen.

Darüber hinaus ist die Frage der Sicherheit im Südchinesischen Meer nicht von der maritimen Seidenstraßen-Initiative zu trennen. Seit Ende der 1970er Jahre verursachen die Territorialstreitigkeiten immer wieder politische Spannungen zwischen den beteiligten Parteien, allen voran zwischen China und Vietnam, und China und den Philippinen.

Für Chinas zunehmenden Energie- und Rohstoffhunger und seine geostrategischen Interessen ist das Gebiet, durch das fast 50 Prozent des weltweiten Handelsverkehrs laufen, in den letzten Jahren immer wichtiger geworden. Zwar besteht im Fall von Vietnam auch die Hoffnung, dass sich mit einer vertieften maritimen Kooperation die Spannungen entschärfen. Doch bislang überwiegen die Zweifel, ob China seine wirtschaftlichen Initiativen wirklich von seinen sicherheitspolitischen Motiven trennen wird.

Gefahr für die Pläne von ASEAN

Es wird für die ASEAN-Mitgliedsstaaten keine leichte Aufgabe sein, zu einer gemeinsamen Position bezüglich BRI zu kommen. Zu verschiedenen scheinen die einzelnen Sichtweisen auf die chinesische Strategie.

So ist unklar, ob sich die Pläne von ASEAN zum Ausbau ihrer Infrastruktur mit den Plänen von Chinas Seidenstraße wirklich vereinbaren lassen. Vertreter von ASEAN haben Bedenken geäußert, dass die chinesischen Vorstellungen mit den eigenen Plänen in Konkurrenz stehen könnten. ASEAN-Staaten erwarten daher, dass die AIIB die regionalen Infrastrukturprojekte mit Schwerpunkt auf ihre eigenen Entwicklungsziele umsetzt.

Außerdem kann die Initiative China strukturelle Vorteile verschaffen, um die wirtschaftliche und politische Zukunft einiger ASEAN Länder bilateral mitzubestimmen. Die im Rahmen von BRI verstärkten asymmetrischen Wirtschaftsbeziehungen würden China zu einem Zentrum und die südostasiatischen Staaten zu der Peripherie des regionalen Handels machen. Je größer die wirtschaftliche Dependenz von China ist, desto stärker wird Chinas Hebelwirkung. Da der Kooperationsansatz von ASEAN auf Konsens beruht, kann eine etwaige chinesische Einflussnahme auf einzelne Staaten die Entscheidungsprozesse der Organisation beeinflussen und somit ihre Einheit untergraben. Damit wäre eines der Kernziele von ASEAN bedroht, die Region frei von der Dominanz durch externe Mächte zu halten. Die Verhandlungsposition der südostasiatischen Länder wäre damit geschwächt.

Am Beispiel des Konflikts im Südchinesischen Meer lässt sich bereits die Einflussnahme auf regionale Entscheidungen von ASEAN verdeutlichen: Die von China wirtschaftlich dominierten Staaten Laos und Kambodscha verhinderten eine gemeinsame Positionierung⁵. David Arase weist zudem darauf hin, dass China in der Vergangenheit nicht-kooperative Länder wie die Philippinen, Japan und Vietnam durch eine Verringerung des chinesischen Marktzugangs oder eine diplomatische Isolierung abgestraft hat⁶. Solche Praktiken nähren Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Kooperationsbestrebungen von Beijing.

Durch eine gemeinsame Position den Handlungsspielraum stärken

Die unterschiedlichen Positionen der ASEAN-Mitglieder spiegeln die Chancen und Risiken, die die Seidenstraßen-Initiative mit sich bringt: Einerseits verspricht sie massive Investitionshilfen für den weiteren Ausbau der Infrastruktur und damit eine Vertiefung der regionalen Integration und weiteres wirtschaftliches Wachstum. Andererseits droht der Handlungsspielraum für die südostasiatischen Staaten durch die zunehmende wirtschaftliche Abhängigkeit von China zu schwinden und die Gefahr bilateraler Einflussnahme zuzunehmen. Um dem entgegen zu wirken, muss ASEAN zu einer gemeinsamen Position gelangen, wie man mit der BRI umgehen will. Damit könnte sie ein stärkeres Gegengewicht zu China bilden und die wirtschaftliche Kooperation als Akteur aktiv mitbestimmen. Angesichts wirtschaftlicher Disparitäten, der unterschiedlichen Interessenlagen der ASEAN-Mitgliedsstaaten und der Notwendigkeit, im Konsens zu entscheiden, ist es allerdings nicht sicher, ob dies gelingen kann.

Literaturhinweise

Arase, David (2015): China's Two Silk Roads: Implications for Southeast Asia (Amended Version). In: ISEAS, Perspective, #2, 2015

Chan, Irene (2016): Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road *Initiative*. In: Chan, Jane und Vijay Sakhuja (Hg.): China's Maritime Silk Road and Asia. Neu Delhi: Vij Books India Pvt Ltd, S. 47–59

Schüller, Margot und Tam Nguyen (2015): Vision einer maritimen Seidenstraße: China und Südostasien. In: GIGA Focus Global, 07/2015

Anmerkungen

1. Myanmar, Thailand, Laos, Kambodscha, Vietnam, Malaysia, Singapur, Brunei, Indonesien und die Philippinen
2. Petri, Peter A. und Michael G. Plummer (2014): ASEAN Centrality and the ASEAN-US Economic Relationship. In: East-West Center Policy Studies 69, S. xi
3. Asian Development Bank (2017): <https://www.adb.org/site/aif/main>
4. Chan 2016: 53
5. Ähnlich wie Kambodscha und Laos eine einheitliche Position von ASEAN zum Südchinesischen Meer blockiert haben, hat jetzt Griechenland eine für den 15. Juni 2017 geplante EU-Stellungnahme zu Menschenrechtsverletzungen in China blockiert. Im Hinblick auf das chinesische Engagement in Griechenland liegt es nahe, dass auch hier aus wirtschaftspolitischem Kalkül entschieden wurde.
6. Arase 2015: 8

Great Game East 2.0

Die Rivalen China und Indien knüpfen seidene Bande

Uwe Hoering

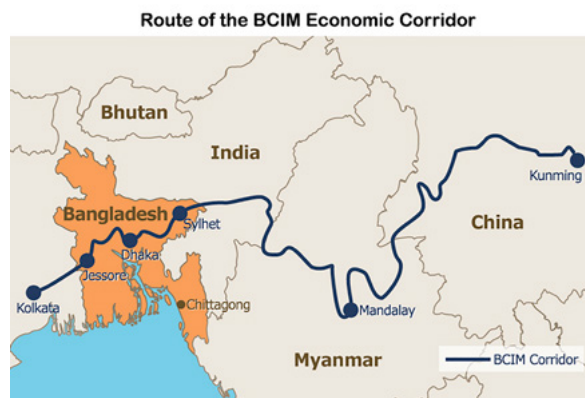
Die offizielle Namensgebung klingt durchaus fair und partnerschaftlich: Beim Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM EC) firmieren die beteiligten Länder in alphabetischer Reihenfolge, obwohl sich hier zwei wirtschaftliche und politische Schwergewichte mit zwei armen, entfernten Verwandten zusammen tun.

Historisch hat die Region vielfältige und enge Verbindungen: Indien, Bangladesch und Myanmar waren lange Zeit britische Kolonie, über die verschiedenen Grenzen hinweg bestehen enge ethnische Beziehungen, und auch wirtschaftliche Verflechtungen sind ausgeprägt, wenn auch überwiegend in informellen Bereichen wie Schmuggel, Drogen- und Waffenhandel. Eher trennend hingegen die anhaltenden Grenzstreitigkeiten zwischen Indien und China und bewaffnete Konflikte in wechselnden Bündnissen – eindrucksvoll und spannend beschrieben im Buch »Great Game East«¹.

Rauhes Land

Der erste Abschnitt des Korridors, der inzwischen auch unter dem Namen »Südliche Seidenstraße« firmiert (siehe Karte), folgt zunächst mehr oder weniger dem Verlauf der »Old Burma Road«, auf der im Zweiten Weltkrieg Nachschub aus Burma, heute Myanmar, für den Widerstand in China gegen die japanische Besatzung transportiert wurde. Von Kunming, der Hauptstadt Yunnans, bis zur Grenze mit Myanmar gibt es inzwischen eine vierspurige Autobahn. Die Grenzorte Ruili und Muse haben sich zu einem lebhaften Handelsplatz einschließlich Casino entwickelt.

Doch »als hätte jemand einen Hebel umgelegt und in eine andere Epoche geschaltet«, ist die Straße hinter der Grenze, auf der Ochsenkarren mit Reissäcken dahinzockeln, schmal und voller Schlaglöcher und win-



Möglicher Verlauf des Wirtschaftskorridors von Kunming in China über Myanmar, Nordostindien und Bangladesh nach Westbengalen in Indien

det sich mit engen Kehren durch zerklüftetes Terrain.² Durch die Bergregionen des östlichen Myanmar geht es hinunter über Lashio, dem einstigen Startpunkt der Old Burma Road, nach Mandalay, der zweitgrößten Stadt Myanmars, am mächtigen Irrawady-Fluss. Dann geht es nordwestlich weiter, auf kaum ausgebauten Straßen wieder hinauf in schroffe Bergregionen in der Grenzregion mit Nordost-Indien und über den Grenzübergang Moreh-Tamu. Die Route verläuft durch die nordostindischen Bundesstaaten Manipur, Assam und Tripura, führt dann hinüber nach Bangladesch und über dessen Hauptstadt Dhaka weiter durch die fruchtbaren Ebenen von Brahmaputra und Ganges nach Kolkata, Hauptstadt des indischen Bundesstaates Westbengalen.

»Go West« trifft »Look East«

Initiatoren des neuerlichen regionalen Bündnisses sind Indien und China. Da ist zum einen Chinas Streben gen Westen: Die »Go West Strategie« begann bereits Ende der 1990er Jahre Gestalt anzunehmen, um die vom Wirtschafts- und Wohlstandswachstum in den östli-

Durchfahrtsland Tibet?

Wenn die wirtschaftliche Entwicklung von Chinas westlichen Provinzen Yunnan und Xinjiang eine wesentliche Triebfeder für die Seidenstraßen-Initiative ist, liegt die Frage nahe, welche Bedeutung sie für das westlich angrenzende Tibet hat? Die Regierung der Autonomen Region Tibet (TAR) jedenfalls möchte Teil der Initiative sein. Im Januar 2015 rief sie das sogenannte Himalayan Economic Rim Project aus, das nach eigenen Worten »auf die Märkte in den benachbarten Ländern Nepal, Indien und Bhutan gerichtet ist, den grenznahen Handel und internationalen Tourismus fördern und Wirtschaftssektoren wie Tibetische Medizin und Tierhaltung stärken wird.« Außerdem soll eine Verbindung zum Wirtschaftskorridor BCIM, der durch Nordostindien verläuft und in Kalkutta, der Hauptstadt des Bundesstaates Westbengalen, endet, hergestellt werden.

Seit Jahren hat China seine Verbindungen nach Nepal ausgebaut. 2006 wurde beispielsweise mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Xining, Hauptstadt der Provinz Qinghai, nach Lhasa der Anfang gemacht. Inzwischen wurde die Strecke bis Xigazê, der zweitgrößten Stadt Tibets, verlängert. All das wird misstrauisch beäugt von Indien, das ungelöste Grenzkonflikte mit China in der Himalaya-Region hat und eigene Interessen in Nepal verfolgt. 90 Prozent des chinesischen Handels mit Nepal geht jetzt durch Tibet. Und nordindische Bundesstaaten wie Bihar, Uttarakhand, Uttar Pradesh oder Sikkim rücken damit für chinesische Händler in Reichweite.

Ob Tibet selbst dadurch einen wirtschaftlichen Aufschwung erleben wird, ist fraglich. Außer traditioneller Medizin und Vieh hat es kaum etwas zu bieten. Stattdessen, so die Politikwissenschaftlerin Tshering Chonzom Bhutia, könnte die Initiative »zur Einwanderung von noch mehr ethnischen Chinesen nach Tibet führen und damit einen Prozess beschleunigen, der bereits jetzt Tibeter beunruhigt. Und wenn diese Migranten sich in der indisch-chinesischen Grenzregion niederlassen würden, könnte das Indiens Sicherheitsbedenken verstärken.«

Siehe ausführlich dazu den Beitrag von Tshering Chonzom Bhutia, *Tibet and China's Belt and Road*. In: *The Diplomat*, August 30, 2016. In der Broschüre »Stimmen der Zivilgesellschaft zur Seidenstraßenstrategie«, die im Herbst 2017 erscheint, wird es ebenfalls einen Beitrag zu diesem Thema geben.

chen und südöstlichen Küstenregionen abgehängten Gebiete im Landesinnern anzubinden, die krassen sozialen und wirtschaftliche Gefälle abzumildern, die Binnennachfrage anzukurbeln und Arbeitsplätze zu schaffen. Es war nur eine Frage der Zeit, bis diese Strategie immer stärker über die Grenzen hinaus expandierte – hinein in die Nachbarländer im Westen. Dreh-scheibe dafür ist die Provinz Yunnan (siehe Infobox, S. 24), deren Regierung sehr viel Spielraum für eigene Aktivitäten jenseits der Grenzen hat und von Anfang an einer der wichtigsten Treiber des BCIM-Prozesses war: »In fact, all Chinese provinces are keen to be involved in the national project. Many see it as a golden opportunity to obtain cheap funding and political support for their own infrastructure projects under the banner of OBOR,« schreibt Peter Cai vom *Lowy Institute for International Policy*.³

Etwa zeitgleich entdeckte Indien die Globalisierung, nachdem es nach der Unabhängigkeit zunächst fast ein halbes Jahrhundert lang eine binnenorientierte Entwicklungs- und Industrialisierungsstrategie verfolgt hatte, außenwirtschaftlich eng verbunden mit der Sowjetunion: Parallel zur wirtschaftlichen Liberalisierung seit Anfang der 1990er Jahre entstand die »Look East Policy«, die stärkere wirtschaftliche und außenpolitische Orientierung nach Südostasien. Ökonomische Gründe wie der Zugang zu boomenden Märkten in der ASEAN-Region spielten dabei ebenso eine Rolle wie die wachsende Macht des Rivalen China. Mit der »*Mekong-Ganga-Cooperation*« versucht Indien beispielsweise, mit Myanmar, Kambodscha, Laos, Thailand und Vietnam eine eigene Gruppierung aufzustellen – unter Ausschluss von China.

So schwankt das Interesse Indiens am Korridor zwischen Kooperation und Misstrauen, eigener Expansion und Einhegung Chinas und gilt als eher lauwarm – die vergangenen drei Jahre lang hätten die Gespräche gar »im Koma« gelegen⁴. Einerseits lockt die von China geschaffene *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) mit viel Geld, gleichzeitig ist Indien unter anderem verärgert, weil der *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC, siehe Beitrag von Zofeen T. Ebrahim in dieser Broschüre) teilweise durch Gebiete verlaufen soll, die Indien seit der Teilung nach dem Ende der britischen Kolonialherrschaft beansprucht. Indiens Premierminister Narendra Modi blieb denn auch demonstrativ dem hochrangigen Seidenstraßen-Gipfeltreffen Mitte Mai 2017 in Beijing fern.

Komparative Vorteile

Auch wenn es mit dem sogenannten BCIM-Forum bereits seit den 1990er Jahren einen Austausch- und Diskussionsprozess zwischen Wissenschaftlern, Geschäftsleuten und Beamten der vier Länder gibt, boten erst die politischen Reformen in Myanmar seit 2011 und die damit einhergehende Lockerung der Sanktionen neue Bedingungen für die Umsetzung der Pläne: Myanmar ist ein wichtiger Exporteur von Rohstoffen und verfügt über billige Arbeitskräfte, während nicht nur in China, sondern auch in anderen Billiglohnländern wie Bangladesch die Löhne, etwa in der Textilindustrie, gestiegen sind.

Bangladesch wiederum, das nicht nur Arbeitskräfte exportiert, sondern auch einfache Verarbeitungsprodukte, vor allem Textilien, hat sich ein ehrgeiziges Programm verschrieben, bis 2021 zu einem »upper middle-income country« zu werden. Die Kooperation beim BCIM-Korridor verspricht, bei der Umsetzung der Pläne zu helfen. Bislang sehr abhängig vom großen Nachbarn Indien, möchte die Regierung sich durch intensivere andere Kontakte neue Spielräume schaffen. Mit Chittagong und dem geplanten Tiefseehafen Sonadia bietet es China weitere Stützpunkte auf der Maritimen Seidenstraße an, neben Sittwe in Myanmar, Gwadar in Pakistan und Hambantota auf Sri Lanka.

Indien ist zwar global einer der führenden Dienstleister, unter anderem im IT-Bereich. Doch trotz zeitweise eindrucksvoller Wachstumsraten ist es gegenüber dem Rivalen China immer weiter ins Hintertreffen geraten: So gehen Indiens Exporte nach China seit 2012 zurück, Chinas Handelsbilanzüberschuss betrug 2016 annähernd 47 Milliarden US-Dollar. Besonders die nordostindischen Bundesstaaten wie Assam, Manipur, Tripura oder Meghalaya waren aufgrund bewaffneter Konflikte und ihrer Randlage von wirtschaftlicher Entwicklung weitgehend abgekoppelt. Eine regionale Integration und ihre Rolle als Brücke Indiens nach Südostasien und China könnte sie – so manche Hoffnungen – aus ihrem Dornröschenschlaf wecken und helfen, Konflikte beizulegen. Bei den meisten Beobachtern, vertraut mit der Region, herrscht allerdings Skepsis vor, dass dies rasch gelingen könnte.

Aber auch China hofft, von der regionalen Kooperation zu profitieren: Unter dem Militärregime in Myanmar war China wirtschaftlich und politisch die wich-



Das Khunjerab Tor: Der Kunjirap-Pass ist ein Pass am Übergang zwischen Hindukusch und Karakorum. Er verbindet Xinjiang in China mit Pakistan

tigste Stütze des weitgehend isolierten Landes. Doch mit der Öffnung kühlten sich die Beziehungen ab und die Regierung in Naypidaw versucht, wirtschaftlich zu diversifizieren und Unternehmen aus Japan und anderen asiatischen Regionen anzulocken. Zwar ist China immer noch wichtigster Investor, doch einige Vorhaben wie der Myitsone-Staudamm sind aufgrund von Konflikten mit der Regierung und der Bevölkerung lahm gelegt.

Wie bei anderen Projekten wirbt China auch bei diesem Vorhaben mit den gleichen Versatzstücken: Durch den Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur, der jahrzehntelang durch Konflikte blockiert war, sollen der regionale Handel ausgeweitet werden, die Ausbeutung der reichen Rohstoffvorkommen, der Aufbau industrieller Wachstumszonen sowie »people-to-people«-Kontakte und der kulturelle Austausch gefördert werden.

Viele Hürden

Nicht nur die Haltung Indiens zwischen Abwarten und Ablehnung macht die Umsetzung der Pläne noch weit aus schwieriger als in anderen Abschnitten der Seidenstraßen. Besonders in den Grenzregionen erschweren die schroffen Bergzüge einen Ausbau der Infrastruktur. »The construction of the corridor is slower than expected«, berichtet denn auch Chai Xi, früherer chinesischer Botschaft in Bangladesch.⁵ Administrative Strukturen, auf denen eine wirtschaftliche Entwicklung aufbauen könnte, sind wenig entwickelt, weiterhin schwelen zahlreiche ethnisch-politische Konflikte und Auseinandersetzungen um Ressourcen und Grenzverläufe, die

Das Projekt Kyaukpyu-Pipeline

Die Beziehungen zwischen China und dem benachbarten Myanmar reichen weit zurück. Seit Ende der 1980er Jahre war China eine wichtige Stütze des ehemaligen Militärregimes und ist bis heute der größte Investor und Handelspartner. Myanmars Attraktivität für China: Es verfügt über wertvolle Ressourcen wie Erdöl und -gas, Edelsteine, Kupfer und Nickel – und es liegt strategisch günstig am Indischen Ozean.

2009 unterzeichneten das Energieministerium von Myanmar und die staatliche *China National Petroleum Corporation* (CNPC) ein Abkommen über den Bau von Pipelines, um Rohöl- und Erdgas aus dem Mittleren Osten von Kyaukpyu an der Westküste im Rakhine State über die Grenzstadt Ruili nach China zu transportieren. An dem Gemeinschaftsprojekt zwischen CNPC, der staatlichen *Myanmar Oil and Gas Enterprise* (MOGE) und weiteren Investoren aus Asien hat CNPC einen Mehrheitsanteil.

Die 3.000 Kilometer lange Erdgas-Pipeline in die chinesischen Provinzen Guizhou und Guangxi ist seit 2013 in Betrieb. Ihre Bedeutung zeigt sich daran, dass sie mit einer Kapazität von 13 Milliarden Kubikmeter fast ein Drittel der Menge transportieren kann, die Russland ab 2018 nach China pumpen will. Daneben soll die 2015 eröffnete Öl-Pipeline 22 Millionen Tonnen Rohöl jährlich bis ins rund 800 Kilometer entfernte Kunming liefern.

Mit dem Projekt in Myanmar hat sich China neben der Versorgung aus Russland und Zentralasien und der Schifffahrtsroute durch die Straße von Malakka einen weiteren strategischen Energieversorgungsweg gesichert. Und die Kyaukpyu-Sonderwirtschaftszone mit einem Industrie- und Technologiepark und einem Tiefseehafen, bei denen chinesische Konzerne führend sind, fügt sich gut in die Seidenstraßen-Initiative ein.

Myanmars Regierung verspricht sich davon Einnahmen in Milliardenhöhe, einen Entwicklungsschub und eine (Mit)Kontrolle über die Handelswege zwischen China, Indien und ASEAN. Allerdings wird es ein Balanceakt. Landesweit kommt es regelmäßig zu Protesten gegen chinesisch-finanzierte Projekte aufgrund von Landraub, Vertreibung, fehlender Transparenz und Korruption.

Christina Grein

gelegentlich wieder aufbrechen wie z. B. im Nordosten Myanmars. Und während die vier Regierungen einen – wenn auch schleppenden – »gemeinsamen Modernisierungsdiskurs« vorantreiben, »gibt es kein Forum, in dem zivilgesellschaftliche Akteure aller vier Länder kooperieren«, stellen Anja Senz und Dieter Reinhardt fest. Doch eine solche Kooperation »wäre eine entscheidende Voraussetzung, um regionale gewaltsame Konflikte zu lösen, Strukturen für eine nachhaltige Nutzung der reichen regionalen Ressourcen zu schaffen und Armut zu beseitigen«.⁶

Dennoch gab es bereits eine Art Testlauf für die rund 3.000 Kilometer lange Route und die »People-to-people« Kontakte auf dem Weg: Unter dem Slogan »Building Bonds, Fostering Friendship« fand 2013 die Auto-Rallye K2K von Kolkata nach Kunming statt, gesponsert von den beteiligten Regierungen sowie dem Dachverband der Indischen Industrie und dem indischen Konzern Tata.

Literaturhinweise

Developing Disparity. Regional Investment in Burma's Borderlands. By John Buchanan, Tom Kramer and Kevin Woods. Published by Transnational Institute (TNI), Amsterdam, February 2013 (PDF document)

Task Force: Connecting India, China and Southeast Asia – New Socio-Economic Developments. Edited by Anja Senz and Dieter Reinhardt. Duisburg Working Papers on East Asian Studies No 97/2014 (PDF document)

Anmerkungen

1. Bertil Lintner, *Great Game East. India, China and the struggle for Asia's most volatile frontier*. 2012 (HarperCollins Publishers India)
2. Straße der Leiden, Band der Hoffnung, von Franz Lerchenmüller. In: *die tageszeitung* vom 24. April 2016
3. Peter Cai, *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Lowy Institute for International Policy, March 2017, 7
4. Reviving the Comatose Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor. India and China's tug of war over the corridor is preventing any progress. By Roshan Iyer. *KIn: The Diplomat*, May 03, 2017
5. Zitiert in *Xinhua*, 14. Oktober 2016
6. Dieter Reinhardt, Anja Senz, *Closer Cooperation in the Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Region – A New Success Story of Asian Regionalism?* In: *Task Force: Connecting India, China and Southeast Asia – New Socio-Economic Developments*. Editors: Anja Senz, Dieter Reinhardt, *Duisburg Working Papers on East Asian Studies No 97/2014*, 9–14 (Übersetzung: Uwe Hoering).

China's new silk road: What's in it for Pakistan?

A cornerstone of China's investment in Pakistan will be to develop the port of Gwadar, a gateway to the Middle East

Zofeen T. Ebrahim

On a state visit to Islamabad in April 2015, China's President Xi Jinping put his name to almost US\$ 30 billion of deals that will help transform Pakistan's energy supply and infrastructure as China's western neighbour aims to modernise its economy and avoid crippling power cuts. But the background to the deals is primarily strategic and rooted in geopolitics in a region close to the Middle East's huge oil and gas production. An expanded port could also help China transport its huge resources of metals, minerals and cotton more cheaply.

China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

As well as signing a raft of energy, trade and investment agreements, the Chinese president inaugurated Balochistan's Gwadar port, part of the 3,000 km long strategic *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) which could radically alter the regional dynamics of trade, development and politics in the region.

Gwadar, once part of Oman before it was sold to Pakistan in 1958, is one of the least developed districts in Balochistan province. It sits strategically near the Persian Gulf and close to the Strait of Hormuz, through which 40 per cent of world's oil passes. The construction and operation of this multi-billion dollar deep-sea port at Gwadar was contracted to a Chinese company in 2013. Some analysts argue the port could become China's naval base in the Indian Ocean and enable Beijing to monitor Indian and US naval activities.

Chinese premier Li Keqiang proposed establishing the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) during his visit to Pakistan in May 2013. "Our two sides should

focus on carrying out priority projects in connectivity, energy development and power generation," Li said at the time.

Saviour for energy-poor Pakistan?

Pakistan's strong political relations with China may mean this initiative succeeds where other regional energy projects have become mired in security problems and political disagreements, says Vaqar Zakaria, energy sector expert and managing director of environmental consultancy firm *Hagler Bailley Pakistan*. "The Pak-Iran pipeline is on hold, the World Bank-backed Central Asia South Asia Electricity Transmission and Trade Project has to contend with security of passage through Afghanistan, and importing power from India has to wait for core issues between the two countries are resolved," he said.

Energy-poor Pakistan certainly seems to have found a saviour in China, which has promised to stand by the country in its (literally) darkest hour (parts of the country suffer power cuts for most of the day). So overwhelmed was the Pakistani president that he has predicted the economic corridor will be a "monument of the century" benefitting "billions of people" in the region.

Zakaria believes projects conceived under CPEC will ease Pakistan's energy shortages and make a "substantial difference in the long term with both generation and transmission covered." However coal figures prominently and Chinese money is "timely and useful" for cash-strapped Pakistan struggling to finance energy projects from western donors.

The CPEC project will include building new roads, a 1,800-km railway line and a network of oil pipelines to



Der Hafen von Gwadar in Pakistan

connect Kashgar in China's western Xinjiang region to the port of Gwadar in southwest of Pakistan. The project also includes an airport at the port and a string of energy projects, special economic zones, dry ports and other infrastructure. The estimated cost is expected to be US\$ 75 billion of which US\$ 45 billion will ensure the corridor is operational by 2020. The remaining investment will be spent on energy generation and infrastructure development.

Linking ›One Belt‹ and ›One Road‹

While the trade and energy corridor may be 'monumental' for Pakistan, for China it is part of more ambitious plans to beef up the country's global economic muscle. Chinese officials describe the corridor as the "flagship project" of a broader policy, "One Belt, One Road", which seeks to physically connect China to its markets in Asia, Europe and beyond. "China is not building the corridor as an act of charity for Pakistan," says Michael Kugelman, senior associate at the Washington DC based *Woodrow Wilson Center*. "It will happily fund and build any structure that plays into this goal – whether we're talking about roads or ports."

Some experts argue this initiative can bring greater cohesion in South Asia, one of the world's least economically integrated regions. Adil Najam, dean of the *Boston University Pardee School of Global Studies*, believes anything that binds the region together is "a good idea" since countries tend to focus on "zero-sum geostrategic posturing" rather than recognising the benefits of integration.

India, US worried

At the same time, the new silk roads are bound to intensify ongoing competition between India and China – and to a lesser extent between China and the US – to invest in and cultivate influence in the broader Central Asia region, says Kugelman. "India has long had its eyes on energy assets in Central Asia and Afghanistan, even as China has gobbled many of these up in recent years. The US has announced its own Silk Road initiative in the broader region," he said.

India is concerned about China's growing investment in Pakistan, particularly its recent decision to fund a new batch of nuclear reactors. Pakistan plans to add four new nuclear plants by 2023, funded by China, with four more reactors in the pipeline. Many argue that China is supplying nuclear technology to Pakistan in defiance of the *Nuclear Suppliers Group (NSG)* guidelines, which forbid nuclear transfer to Pakistan as it has not signed the *Nuclear Nonproliferation Treaty*. China argues that these projects were agreed with Pakistan before it became a member of NSG in 2004.

Conflict in Balochistan

However, the economic corridor is unlikely to be successful unless there is peace in Gwadar. The district is embroiled in conflicts with militant organisations, like the *Balochistan Liberation Front*, who are highly suspicious of foreign-funded investments. These groups have not only vehemently opposed the development projects but have even attacked Chinese engineers working on the port. It is the reason given by experts for the change of route to pass mostly through Punjab, thereby avoiding some of the country's most strife-torn areas in both Khyber-Pakhtunkhwa and Balochistan provinces much to the chagrin of local legislators.

For now the Pakistan military plans to train over 12,000 security personnel and form a "special division" to provide security to Chinese working on the economic corridor. Some 8,000 security personnel have already been set out to protect over 8,100 Chinese working on 210 projects across Pakistan.

Quelle (leicht gekürzt und bearbeitet von Uwe Hoering): Zofeen T. Ebrahim, China's new silk road: What's in it for Pakistan? 22. April 2015, *The Third Pole/chinadialogue*. <https://www.thethirdpole.net/2015/04/17/chinas-new-silk-road-whats-in-it-for-pakistan>

One Belt, One Road and the Sino-Mongolian Relationship

Gregor Grossman

Since China's new Silk Road initiative, »One Belt, One Road«, was first announced in 2013, it has provoked a wide variety of reactions, partly because details of the new strategy were slow to emerge. While the stated goal of OBOR is to expand ties between Asia, Africa and Europe across a range of sectors, uncertainty about the precise aims and impact of the policy remain. This is true especially for the states on China's periphery, who face a balancing act between enjoying the potential benefits of increased economic interaction with their larger neighbor and becoming too dependent.

Nowhere are these concerns more relevant than in Mongolia. The country plays a key role in OBOR plans and has had close ties to China, both recently and historically. While Mongolia aligned with the Soviet Union during the Cold War, its ties to China have strengthened since the early 1990s. As a result, Mongolia has become more and more economically dependent on its southern neighbor. Much of this dependence results from geography. Mongolia is a landlocked country with only two international borders, one that it shares with Russia in the north and the other with China in the south. These factors make Mongolia particularly vulnerable to shifts in Chinese domestic and foreign policy.

Today, more than four years after Xi Jinping first announced the new Silk Road initiative, the contours of the policy are beginning to take shape and an initial assessment can be made of its ramifications for Mongolia.

OBOR and Mongolia

Mongolia is part of China's OBOR strategy in a number of ways. Most fundamentally, the country forms part of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, one of

six such corridors identified in OBOR documents. Since the initiative was announced, the intensification of Sino-Mongolian relations has been reflected in a series of high-profile meetings, beginning with a meeting of President Xi Jinping of China and Mongolian President Tsakhiagiin Elbegdorj, as well as Russian President Vladimir Putin, in 2014, during the Dushanbe Summit of the Shanghai Cooperation Organization.

In that same year, the bilateral relationship between Mongolia and China was elevated to a comprehensive strategic partnership. In November 2015, Xi and Elbegdorj met again to discuss coordinating OBOR with Mongolia's own national development strategy, the »Steppe Road«, an indication of China's efforts to promote the win-win nature of OBOR.

Cooperation in other areas has also increased. The two countries have implemented a currency swap and preferential loans have been provided to Mongolia by the Chinese via the Silk Road Fund and the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), the latter of which Mongolia is a founding member. Both institutions play key roles in funding OBOR projects. Following a transit agreement in 2015, border trade zones were created and Mongolia was given access to the port of Tianjin, a priority for the Mongolian government.

In the same year, a controversial land-lease agreement was signed (see below). Infrastructure projects focusing on investments in road, rail, energy and border facilities have been announced and implemented, though construction activity has concentrated on the Chinese side of the border. Finally, China has made an effort to strengthen people-to-people ties by establishing Confucius Institutes, building a children's hospital in Ulaanbaatar and promoting student exchanges.



A proposed dam on the Eg River in northern Mongolia (transliterated as Egiyn Gol on the map above) has highlighted competing interests between Mongolia's two larger neighbors, China and Russia, and has become symbolic of the environmental and political challenges facing BRI projects

Tensions in the Sino-Mongolian relationship

As Sino-Mongolian exchanges have intensified, a number of concerns have been raised. Chief among these is Mongolia's growing economic dependence on China. In 2015, for instance, more than 80 per cent of Mongolian exports went to the PRC, up from just under 50 per cent in 2005. Of these, the vast majority were mineral resources. This makes Mongolia extremely vulnerable to economic fluctuations in China. Similarly, China has become Mongolia's largest source of foreign direct investment (FDI) in recent years, as well as an important lender. These changes have come about as economic growth and overall FDI in Mongolia have dropped sharply.

Other concerns have been political in nature. These came to the fore in November 2016, when the Dalai Lama visited Mongolia. China's stern warnings to the Mongolian government prior to the visit went unheeded in what appeared to have been an example of a smaller state refusing to buckle under Chinese pressure. In the aftermath of the visit, China raised tariffs on Mongolian goods, blocked a border crossing point and canceled intergovernmental negotiations between the two states. In response, the Mongolian government expressed its regret over the incident and signaled that the Dalai Lama would not be allowed to enter the country again under the current administration. Relations between the two states were said to normalize shortly thereafter.

In addition, there are reports of Mongolian fears that China will infringe on the nation's sovereignty. These concerns were fueled by the 2015 land-lease agreement mentioned above. Located in Mongolia's easternmost province, Dornod Aimag, which borders both China and Russia, the 500,000 hectares of land covered by the agreement are to be used for agricultural production and export.

Finally, there has been criticism that China is not taking responsibility for the environmental impact of the investments of Chinese companies and lenders abroad. In Mongolia, the most prominent example of this is the Egiin Gol hydropower project. The project would see a dam built on the Eg River in northern Mongolia and is part of a Mongolian plan to reduce the nation's dependence on Russian energy by developing hydropower resources. The China Export-Import Bank, which predates OBOR but plays an active role in the initiative, agreed to provide the Mongolian government with a one billion US Dollar loan to finance the project. The construction company China Gezhouba began work on access roads and bridges last winter. In 2016, however, China halted the project due to a disagreement with Russia over the impact of the dam on the ecology of Lake Baikal. Currently, Mongolia is seeking funding elsewhere. While the project clearly reflects the interests of a variety of stakeholders, it served to highlight the lack of environmental standards for OBOR projects.

Gauging OBOR's impact

While these developments are concerning, they are not caused only by OBOR. According to World Bank statistics, for example, China has been a key trading partner for Mongolia since the late 1990s, with a sharp uptick in the percentage of exports going to China noticeable from 2005, well before OBOR was implemented. In addition, reports of China dominating foreign investment in Mongolia are paralleled by a sharp decline in investment from other sources. Overall FDI in Mongolia plummeted from 4.5 billion US Dollar in 2011 to less than 100 million US Dollar in 2015, according to the World Bank. Tensions between the government and Rio Tinto, a British-Australian mining giant, go some way towards accounting for this drop, as they have prevented a multi-billion-dollar expansion of the Oyu Tolgoi copper mine.

The rise and fall of the the Egiin Gol Hydropower Project is similarly complex. In fact, the feasibility study for the Eg River dam was carried out not by the Chinese, but by the Asian Development Bank. That a project very much in line with Mongolian government priorities was stopped in response to Russian criticism is indicative of the challenges many OBOR investments face during implementation. What emerges is less an image of China pushing through projects at all costs, but rather one in which various actors attempt to further their interests.

Politically, China is likely to leverage its influence to draw red lines on certain issues in Mongolia, as it does elsewhere. Preventing visits of the Dalai Lama is the most common objective of these efforts. Fears of China infringing on Mongolian sovereignty, however, may be overblown. China has signed land-lease agreements similar to the one mentioned above with other neighboring states.

These examples highlight the complexity of gauging the impact of OBOR on Mongolia, though it is clear that China's influence in the country is growing and will continue to do so. The question is how the Sino-Mongolian relationship can be shaped to encourage positive outcomes for Mongolia.

Shaping future ties

The Mongolian government will continue to play a key role in navigating the country's relationship with China. Its ability to do so may be greater than it appears at first glance. For one, China needs to consider local interests as it seeks to expand its influence abroad, especially in democracies like Mongolia where public opinion is important. This was highlighted by the 2016 Mongolian parliamentary election, which saw a drastic shift in power from the Democratic Party, which was made responsible for the country's dire economic situation, to the Mongolian People's Party, with the latter picking up 65 of the 76 seats in the national legislature. The initial impact of the election on Sino-Mongolian relations appears limited and the landslide victory had much to do with Mongolia's new majoritarian electoral system. Still, the result clearly demonstrated the ability of Mongolian voters to hold their government accountable.

The Mongolian government can also take an active role in shaping the nature of Chinese investments. As China becomes a global leader in renewable energy, for instance, Mongolia may be able to secure Chinese help in developing more sustainable energy sources. This will require aligning its domestic policies accordingly. To counterbalance the overreliance of its mining sector on Chinese demand for natural resources, Mongolia can take steps to diversify its economy by promoting eco-tourism, higher-value agricultural exports and other sectors. Finally, the government can block or renegotiate investments which are deemed to run counter to Mongolian interests, as it did with the Oyu Tolgoi mine expansion.

China also has an interest in ensuring that it makes good on its promise to make OBOR beneficial to participating countries. The Chinese government and its citizens will have to take on a shared responsibility for the projects realized by Chinese companies or with Chinese funding abroad.

Civil society

Beyond the government level, civil society can also play a role in monitoring Chinese investments. In Mongolia, an initial framework for doing so exists from years of contending with foreign mining companies. The NGO OT Watch, which monitors the development of the Oyu Tolgoi mine, is one prominent Mongolian civil society actor. On the Chinese side, signs are

emerging that the much talked about phenomenon of NGO internationalization is creating the space needed for Chinese NGOs like Beijing's Global Environmental Institute to act as watchdogs of China's investments abroad.

Finally, China's growing influence should not distract from the other actors who continue to influence Mongolian affairs. In 2010, Mongolia sought to secure foreign investment to develop the Tavan Tolgoi coal mine. An initial bid by companies from a variety of countries, including China's Shenhua Mining, was blocked by Japan and South Korea after their companies had been excluded. Ultimately, Mongolia finds itself in the position of needing to manage the influence of various actors, among which China is the most powerful.

In conclusion, OBOR has led to an intensification of Sino-Mongolian ties, which has been accompanied by growing economic, political and environmental concerns. At the same time, isolating the effect of OBOR on individual developments is not straightforward. Different actors both in government and civil society will be called upon to ensure that a balance is struck between enabling Mongolia to reap the potential benefits of closer ties to China while taking stakeholder concerns into account.

Quelle (gekürzt und aktualisiert): Gregor Grossman, One Belt, One Road and the Sino-Mongolian Relationship. Stiftung Asienhaus, Blickwechsel April 2017. Download: <https://www.eu-china.net/materialien/blickwechsel-obor-und-die-sino-mongolische-beziehung/>

»China als die Bank, Russland als Kanone«

Samuel Schlichting

Infobox

Azerbaidjan and Kazakhstan

Azerbaijan and Kazakhstan are resource-dependent nations who see the writing on the wall: relying on oil and gas for economic solvency is a gambler's position – prices rise and plunge, alternately pumping the country with riches and plunging it down in a tailspin of recession, and their supplies are ultimately finite. Especially in the case of Azerbaijan, oil reserves are getting perilously low, and it has been estimated that the country only has 30 years of potential oil dependency left. So both countries have placed all or nothing bets on diversifying their economies, and one of the main ways they are doing so is by leveraging their geographic positions between China and Europe and creating key transportation hubs linking east and west.

At Alyat in Azerbaijan, the next major Silk Road station down the line from Khorgos, a new seaport/special economic zone combo is being built on a 400 hectare expanse of barren shrub land 70 kilometers south of Baku.

Aiming to be a key hub for regional supply chains and a primary node on the Silk Road network, the New Port of Baku is a fundamental part of Azerbaijan's national strategy to break free from their reliance on oil and develop a more diverse economy that's based on transportation and trade. Located at the junction of two major overland transport corridors and right on the Caspian Sea, this new multimodal logistics hub is expected to pull in 21–25 million tons of bulk cargo and 1 million TEUs once it is fully built and put into operation.

Quellen: The Countries Building the New Silk Road, November 22, 2016, and: A Look at 7 New Cities Rising Along the New Silk Road, September 20, 2016, by Wade Shepard (Forbes)

Der Gedanke, die als »Seidenstraße« bekannte einstige Überlandroute zwischen Asien und Europa wiederzubeleben, reicht zurück bis in die geostrategischen Planspiele des frühen 20. Jahrhunderts. Halford Mackinder, einer der Gründerväter der modernen Geopolitik, fürchtete, dass der damals britisch dominierte Seehandelsweg nach Ostasien eine ernsthafte und möglicherweise übermächtige Konkurrenz bekommen könnte, sollte dem russischen Zarenreich die Wiedereröffnung einer solchen Landroute gelingen.

Die Eisenbahn wäre dafür das wirkungsvollste Mittel, vorausgesetzt, ihr Potential könnte voll genutzt werden. Und tatsächlich war ja die russische transsibirische Eisenbahn für lange Zeit die einzige direkte Landverbindung zwischen Europa und Ostasien. Die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen und Konflikte verhinderten jedoch, dass solche Ideen im 20. Jahrhundert ernsthaft weiterverfolgt wurden.



Züge in Kasachstan

Eine Herausforderung für Russland

Seitdem haben sich die geopolitischen Gewichte im eurasischen Raum nachhaltig verschoben. Die Volksrepublik China ist zur unangefochtenen wirtschaftlichen Vormacht geworden. So erscheint es nur natürlich, dass diese alte Vision einer transeurasischen Handelsroute seit dem Jahr 2013 von Beijing vorangetrieben wird – und nicht etwa von Moskau. Die »neue Seidenstraße« beziehungsweise OBOR (*One Belt, One Road*) ist ein durch und durch chinesisches Projekt, auch wenn immer wieder rhetorisch die »Offenheit für alle« bemüht wird. Es ist das chinesische Entwicklungsmodell, das auf die zumeist kleinen und wirtschaftlich rückständigen Länder der »neuen Seidenstraße« ausgedehnt werden soll.

Für Russland stellt das vor dem Hintergrund der alten sowjetisch-chinesischen Rivalität und der Tatsache, dass das Land unter Wladimir Putin dazu ansetzt, alte sowjetische Einflussphären wieder zu behaupten, durchaus eine Herausforderung dar. Deshalb könnte man eine abwartende oder sogar ablehnende Haltung erwarten. Schließlich ist die Initiative oft genug als wirtschaftliches Großmachtprojekt Chinas interpretiert worden, das Russland umgehen oder gar vom chinesisch-europäischen Handel fernhalten sollte. So schreibt beispielsweise Raffaello Pantucci in der *South China Morning Post*: »China's new silk road is designed to cut Russia out of Eurasian trade«. ¹

Ehrengast Putin

Doch diese Annahme entspricht nicht der Faktenlage. Bereits in seiner Auftaktrede zum Seidenstraßen-Projekt im September 2013 kündigte Chinas Staatschef Xi Jinping als einen der wenigen konkreten Vorschläge einen Handelskorridor durch Russland an. Seither wird in offiziellen Erklärungen Russlands das Seidenstraßen-Projekt gerne in einem Atemzug mit der *Eurasischen Wirtschaftsunion* (EAEU), der unter russischer Führung Weißrussland, Kasachstan, Kirgisistan und Armenien angehören, genannt. Beim Seidenstraßen-Gipfel Mitte Mai 2017 war Wladimir Putin prominent präsent: Bei Sitzungen und auf Gruppenfotos wurde er unmittelbar zur Rechten von Xi Jinping platziert, was im chinesischen diplomatischen Zeremoniell sicher kein Zufall war. Und Putin selbst betonte die besondere Bedeutung der OBOR-Initiative.

Tatsächlich gehört die stetig erweiterte Eisenbahnverbindung zwischen China, Russland und Europa, die als »Neue Eurasische Landbrücke« bezeichnet wird, zu den wenigen bislang konkret fassbaren Erfolgen der »neuen Seidenstraße«.

Infobox

Anaklia, Georgia

In the years immediately following the fall of the Soviet Union, Georgia's economy was in shambles and civil war and revolution rang out across the country. It was a crisis situation for over a decade, and the country appeared to be on the trajectory of a failed state. But then in the mid-2000s the political situation stabilized and reforms were successfully initiated to curb corruption and better position the country as a target for international investment. The plan was to turn Georgia into a logistics and manufacturing hub in the heart of Eurasia, as a place where companies from every corner of the continent could meet in the middle to produce their wares cheaply and export them to Europe, Russia, Central Asia, Turkey, and Iran. Preferential and free trade deals were signed with neighboring countries as well as the EU, the CIS, the USA, and Japan, and Georgia fully jumped into China's Belt and Road initiative, becoming one of the first countries to sign onto the Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB).

»Ten years ago this was all nothing, just cows and poor people,« Dato Kodue, the director of development of Anaklia says. Anaklia is the site of an emerging resort, deep sea port and free industrial zone on the Black Sea coast of Georgia that's being completely built from the ground up. Eight years ago Russian tanks were in the streets here; the place was a war zone. Today, it's one of the prime pieces of Georgia's New Silk Road offerings.

Being part of the shortest overland route between Europe and China, Georgia has gone »all in« on its logistics economy. A big part of this ambition is developing a deep sea port at Anaklia. With a US/Georgian consortium at the helm, this port and its accompanying free industrial zone is expected to eventually handle 100 million tons of cargo each year and create 8,000 jobs.

Quellen (Auszüge): A Look at 7 New Cities Rising Along the New Silk Road, September 20, 2016, and: The Countries Building the New Silk Road, November 22, 2016, by Wade Shepard (Forbes)



Zarenkanone im Kreml: Russland hält militärischen Einfluss fest

OBOR ist zwar in erster Linie eine wirtschaftliche Initiative – ihre Auswirkungen im politischen und geopolitischen Feld sind jedoch nur allzu offenkundig. Die Erklärungen für den Stand der Beziehungen zwischen China und Russland hinsichtlich dieses Projektes sind daher sowohl im wirtschaftlichen als auch im politischen Bereich zu suchen.

So benötigt Russland in Zeiten niedriger Ölpreise, eines volatilen Rubels und westlicher Sanktionen Chinas Wirtschaft, um zumindest einen Teil seiner wirtschaftlichen Probleme zu lösen. Dazu gehören chinesische Investitionen, die im Rahmen der »neuen Seidenstraße« in umfangreicherem Maße fließen könnten als bislang. Ein Beispiel im Infrastrukturbereich ist das Gemeinschaftsprojekt des russischen staatlichen Eisenbahnkonzerns RZhD mit der China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) vom Jahr 2015, ein weiteres die vereinbarten Investitionen in den Ausbau des transsibirischen Eisenbahnnetzes.

Auch die russische Bevölkerung profitiert von Chinas Wirtschaftsmacht: Die infolge der Wirtschaftskrise gesunkene Kaufkraft konnte teilweise durch billigere chinesische Importe wettgemacht werden.

Der schnellste Weg nach Europa

Am sinnvollsten ist es, die bereits bestehenden Eisenbahnverbindungen über Kasachstan, Russland und Weißrussland nach Polen zu nutzen und auszubauen, um chinesische Güter schneller als über den Seeweg nach Europa zu transportieren. Um die EU zu erreichen, gibt es auf diesem Weg lediglich vier Landesgrenzen zu überqueren, und nur einen Wirtschaftsraum – die EAEU. Zudem sind alternative Routen südlich von Russland lückenhaft, der Ausbau zu einem zusammenhängenden Netz dürfte viele Jahre in Anspruch nehmen, wobei schwieriges Terrain und politische Volatilität in Ländern wie Kirgisistan oder der Türkei noch gar nicht berücksichtigt sind.

Zweckbündnis

In politischer Hinsicht beruht die positive Haltung Russlands zu OBOR unter anderem auf folgenden Überlegungen: Der – wenig aussichtsreiche – Versuch, mit China wirtschaftlich zu konkurrieren, würde die Bündnistreue seiner Nachbarn in Zentralasien und Osteuropa aufs Spiel setzen. Sowohl Kirgisistan, das unter

Grenzstadt Horgos

Die Stadt Horgos oder Khorgos liegt an der Grenze zwischen Xinjiang und Kasachstan. Hier gab es schon zu Zeiten der historischen Seidenstraße einen Grenzübergang sowie in Zeiten, als die beiden kommunistischen Großmächte China und Sowjetunion noch miteinander auskamen, einen florierenden Handel. Jetzt soll der Grenzort in neuem Glanz erstrahlen und das Tor in den West wieder eröffnen.

Vor einigen Jahren wurde Horgos hierzu der Stadtstatus verlieren und mehr als drei Milliarden US-Dollar investiert, um den Tourismus anzukurbeln und die Stadt zum internationalen Finanzdienstleistungs-, Handels- und Logistiknotenpunkt auszubauen. Mitte 2016 wurde Chinas erster »Inlandshafen« fertiggestellt – »Khorgos-East Gate« ist der größte Güter-Umschlagplatz der neuen Seidenstraße. Er umfasst 5.740 Hektar, einen Industrie- und Innovationspark, Lagerhallen, Business-Center sowie mit dem Horgos International Border Cooperation Center Chinas erste Freihandelszone, in der den Unternehmen unter anderem Zollgebühren erlassen werden.

Dazu kommt eine Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung. Inlandshäfen wie Horgos Gate werden bei der wachsenden Zahl der Züge zwischen China und Europa immer wichtiger, weil die Spurbreiten der Schienen in China, Europa und der ehemaligen Sowjetunion unterschiedlich sind und die Fracht deshalb unterwegs mehrfach umgeladen werden muss.

Während in Horgos, auf der chinesischen Seite, inzwischen eine Stadt mit 85.000 Einwohnern und ersten Hochhäusern entsteht, sich neue Unternehmen ansiedeln und Wohnblöcke und Einkaufszentren gebaut werden, herrscht auf der kasachischen Seite der Grenze noch gähnende Leere. Hier stellt sich die Frage, ob China tatsächlich die wirtschaftsstrategische Vision verfolgt, Länder und Menschen in Asien und Europa zusammen zu bringen oder ob es sich um ein Projekt ausschließlich zum Vorteil Pekings handelt.

Auszug aus: Linda Kramer, Ramona Hägele, Neue Seidenstraße: Das Tor zum Westen. In: Alte Seidenstraße in neuem Gewand. Chinas Globalisierungsoffensive. Stiftung Asienhaus Beilage in die tageszeitung, 28. Oktober 2016, S. 3.

Energieknappheit leidet und sich vom großen Nachbarn in seiner Entwicklung nur unzureichend unterstützt sieht, als auch Weißrussland, das sich mit Russland im Dauerstreit über wirtschaftliche und energiepolitische Fragen befindet, liebäugeln mit China, das als finanziell potent und umgänglicher gilt. Würde Russland sie vor eine Wahl stellen, könnte sich die traditionelle Ausrichtung auf Moskau als brüchig erweisen. Wenn allerdings China im Zuge von OBOR seine Finanzkraft entfaltet, entbindet dies Russland von der Pflicht, seinen Bündnispartnern teure Unterstützung zukommen zu lassen. Als Teil der Initiative behält Russland den Überblick über Chinas Handeln in seiner Peripherie und kann darauf bestehen, dass seine Interessen berücksichtigt werden. Gleichzeitig kann es sich auf die Vertiefung der politischen Beziehungen zu seinen Bündnispartnern konzentrieren.

Außerdem teilen Russland und China grundlegende politische Überzeugungen, insbesondere bezüglich der Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten ihrer Länder. Beide eint die Furcht vor sogenannten »Farbenrevolutionen«, also politischen Umstürzen im postsowjetischen Raum, wie sie in der Ukraine 2004 und in Kirgisistan 2005 stattgefunden haben. Beide Länder sehen den Westen als Urheber dieser Regimewechsel. Wenn Russland also nicht in der Lage ist, seine eurasische Peripherie allein zu kontrollieren, so ist es aus russischer Sicht besser, dass China die Lücke füllt und nicht etwa die USA oder die EU, deren Präsenz als direkte Bedrohung der inneren Stabilität aufgefasst wird.

Auch für China bringt die Zusammenarbeit mit Russland greifbare Vorteile. So sind die Staaten Zentralasiens trotz ihrer Offenheit für chinesische Investitionen nach wie vor politisch und institutionell eng an Russland gebunden. Würde Russland von OBOR ausgeschlossen, könnte es im Gegenzug seine Hebel nutzen, um den Erfolg der chinesischen Initiative zu hintertreiben, etwa über die weitgehend russischsprachigen Medien Zentralasiens. Auch der weitere Ausbau von Chinas institutionellem Prestigeprojekt, der *Shanghai Cooperation Organization* (SCO), wäre gefährdet: Bislang ist die Regionalorganisation mit China, Russland und zentral- und südasiatischen Staaten in erster Linie sicherheitspolitisch ausgerichtet, aber China drängt darauf, ihr zusätzlich ein wirtschaftliches Standbein zu geben, etwa in Form einer Freihandelszone.

Arbeitsteilung

China ist wirtschaftlich die dominierende Macht in Eurasien. Allerdings sitzt Russland mit der EAEU und seiner militärischen *Vertragsorganisation für Kollektive Sicherheit* (CSTO), die neben den Mitgliedern der Wirtschaftsunion EAEU noch Tadschikistan umfasst, institutionell und sicherheitspolitisch nach wie vor fest im Sattel. Einerseits weiß Russland, dass es wirtschaftlich mit China nicht konkurrieren kann. China andererseits ist sich dessen bewusst, dass es sich mit einer aggressiven Ausdehnung seiner sicherheitspolitischen und militärischen Möglichkeiten auf die Länder Zentralasiens nicht nur Russland zum Feind machen würde, sondern auch schnell viele Sympathien in den zentralasiatischen Ländern selbst verspielen könnte. Denn diese schätzen zwar die wirtschaftlichen Möglichkeiten Chinas, eine politisch-militärische Dominanz würde von den souveränitätsbewussten zentralasiatischen Staaten jedoch abgelehnt, ebenso wie eine russische. Deshalb wird bereits von der Herausbildung einer großen »Arbeitsteilung« im eurasischen Raum gesprochen,

in der Beijing die wirtschaftliche, Moskau die militärische Führungsrolle übernimmt.² Die »neue Seidenstraße« benötigt beides: wirtschaftliches Potential und sicherheitspolitische Stabilität. Alexander Gabuev vom *Carnegie Moscow Center* hat es gegenüber der Zeitschrift *Foreign Policy* auf den Punkt gebracht: »In diesem Arrangement ist China die Bank, Russland die große Kanone«.³

Anmerkungen

1. Pantucci, Raffaello (2016): China's new silk road is designed to cut Russia out of Eurasian trade. In: *South China Morning Post*, 16.02.2016
2. Orozobekova, Cholpon (2017): Can China's Ambitious OBOR Mesh With Russian Plans in Eurasia? In: *The Diplomat*, 09.11.2016
3. Standish, Reid (2015): China and Russia Lay Foundation for Massive Economic Cooperation. In: *Foreign Policy*, 10.05.2015

European Perceptions and Responses

European Think-tank Network on China (ETNC)

In the report *Europe and China's New Silk Roads*, published December 2016, the European Think-tank Network on China (ETNC) takes stock of the reactions to the Silk roads initiative across a selection of EU member states and at the EU level itself: What are the perceptions and reactions in individual European countries and at the EU level? The following excerpt gives a general overview of European positions.

Limited awareness

In every country covered by this report, awareness of OBOR among the general public is limited, at best. It is therefore difficult to say whether public views of China's initiative are positive or negative. In general, the views of policy-makers at the level of central governments across Europe appear to be diverse. A survey on official attitudes showed outcomes varying from 'rather negative' to 'welcoming', with a majority

of governments being thought to have a 'neutral' or 'rather positive' attitude. Most authors believe that their national government regards OBOR as having 'minor' or 'moderate' relevance. This latter assessment is reflected in the reactive response, or even the lack thereof, to OBOR by many European national governments.

In some cases, such as Germany, interest in OBOR at the central government appeared to be declining, possibly because policy-makers are disappointed with the limited concrete manifestations of the Chinese initiative so far. Although many governments may still be cautiously positive about OBOR, they feel little incentive to take the initiative.

Europe's reaction

The most consequential response to OBOR so far by European governments – in particular those in Western Europe – has been joining the AIIB, even though this bank is not formally an OBOR institution. Regardless



Der von dem chinesischen Staatsunternehmen COSCO auf 35 Jahre gepachtete griechische Hafen Piräus

of their government's position, various European companies have responded energetically to seize the perceived new opportunities that come with OBOR. This applies, for instance, to providers of logistical services in countries such as Poland, Germany and the Netherlands, which have direct rail links with China.

In some instances, OBOR-related activities have met with political obstacles. In Greece, for example, the privatization process that eventually led to COSCO's acquisition of the *Piraeus Port Authority* was stalled for more than one year after the left-wing SYRIZA party won the Greek national elections in early 2015.

Gaining ground

In many countries, local governments have also been keen to take the initiative and capitalize on what is perceived as an opportunity to attract Chinese investment, boost regional economic development and develop trade-relevant infrastructure. Whereas OBOR has not been picked up at the level of national discourse in countries such as Germany or France, local or regional authorities in Duisburg, Hamburg, or Lyon (Rhône-Alpes) have been proactive. In other countries that have been more overtly welcoming of OBOR, such as Spain or Poland, local governments such as Zaragoza, Valencia or Lodz have also taken up the initiative.

While the impact of OBOR varies strongly across EU member states, the initiative is slowly gaining ground across Europe, with clear economic effects, shaping bilateral political relations and strategic implications, including for the coherence of EU policies.

Economically, three years after the launch of the *One Belt, One Road* initiative, the number of concrete OBOR activities in Europe remains relatively limited and involves mostly projects that were under development already before 2013. However, some CEE and Mediterranean governments are particularly eager to follow up on OBOR and associated financing and investment promises, but not only with a view to expanding hard infrastructural connectivity. Local governments, operators of transport hubs and companies in the logistics sector in many countries are jumping on the OBOR train to capitalize on emerging business opportunities.

Terespol, Polen

Nicht nur in zentralasiatischen Ländern werden entlang der modernen Seidenstraßen neue Städte wie Khorgos an der Grenze von China nach Kasachstan oder Anaklia in Georgien aus dem Boden gestampft, sondern auch in Europa: An der polnischen Grenze mit Weißrussland, in der Gemeinde Terespol, entsteht ein weiterer logistischer Knotenpunkt – ein Binnenhafen, industrielle Sonderzonen und Wohngebiete. "Wir mussten hier bei Null anfangen", sagt Krzysztof Iwaniuk, der Bürgermeister von Terespol.

Terespol ist das europäische Gegenstück zu Khorgos, und wurde gleichfalls durch die Transportverbindungen, die hier verlaufen, zum Leben erweckt. Hier verkehren die meisten Züge zwischen China und Europa und der Expressway E30 von Berlin nach Moskau. Zu den größeren neuen Projekten gehört Kobylany New City, in der einmal 30.000 Menschen leben sollen, sowie ein 40 Hektar großes Freihafengebiet und ein Logistik-Zentrum, in das DHL kräftig investiert. Auch eine Industrie-Sonderzone, die den Binnenhafen von Malaszewicze ergänzen soll, gehört zu den bedeutsamsten Großprojekten des gesamten Seidenstraßen-Netzwerks.

Quelle: Wade Shepard, A Look at 7 New Cities Rising Along the New Silk Road, September 20, 2016 (Forbes), (Übersetzung: Uwe Hoering)

New transport corridors

While the concrete 'connectivity impact' of OBOR on European soil is still limited, new transport corridors are already emerging and the frequency of their usage is increasing fast. One is the east-west rail link between China and Western Europe via Poland to Germany and further; another is the south-north corridor between Greece and the Baltic region via Central Europe, with Piraeus as a fast-growing hub in the Mediterranean and actors in Italy competing to boost their profile as part of an expanding south-north logistics network. Meanwhile, third-country cooperation remains in very early stages, as the extent to which European firms are willing and able to participate in China-led infrastructure projects outside Europe remains unclear.

In bilateral relations, there is hardly a European country where the Chinese initiative has not stirred debate in policy-making circles about China's motivations, the feasibility and challenges of OBOR, as well as potential opportunities for EU member states and business. Yet among most European governments, a wait-and-see

Freie Fahrt auf der Balkan-Route

In der Vision einer neuen Seidenstraße von China nach Kerneuropa spielen die Mittel- und Osteuropäischen Länder (MOEL) eine zentrale Rolle als logistischer Korridor, da sie sich als Tor zum EU-Binnenmarkt anbieten. Der Ausbau ihrer Infrastruktur gilt als Voraussetzung für eine eurasische Wirtschaftsintegration, für deren Realisierung die chinesische Regierung Kredite zur Verfügung stellt und Unternehmensinvestitionen in der Region fördert. So beteiligten sich chinesische Unternehmen bereits an Infrastrukturprojekten mit dem Bau von Brücken, Autobahnen und Kraftwerken. Dazu zählt beispielsweise die im Dezember 2014 mit Hilfe chinesischer Kredite fertiggestellte Pupin-Brücke über die Donau in Belgrad. Von der Investitionssumme in Höhe von 170 Millionen Euro wurden 145 Millionen von der China Exim-Bank bereitgestellt.

Ein anderes Beispiel in Serbien ist der Bau des Wärmekraftwerks Kostolac-B3 mit einem chinesischen Partner, der China Machinery Engineering Corp. Auch hier wird der Großteil der Investition - 550 Millionen von insgesamt 650 Millionen Euro - von der China Exim-Bank finanziert.

Nach dem gleichen Muster werden in Mazedonien zwei Autobahnteilstücke gebaut, und in Bosnien und Herzegowina sollen mehrere Wärmekraftwerke entstehen. Zudem soll ein Transportkorridor entstehen, der den griechischen Hafen Piräus – der weitgehend durch das chinesische Staatsunternehmen COSCO (China Ocean Shipping Company) betrieben wird – mit einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Belgrad und Budapest verbindet. Geplant ist weiterhin die Verknüpfung mit einer Hochgeschwindigkeitsstrecke durch Mazedonien, die an der griechischen Grenze mit der zu modernisierenden Bahnstrecke nach Piräus verbunden werden soll.

Auszug (leicht bearbeitet) aus: Margot Schüller, Yun Schüler-Zhou, Chinas Seidenstraßen-Initiative trifft auf transeuropäische Infrastrukturpolitik. GIGA Focus, Nummer 8, 2015, Seite 3

attitude prevails. In some Western European countries, after a first wave of diplomatic engagement, the Chinese government has been quite passive regarding the promotion of OBOR, in comparison with a more proactive attitude towards CEE countries, as well as Mediterranean countries. With the exception of Greece, OBOR is usually just one of many aspects of China's bilateral relationship with EU countries (this applies also to the EU level).

China takes the initiative

Nevertheless, at the broader diplomatic and strategic level, OBOR has come to symbolize China's growing

significance in international affairs, reshaping regional dynamics in geographical areas close to or even inside Europe. On the most basic level, the strategic implications of OBOR result not so much from assemblages of single connectivity projects, but from its encompassing umbrella nature. OBOR has become a catalyst for Beijing's increasing willingness to be proactive and take initiatives across issue-areas, whether they concern the narrow fields of infrastructure development and development financing, or broader issues such as trade, global governance reform or even international security. Initiatives related to OBOR such as the AIIB have already altered the global landscape of development financing. Equally, in the field of security relations, the need to protect assets and citizens abroad is leading to the 'securitization' of China's OBOR engagement abroad, which is likely to alter substantially China's role in regions of European interests.

No European country, nor the EU, has so far developed a comprehensive strategic approach in responding to the impact of OBOR on regional dynamics and the way in which European engagement should be developed. Meanwhile, and despite necessary doubts about the durability of this deepening partnership, OBOR has increasingly become a framework for advancing China's relations with Russia. At the same time, OBOR catalyses China's presence in Central Asia, and in Europe's neighbouring countries in the South Caucasus, the Balkans, Turkey and North Africa, as well as in critical areas of European interest: the Middle East and East Africa.

Auszug aus: Europe and China's New Silk Roads. Edited by Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, Miguel Otero-Iglesias. ETNC Report, December 2016, 8–10 (PDF Document, Abdruck mit freundlicher Genehmigung von *meric*s)

Literaturhinweise

Schüller, Margot, Yun Schüler-Zhou (2015): *Chinas Seidenstraßen-Initiative trifft auf transeuropäische Infrastrukturpolitik*. In: Hamburg: GIGA Focus Asien 08

Van der Putten, Frans-Paul (2016): *The Geopolitical Relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*. The Netherlands Institute of International Relations Clingendael. Report December 2016.

Autorinnen und Autoren

Zofeen T Ebrahim

Zofeen T Ebrahim arbeitet als freie Journalistin in Pakistan.

Gregor Grossman

Gregor Grossman studiert Chinastudien im Master am SOAS China-Institut, Universität London.

Armenui Carstensen

Armenui Carstensen ist Studentin der Asienwissenschaften in Bonn. Ihr Fokus liegt auf der VR China, mit besonderem Interesse für ihre Entwicklung ab der Öffnungspolitik.

ETNC

Das European Think-tank Network on China (ETNC) ist eine akademische Austauschplattform von ausgewählten Experten europäischer Forschungsinstitute dar, die sich der Studie chinesischer Außenpolitik und EU-China Beziehungen verschrieben haben. Das Netzwerk möchte das Verständnis von Europa als einen komplexen Akteur, über die Beziehung zu China und über den Einfluss zukünftiger Entwicklung in China auf Europa vertiefen.

Christina Grein

Christina Grein ist Ethnologin und Koordinatorin der Burma-Initiative der Stiftung Asienhaus. Sie beschäftigt sich mit den Entwicklungen in Myanmar mit Fokus auf Zivilgesellschaft und Menschenrechte.

Uwe Hoering

Uwe Hoering ist freiberuflicher Publizist, zu dessen Arbeitsschwerpunkten internationale Entwicklungspolitik sowie die globale Agrarpolitik Chinas gehören. Er betreibt den Themendienst www.globe-spotting.de und ist Mitglied im Vorstand der Stiftung Asienhaus.

Dominik Hofzumahaus

Dominik Hofzumahaus studiert Südostasienwissenschaften im Master an der Universität Bonn mit dem Fokus auf den Beziehungen zwischen China und Südostasien.

Samuel Schlichting

Samuel Schlichting ist Doktorand am Institut für Kulturwissenschaften Ost- und Südasien/Sinologie der Uni Würzburg, seine Forschungsschwerpunkte sind Internationale Beziehungen und Sicherheitspolitik mit Schwerpunkt China/Zentralasien/Russland.

Nora Sausmikat

Nora Sausmikat leitet das China-Programm der Stiftung Asienhaus. Sie ist habilitierte Sinologin und auf politische Reform und Zivilgesellschaft, Umweltbewegung in China sowie Erinnerungs- und Generationenforschung spezialisiert. Sie unterrichtet an der GIZ Fortbildungsstätte politische Landeskunde China und arbeitet als freie Autorin und Beraterin für Film- und Fernsehprojekte. Sie war Lehrbeauftragte an den Universitäten in Berlin, Köln, Bremen und Dortmund.

Wolfram Schaffar

Wolfram Schaffar ist Professor für Entwicklungsforschung und Politikwissenschaft an der Universität Wien. Er arbeitet zu Fragen der Demokratisierung, Recht und Entwicklung, und zu Neuem Autoritarismus im Globalen Süden, mit einem Schwerpunkt auf Thailand, Myanmar und anderen asiatischen Ländern. Er ist langjähriges Mitglied im Kuratorium der Stiftung Asienhaus, sowie im wissenschaftlichen Beirat der Rosa-Luxemburg-Stiftung und von attac Deutschland.

Über diese Publikation

Mit der Belt and Road Initiative (BRI) möchte China Asien, Afrika und Europa auf dem Land- (>Belt<) und Seeweg (>Road<) enger verbinden. Ein Netzwerk von Infrastrukturprojekten und neuen Wirtschaftszonen soll Marktzugänge und Investitionsmöglichkeiten in Südostasien, Südasien und Zentralasien erschließen und den Handel und die Kooperation mit der EU voranbringen.

Was bedeutet das aber für die Bevölkerungen? Die Stiftung Asienhaus mit ihrem China-Programm möchte in ihrem Projekt zur Seidenstraßen-Initiative verstärkt über die sozialen, politischen und ökologischen Auswirkungen der Investitionsoffensive in China selbst, als auch in Asien und Afrika informieren. Es ist uns darüber hinaus ein Anliegen, den lokalen Gemeinschaften in den Zielregionen der Investitionen eine Stimme zu geben.

In der vorliegenden Broschüre wird zunächst die Initiative selbst vorgestellt. Auf dieser Grundlage wird in einer zweiten Broschüre (»Zivilgesellschaftliche Stimmen zur Seidenstraße«, Herbst 2017) eine Einordnung und Bewertung aus der Perspektive der Nichtregierungsorganisationen und der Bevölkerung vorgenommen.

人本 Menschengerecht
公正 Sozialgerecht
环保 Umweltgerecht



Über die Stiftung Asienhaus

Die Stiftung Asienhaus setzt sich für die Verwirklichung der Menschenrechte, für die Stärkung gesellschaftlicher und politischer Teilhabe, sowie für soziale Gerechtigkeit und den Schutz der Umwelt ein. Sie fordert von Politik und Wirtschaft die Verwirklichung sozialer, ökologischer und menschenrechtlicher Standards. Sie arbeitet zur Verwirklichung dieser Ziele mit zivilgesellschaftlichen Organisationen in Europa und Asien zusammen.