

Von Uwe Hoering

Die Übernahme des griechischen Hafens Piräus durch die staatliche China Ocean Shipping Company, COSCO, hat bislang vor allem in der Diskussion über den Ausverkauf von Griechenlands Tafelsilber durch erzwungene Privatisierung Aufmerksamkeit erhalten. Doch der chinesische Schachzug ist auch ein zentraler Baustein im Rahmen einer weltweiten Strategie: der maritimen Seidenstraße.

Durch die COSCO-Übernahme ist der Hafen zu einem wichtigen Umschlagplatz des Seewegs von China durch die Straße von Malakka, den Indischen Ozean und den Suezkanal geworden. Zugleich wurde Piräus für chinesische Waren und Konzerne als Startpunkt für einen Transport- und Wirtschaftskorridor ein Tor zum Balkan und weiter zum EU-Binnenmarkt. Geplant sind unter anderem der Bau einer Strecke für Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Belgrad und Budapest, chinesische Investitionen in den Bau von Brücken und Autobahnen, Kohlekraftwerken und in ein Stahlwerk in Serbien.

Ähnliches tut sich auch auf dem Landweg: Duisburg, Rotterdam und Warschau sind Ziele von Eisenbahnverbindungen, die von Städten in Zentralchina wie Chongqing und Yiwu durch Zentralasien und Russland nach Westeuropa verlaufen. Der Gütertransport ist mit zwölf bis 15 Tagen deutlich schneller als der Seeweg, die Transportkosten werden durch kräftige Subventionen gesenkt – damit wird der Landweg eine attraktive Alternative für Elektronik und andere Waren chinesischer und europäischer Unternehmen. Zusammen mit der maritimen Seidenstraße bilden diese Landrouten die »Belt and Road Initiative«, die im Herbst 2013 von Staats- und Parteichef Xi Jinping offiziell verkündet und seither mit viel PR, Geld und diplomatischem Geschick vorangetrieben wird.

Bei den Neuen Seidenstraßen handelt sich um eine Sammelbezeichnung für ein Konglomerat bereits bestehender, geplanter oder auch nur angedachter Vorhaben, teils durch chinesische Unternehmen, teils durch regionale Initiativen. Durch den Namen werden sie zu einem großen, ambitionierten Ganzen zusammengefasst, wobei mit der historischen Reminiszenz an Chinas einstige Bedeutung als globales Zentrum der Welt gleichzeitig eine Vision der Zukunftsperspektiven unter Xi Jinping aufgemacht wird. Durch Investitionen, Infrastruktur und Handelsbeziehungen soll die Zusammenarbeit mit allen Ländern entlang der Land- und Seewege intensiviert werden – angeblich zum Vorteil aller Beteiligten.

Unerschöpfliche Kreditvolumen

Beijing bietet bei dieser »Infrastruktur-Diplomatie« nicht nur Versprechungen, sondern vor allem auch ein scheinbar unerschöpfliches Investitions- und Kreditvolumen – und das zu günstigen Bedingungen und mit der Zusage, sich nicht in innere Angelegenheiten einzumischen. Für die Abwicklung hat Beijing unter anderem die Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB, geschaffen, die Anfang 2016 ihre Geschäfte aufnahm und in der Deutschland der viertgrößte Anteilseigner wurde. Die Bank stellt dreistellige Milliardenbeträge in Aussicht. Dazu kommen weitere Fonds wie der Silk Road Fund, Entwicklungsgelder sowie Kredite der staatlichen chinesischen Banken. Damit können Staatskonzerne wie COSCO munter auf Einkaufstour gehen und strategische Positionen in globalen Handels- und Produktionsketten besetzen.

Mit der Initiative sucht die Regierung einen Ausweg aus der Wachstumskrise der chinesischen Wirtschaft, die auf Überkapazitäten, steigende Kosten, Umweltschäden und stagnierenden Welthandel zurückgeht. Manche Beobachter_innen sprechen bei dieser Expansionsstrategie bereits von einer neuen Phase der Globalisierung. Mit Un-



Neue Märkte erobern

Stau auf der Seidenstraße China will mit neuen Handelswegen zu alter Bedeutung zurückfinden

terstützung des Staates und dessen »Going Out«-Strategie ist China inzwischen zum zweitgrößten Auslandsinvestor geworden. Neben dem Rohstoff- und Energiesektor zielen Konzerne zunehmend auf High-Tech-Industrien und etablierte zukunftsweisende Unternehmen in Industrieländern wie die Übernahme von Syngenta durch ChemChina oder des Roboterherstellers Kuka. Die Übernahmen sollen nicht nur neue Märkte erobern, sondern auch helfen, die einheimische Wirtschaft weiter zu modernisieren und zu transformieren.

Welche Folgen das für die beteiligten Länder haben kann, zeigt das Beispiel

Eingang zum Persischen Golf soll einmal ähnlich wie Piräus Umschlagplatz für einen Wirtschaftskorridor werden, der der Provinz Xinjiang im äußersten Westen Chinas einen Zugang zum Meer und zum Erdöl sichert, Kyaukpyu in Myanmar ist bereits ein wichtiger Ausgangspunkt für Öl- und Gaspipelines ins südwestliche China. Beides sind alternative Routen für den Seeweg durch die Straße von Malakka und das Chinesische Meer und damit ein Beitrag, Chinas Erpressbarkeit durch eventuelle Handelsblockaden zu verringern.

Die Präsenz chinesischer Konzerne in zahlreichen Häfen entlang der wichtigen Handelsroute geht einher mit dem Ausbau der chinesischen Handelsflotte. Schritt für Schritt könnten chinesische Hafenbetreiber_innen, Reedereien und Logistik-Unternehmen die Kontrolle über den Seeweg, vor allem auch über die Routen zwischen rohstoffreichen Regionen im Mittleren Osten, in Zentralasien und Afrika, mit Produktionsstandorten in China und anderen Ländern in Südostasien übernehmen. Chinesische Konzerne haben aufgrund ihrer staatlichen Förderung einen erheblichen Konkurrenzvorteil gegenüber Unternehmen aus anderen Ländern, die angesichts möglicher Risiken und ungewisser Renditeaussichten bei Infrastrukturinvestitionen weitaus zurückhaltender sind. Und diese Handelsposten, so die Befürchtungen von Anrainerstaaten wie Indien, könnten auch militärischer Präsenz im Indischen Ozean Vorschub leisten – denn nicht nur die Handelsflotte wird ausgebaut, sondern auch die chinesische Marine.

Gegenmacht zur westlichen Dominanz

Dementsprechend gibt es in vielen Nachbarländern Chinas auch erhebliche Vorbehalte angesichts der wachsenden Dominanz Chinas und der drohenden negativen Folgen, die sie auf die eigene wirtschaftliche Entwicklung, auf eine explodierende Verschuldung sowie durch Großprojekte wie Straßenbau, Bergbau und Kraftwerke auf Umwelt und Lebensbedingungen haben könnte.

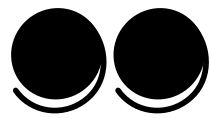
In Europa zielt die Seidenstraßen-Initiative mit Investitionen und Diplomatie intensiv auf Länder der EU-Peripherie wie Griechenland, Polen, Ungarn und Tschechien sowie auf mögliche Beitrittsländer wie Serbien. Für deren Regierungen stellt das Interesse Beijings mit Aussicht auf viel Geld und dem Prinzip der Nichteinmischung in innere Angelegenheiten

ein Gegengewicht zu Brüssel dar. Der EU wiederum fehlt bislang ein umfassender strategischer Ansatz, um auf diese Vorstöße zu reagieren. Während China dabei ist, wichtige Handelsrouten zu kontrollieren und nicht nur Konzerne zu übernehmen, sondern auch seinen Einfluss auf Regierungen auszuweiten, sind europäische Konzerne und EU-Kommission merkwürdig unschlüssig. Noch sucht Brüssel mit eigenen Initiativen wie der 2015 entwickelten »EU-China Connectivity Platform« nach einer einheitlichen Position. Sie schwankt dabei zwischen eigenen Interessen an einer Erschließung des zentralasiatischen Raums einerseits und einer Kooperation mit dem potenten fernöstlichen Konkurrenten andererseits – wie so viele andere Regierungen, die dem diplomatischen Charme und den verlockenden Finanzangeboten Chinas erliegen.

Unstrittig ist, dass China durch die Initiative seine geoökonomische Dominanz als wirtschaftliche Vormacht vor allem in Süd- und Südostasien und als Gegenmacht gegen westliche Dominanz auszubauen versucht. Manche Beobachter_innen sehen darin bereits Bestrebungen, ein neues Imperium aufzubauen. Aber noch scheint China vor allem daran interessiert, seine Energieversorgung zu sichern, die Handelsschifffahrt zu kontrollieren und neue Investitionsstandorte und Absatzmärkte zu erschließen.

Unstrittig ist aber auch, dass mit der zunehmenden Abhängigkeit von chinesischen Krediten, Infrastruktur-Konzernen, Investoren_innen und Handel ein wachsender politischer Einfluss einhergeht – sowohl in den Ländern der Seidenstraßen als auch international. Ein gewichtiges Mittel dabei ist die Diplomatie der »Schuldenfalle«, die China nicht nur eine Ausweitung seiner ökonomischen Präsenz wie im Fall des Hafens Hambantota in Sri Lanka erlaubt, sondern auch neue geopolitische Allianzen fördert, beispielsweise mit Russland oder Ländern in Südostasien. Nach dem Motto aus »Der Herr der Ringe« hat die Initiative das Potenzial, durch »weiche Diplomatie« wie Geld und Infrastrukturausbau alle zu finden und faktisch in einen Vasallen-Status zu binden. ●

Uwe Hoering ist Publizist und Mitglied im Vorstand der Stiftung Asienhaus in Köln. Im Juni wird sein Buch »Der Große Sprung 2.0. Chinas Neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell« bei VSA erscheinen.



Beobachter sprechen angesichts Chinas Expansionsstrategie bereits von einer neuen Phase der Globalisierung.

Sri Lanka. Unter der Vorgängerregierung wurden munter Milliarden-Kredite in Prestige-Projekte wie Colombo Port City und den Hafen Hambantota investiert, die chinesischen Unternehmen zugute kamen, aber wirtschaftlich nicht durchgerechnet waren und die Korruption anheizten. Deshalb hatte der neue Präsident versprochen, die Vorhaben nicht fortzuführen. Doch die Schuldenlast drückt: Mehr als zehn Prozent seiner Auslandsschulden in Höhe von mehr als 60 Milliarden US-Dollar schuldet das Land China. Daher sah sich die Regierung gezwungen, Ende Juli 2017 in einem »debt equity swap«, sprich: Schulden gegen Anteile, für 1,2 Milliarden US-Dollar 70 Prozent des defizitären Hafens Hambantota an die China Merchants Ports Holding zu verpachten, die dort ein 6.000 Hektar großes Industriegebiet entwickeln will.

Wie bei einer Perlenkette gibt es zusätzlich zu Sri Lanka weitere Anwärter_innen auf die Rolle als chinesischer Handelsstützpunkt, Investitionsgebiet und Wirtschaftszone rund um den Indischen Ozean: Chittagong in Bangladesch, die Malediven, Mombasa und Lamu an der kenianischen Ostküste. Gwadar am