

China gegen Indien: Der Kampf um Asien

Von Uwe Hoering

Besorgt blickte die Welt jüngst auf Indien und Pakistan: Zwischen den beiden Atommächten schien kurzzeitig sogar ein Krieg denkbar. Dem vorausgegangen war ein Attentat auf indische Sicherheitskräfte in der Region Kaschmir. Als Reaktion darauf bombardierte Indien ein mutmaßliches Camp militanter islamischer Organisationen auf pakistanischem Boden. Pakistan schoss daraufhin – nach eigenen Angaben – zwei indische Kampfflugzeuge über Kaschmir ab. Nach Jahren der relativen Ruhe drohte der seit der Gründung beider Staaten schwelende Konflikt um die Kaschmir-Provinz erneut aufzubrechen. Gleichzeitig ist der Kaschmir-Konflikt ein Sprengsatz in der Konkurrenz zwischen Indien und China um die regionale Hegemonie in Südasien, die durch Pekings Seidenstraßen-Initiative nun noch weiter verschärft wird.

Bis in die frühen 1960er Jahre waren Indien und China als führende Mitglieder der Blockfreien-Bewegung enge Verbündete in der postkolonialen Weltordnung. Doch der Slogan „Hindi Chini Bhai Bhai“, der „Bruderschaft“ beschwört, gehört lange der Vergangenheit an. Die Völkerfreundschaft fand ein abruptes Ende, als im Herbst 1962 die chinesische Armee auf umstrittene Gebiete im östlichen und westlichen Himalaja vorstieß und Indiens Militär eine schmachvolle, bis heute unvergessene Niederlage beibrachte. Seitdem stehen sich in den schwer zugänglichen Bergregionen Truppen beider Seiten auf Sichtweite gegenüber. Immer wieder kommt es zu Provokationen und Scharmützeln wie im Sommer 2017 in Doklam im Dreiländereck mit Bhutan. Sie machen eines deutlich: Indien und China konkurrieren um wirtschaftliche und politische Vormachtstellung und schrecken dabei nicht vor militärischen Drohgebärden zurück.

Nach dem Motto „Der Feind meines Feindes ist mein Freund“ unterstützt China dabei auch Pakistan. Mit dem Nachbarn führte Indien seit der Teilung des Subkontinents am Ende der britischen Kolonialzeit, die mit massenhafter Vertreibung und Massakern auf beiden Seiten einherging, mehrmals Krieg – entzündet am beiderseitigen Anspruch auf die Kaschmir-Region im Länderdreieck mit China. Den Kaschmir-Konflikt beeinflusst China zwar nur indirekt, dafür aber wesentlich: So erhielt Pakistan chinesische Hilfe für sein Atomprogramm wie auch beim Aufbau seiner Rüstungsindustrie, Raketentechnologie und Armee. Auch infrastrukturell kooperiert China schon

lange mit Pakistan. Der bereits 1960 eröffnete „Karakorum Highway“, der Pakistan mit Westchina verbindet, war dabei ein erster Meilenstein. Doch für China ist Pakistan nicht nur wegen seiner geostrategischen Position am Eingang zum Persisch-Arabischen Golf wertvoll, sondern auch als potentieller Verbündeter in der islamischen Welt. Bei seinem ersten Staatsbesuch in der pakistanischen Hauptstadt Islamabad im April 2015 erklärte Xi Jinping dementsprechend: „Mir ist, als würde ich meinen eigenen Bruder besuchen“ – zum großen Ärger der Inder.

Regionales Infrastruktur-Wettrüsten

Zur angespannten Lage zwischen China und Indien trägt außerdem bei, dass sich das wirtschaftliche Machtverhältnis zwischen den beiden Staaten stark verändert hat. War Indien bei seiner Unabhängigkeit 1947 dem von Krieg und Bürgerkrieg verwüsteten damaligen Bruderland China weit voraus, liegt es heute bei den meisten volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Indikatoren weit zurück. Nach vier Jahrzehnten einer binnenorientierten, staatlich gelenkten Entwicklungs- und Industrialisierungsstrategie – wirtschaftlich und militärisch eng verbunden mit der Sowjetunion – begann Anfang der 1990er Jahre eine rasche wirtschaftspolitische Liberalisierung der Volksrepublik.

Zwar setzte Indien auf ähnliche wirtschaftspolitische Elemente, wie sie auch das chinesische Entwicklungsmodell prägen: Sonderwirtschaftszonen, große Infrastrukturprojekte und das Einwerben ausländischer Investoren. Und wie China orientierte sich Indien ebenfalls wirtschaftlich und außenpolitisch in Richtung Südostasien, um die dortigen boomenden Märkte nicht dem Rivalen China zu überlassen. Allerdings fehlen dem indischen Staat die Steuerungsmöglichkeiten des chinesischen Staatskapitalismus, um ähnliche Rekordzahlen wie die Volksrepublik zu erreichen.¹ Da ist es aus Sicht der Regierung in Delhi wenig befriedigend, wenn der indische Wirtschaftsnobelpreisträger Amartya Sen seinem Land bescheinigt, wenigstens noch relativ demokratisch zu sein. China werde zwar „von oben nach unten“ und autokratisch regiert, aber es würde sich immerhin um einen „sozial verantwortungsbewussten Autoritarismus“ handeln.² Indien aber versage bei Investitionen in Bildung, Gesundheit und Infrastruktur.

Einen neuen Höhepunkt erreichte diese Rivalität durch die chinesische Seidenstraßen-Initiative.³ Ein Blick auf die Landkarte in Südasiens macht verständlich, warum in Indien dabei von „Umzingelung“ gesprochen wird: China plant ein ganzes Netz von Transportverbindungen, und zwar sowohl auf Land- als auch auf Seewegen. Indien reagiert mit Drohgebärden. So

1 Vgl. Tobias ten Brink und Andreas Nöle, Staatskapitalismus 3.0., in: „dms – der moderne staat“ 6/2018, S. 21-32.

2 Vgl. Amartya Sen, What India Can Learn From China, in: „Huffington Post“, 24.2.2014.

3 Uwe Hoering, Auf dem Weg zum Wirtschaftsimperium: Chinas neue Seidenstraße, in „Blätter“, 10/2017, S. 91-100. Uwe Hoering, Der Lange Marsch 2.0. Chinas Neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell, Hamburg 2018.

warnte der frühere indische Botschafter in Pakistan, Gopalaswami Parthasarathy, vor einer „strategischen Einhegung“ Indiens und drohte mit geopolitischen und militärischen Implikationen.

Doch China lässt sich dadurch nicht von seinem gigantischen Projekt abbringen und kooperiert weiter mit sämtlichen indischen Nachbarstaaten. So hat Peking im Norden des Landes inzwischen die Bahnstrecke über Tibets Hauptstadt Lhasa bis kurz vor die nepalesische Grenze ausgebaut. In Nepal sieht man Chancen, durch die Mitgliedschaft bei der Seidenstraßen-Initiative die bisherige Abhängigkeit von Indien zu lockern. Das kleine, arme Binnenland hofft, durch die Bahnstrecke zum Bindeglied zwischen seinen beiden mächtigen Nachbarn zu werden. Es wäre dann mit Südostasien, Zentralasien und sogar Europa direkt verbunden – eine enorme Wachstumschance. Für chinesische Unternehmen würden indes die nordindischen Bundesstaaten in Reichweite rücken.

Nepal ist nicht allein mit seinen Hoffnungen. Auch Indiens östlicher Nachbar Bangladesch hegt große Erwartungen an eine Kooperation im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative: Es möchte sich aus der Abhängigkeit von Delhi befreien und sich durch intensive Kontakte mit China neue Spielräume verschaffen. Davon verspricht sich die dortige Regierung Aufwind für die Umsetzung ihres ehrgeizigen Programms: Bis 2021 will sie den Aufstieg unter die Länder mit mittlerem Einkommen schaffen.

Weiter südlich sind in Sri Lanka chinesische Investoren fest verankert – ein Land, mit dem Indien seit Jahrzehnten wirtschaftlich und politisch eng verbunden ist. Wie auch auf den Malediven profitierte die Volksrepublik dort von einem autoritären Regime, um mit Prestigeprojekten wie Häfen und Flughäfen Fuß zu fassen. Sri Lanka sei eine „leuchtende Perle auf der maritimen Seidenstraße“, so der chinesische Außenminister Wang Yi. Doch die Bewunderung gilt wohl weniger der Schönheit der Insel als ihrer zentralen Lage im Indischen Ozean, auf halbem Weg zwischen China, dem Nahen Osten und Afrika. Die sri-lankische Hauptstadt Colombo ist einer der wichtigsten Umschlagplätze in Südasien, auch für Indiens Seehandel. Mit chinesischen Geldern und Investoren soll die Colombo Port City unweit der Hauptstadt zu einem Finanz- und Logistikzentrum ausgebaut und Singapur und Dubai Konkurrenz gemacht werden.

Doch einer der Hauptgründe, warum Indien die Initiative vehement ablehnt, ist, dass ausgerechnet der Erzfeind Pakistan zum wichtigsten Seidenstraßen-Partner in der Region wurde. Zusätzlich Salz in die Wunden reibt, dass der geplante Wirtschaftskorridor CPEC zwischen der westchinesischen Provinz Xinjiang und der pakistanischen Hafenstadt Gwadar durch den pakistanisch kontrollierten Teil von Kaschmir verläuft.

Delhi versucht nun, mit eigenen Infrastrukturplänen dagegenzuhalten. Das Projekt „Mausam“ (Monsun), das Premierminister Narendra Modi im September 2014 vorstellte, soll historische Handelsbeziehungen im Indischen Ozean wiederbeleben und wurde schnell gerühmt als „die wichtigste außenpolitische Initiative, um China zu kontern“. Außerdem bewerben sich indische Investoren um den Ausbau der Häfen Trincomalee auf Sri Lanka und

Sittwe in Myanmar, um so die indische maritime Präsenz auszubauen. Darüber hinaus soll die Inselgruppe der Andamanen und Nicobaren – bislang ein wichtiges Naturschutzgebiet und Rückzugsraum für indigene Völker – zu einer Sicherheits- und Handelszone werden. Und der Hafen Chabahar im Iran, keine 100 Kilometer westlich vom pakistanischen Hafen Gwadar, ist als Drehscheibe für einen Transportkorridor gedacht, mit dem Indien den pakistanischen Rivalen umgeht und sich Zugang zu Rohstoffen und Absatzmärkten in Afghanistan, Iran, Russland und der Kaukasusregion eröffnet. Eine Sonderwirtschaftszone soll indische Investoren locken.

Mit Chinas Milliardenkrediten kann Indien allerdings ebenso wenig mithalten wie mit den Baufirmen und weltweit operierenden Hafenbetreibern und Reedereien aus der Volksrepublik. Denn diese sind erfahren mit Großprojekten, während Indien selbst einen erheblichen Rückstand beim Infrastrukturausbau hat. In diesem ungleichen Kampf droht Indien als großer Verlierer unterzugehen.⁴

Gegengewicht zu Peking

Trotz alledem leugnet Peking geopolitische Ambitionen und beharrt in offiziellen Verlautbarungen darauf, dass bei der Seidenstraßen-Initiative nur partnerschaftliche Kooperation und gemeinsame Interessen zählen. Doch dass die Situation geopolitisch spannungsgeladen und hoch explosiv ist, ist nicht von der Hand zu weisen. Schließlich dringt die Volksrepublik mit den neuen Seidenstraßen in Regionen vor, die von einer konkurrierenden, militärisch ebenfalls hoch und zudem atomar gerüsteten Hegemonialmacht als ihr Einflussgebiet betrachtet wird. Denn Indien strebt seit Langem danach, das wirtschaftliche Eigengewicht und die eigene hegemoniale Rolle in Südasien weiter auszubauen. Dafür forciert Delhi die wirtschaftliche und entwicklungspolitische Kooperation mit den Nachbarstaaten und gründete regionale Bündnisse, wie etwa 1985 die South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC), der auch Pakistan angehört. Selbst militärisch griff Indien mehrfach in Konflikte der Nachbarländer ein; so bei der Loslösung Bangladeschs von Pakistan oder im sri-lankischen Bürgerkrieg. Doch nicht zuletzt wegen der Konflikte mit Pakistan lief die Bündnispolitik Indiens bisher oft ins Leere. Auch der Versuch, mit der Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) ein Forum regionaler Zusammenarbeit ohne Pakistan, dafür aber mit südostasiatischen Staaten wie Myanmar und Thailand zu schaffen, war bislang wenig erfolgreich.

Die chinesische „Nachbarschaftspolitik“ der Seidenstraßen-Initiative funkt nun Indien erst recht dazwischen.⁵ Denn in allen vier Himmelsrichtungen scheint Chinas Vorgehen weniger auf eine Zusammenarbeit mit Indien ausgerichtet als darauf, Delhi die Nachbarn und Partner abspenstig zu machen.

4 Vgl. Christian Wagner, Südasien neu denken, in „swp aktuell“, 6/2017.

5 Vgl. Nadine Godehardt, Chinas „neue“ Seidenstraßeninitiative: Regionale Nachbarschaft als Kern der chinesischen Außenpolitik unter Xi Jinping. Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin 2014.

So spaltet Chinas Politik beispielsweise die von Indien dominierte südasiatische Wirtschaftsgemeinschaft SAARC: Hier profitiert Peking von Bestrebungen kleinerer Länder der Region, ein Gegengewicht zu Indien zu schaffen. So stimmten Pakistan, Bangladesch und Nepal für den chinesischen Antrag auf Vollmitgliedschaft in Indiens SAARC – bislang hatte die Volksrepublik hier nur einen Beobachterstatus.

Ein neuer Schauplatz für die Konkurrenz beider Mächte ist Afghanistan, wo Indien zunehmend wirtschaftlich und mit Entwicklungshilfe präsent ist. Pakistan betrachtet das Land als seinen Hinterhof und blockiert unter anderem jegliche Versuche der afghanischen Regierung, direkt mit Indien Handel zu treiben. Auch China engagiert sich immer stärker in dem rohstoffreichen Land. Das angespannte Dreiecksverhältnis Indien-Pakistan-China scheint damit etabliert.

Angesichts der chinesischen Konkurrenz sucht Delhi nun nach neuen Partnern. Mit einer „strategischen und globalen Partnerschaft“ wollen Indien und Japan das „ungenutzte Potential der beiden größten Demokratien Asiens“ freisetzen und Ländern in der Region Alternativen zur Kooperation mit China bieten. Unter anderem wollen die beiden Staaten Chinas Seidenstraßen-Engagement in Ostafrika kontern. Gestärkt werden könnte Indiens Position als Gegengewicht zu China dadurch, dass die anfängliche Euphorie über die Seidenstraßen-Initiative bereits in mehreren Ländern einer realistischeren Einschätzung zu weichen scheint: In Nepal, Malaysia, Pakistan oder Indonesien wurden mehrere ehrgeizige Seidenstraßen-Projekte aufgrund der Furcht vor Verschuldung und chinesischer Dominanz sowie wegen Intransparenz und Umsetzungsproblemen auf den Prüfstand gestellt. Und auf den Malediven verlor der China-freundliche Präsident Abdulla Yameen im September 2018 die Präsidentschaftswahlen.

Militärische Konfrontation auf hoher See?

Ein weiterer Versuch, ein Gegengewicht zu China zu schaffen, besteht in der Wiederbelebung der Viererallianz Quadrilateral Security Dialogue (QUAD), in der Japan, Australien, die USA und Indien in Sicherheits- und Militärfragen enger zusammenarbeiten wollen – nicht zuletzt aufgrund Chinas militärischer Offensive im Südchinesischen Meer und im Indischen Ozean.

Denn die „maritime Seidenstraße“ birgt eine noch größere Eskalationsgefahr als die Landrouten, wächst mit ihr doch Chinas Präsenz im Indischen Ozean. Zusätzlich zum Kaschmir-Konflikt und zur militärischen Frontstellung im Himalaja droht hier eine weitere militärisch aufgeladene Konfrontation.

In Zentrum dieses Konflikts um Seemacht stehen drei Häfen: Erstens ist Sri Lanka eine wichtige Drehscheibe. Im Juli 2017 übernahm dort der chinesische Staatskonzern CMA CGC, der bereits Betreiber des wichtigen Hafens von Hambantota. Durch einen „Debt-equity swap“ – sprich: unter Ausnutzung der Überschuldung Sri Lankas – konnte sich der Staatskonzern den bislang kaum frequen-

tierten Hafen preiswert unter den Nagel reißen und plant nun einen massiven Ausbau. Zweitens ist in Myanmar der Hafen Kyaukpyu bereits Umschlagplatz für Erdöl- und Erdgaspipelines in die südwestchinesische Provinz Yunnan und soll zu einer riesigen Sonderwirtschaftszone ausgebaut werden. Und drittens dient Gwadar in Pakistan als Drehscheibe für den Wirtschaftskorridor mit Westchina. Weitere chinesisch betriebene Häfen sind im Gespräch oder im Bau, unter anderem in Bangladesch und auf den Malediven.

Bei den Anrainerstaaten und besonders in Indien wächst die Angst, die maritime Seidenstraße könnte genutzt werden, um sie politisch und wirtschaftlich zu strangulieren. Denn mit der wachsenden Kontrolle durch chinesische Hafenbetreiber, Reedereien und Logistikunternehmen sichert sich China nicht nur die eigenen Versorgungs- und Absatzwege. Als „Infrastruktur-Imperium“ kann es auch die Versorgungsketten anderer Länder kontrollieren und dabei seine starke wirtschaftliche Position zum eigenen Vorteil und zum Nachteil der Anrainerstaaten nutzen. Besonders Indien ist wegen dieser Aktivitäten unmittelbar vor seiner Haustür alarmiert.

Sorgen bereitet nicht nur Delhi zudem die Möglichkeit der militärischen Doppelnutzung von Häfen, Handelsschiffen und Logistik. Nicht ohne Grund: Chinesische zivile Reedereien sind eng mit der Marine verknüpft, die modernisiert und ausgebaut wird. So fungiert etwa in Häfen im Indischen Ozean die staatliche Reederei COSCO als wichtigster Logistik-Partner für chinesische Kriegsschiffe. Und angeblich haben Werften in China die Anweisung, Containerschiffe so zu bauen, dass sie auch als Versorgungsschiffe dienen können. Zusätzlich zu Delhis Grenzkonflikten mit Peking weit nördlich im Himalaja wächst jetzt also die Präsenz der chinesischen Handels- und Kriegsmarine im Indischen Ozean. Auch hat inzwischen die chinesische Kriegsmarine in Dschibuti am Horn von Afrika ihren ersten ausländischen Stützpunkt in der Region. Nächster Gastgeber für Chinas Flotte könnte Pakistan werden. Der australische Sicherheitsexperte David Brewster warnt deswegen: Der Indische Ozean, der bislang eher im Windschatten anderer geopolitischer Rivalitäten lag, entwickle sich „zu einem zunehmend multipolaren und komplexen strategischen Umfeld“. ⁶ Diese Entwicklung erhalte durch die Seidenstraßen-Initiative und die Konkurrenz zwischen Indien und China eine neue Dynamik. Denn auch Indien rüstet nun seine Flotte massiv auf und war nach Angaben des Friedensforschungsinstituts SIPRI zwischen 2013 und 2017 der weltweit größte Importeur von schweren Waffensystemen. ⁷ Ein Wettlauf um den Ausbau militärischer Stützpunkte ist längst in vollem Gange.

Gemeinsame Interessen?

Doch obwohl in offiziellen indischen Verlautbarungen sowie unter Militärs und Geostrategen die Seidenstraßen-Initiative vehement abgelehnt wird,

⁶ David Brewster, Welcome to the New Indian Ocean, in: The Diplomat, 21.2.2018.

⁷ Vgl. Stockholm International Peace Research Institute, Asia and the Middle East lead rising trend in arms imports, www.sipri.org, 12.3.2018.

gibt es dennoch eine breite und kontroverse Diskussion über ihre möglichen Vorteile. Wirtschaftliche Überlegungen stehen dabei klar im Vordergrund. Das gilt etwa für den Wirtschaftskorridor BCIM⁸ von Kunming, der Hauptstadt der chinesischen Provinz Yunnan, durch Myanmar und Bangladesch zur indischen Metropole Kolkata, dem bislang einzigen größeren Seidenstraßen-Projekt, bei dem Peking eine Beteiligung Indiens angeboten hat.

Vor allem aber braucht Indien selbst einen finanziellen, handelspolitischen, wirtschaftlichen und technologischen An Schub, um einen ähnlichen Aufstieg wie China zu erreichen. Zwar hat auch in Indien die wirtschaftliche Liberalisierung zu höheren Wachstumsraten und ausländischen Investitionen geführt. Doch abgesehen von wenigen Branchen wie Informationstechnologie sowie der Pharma- und Stahlindustrie brachte der wirtschaftsliberale Kurs weder eine breite ökonomische Diversifizierung noch internationale Konkurrenzfähigkeit. Chinas Bruttoinlandsprodukt und Pro-Kopf-Einkommen waren 2017 vier- bis fünfmal höher als das indische – bei annähernd gleicher Bevölkerung. Das Exportvolumen der Volksrepublik lag im selben Jahr mit 2157 Mrd. US-Dollar sogar siebenmal höher als das indische. In der bilateralen Handelsbilanz klappte 2017 auf indischer Seite ein Defizit von annähernd 52 Mrd. Dollar. Und chinesische Investitionen rangieren in Indien bislang bestenfalls im Mittelfeld – dass sie 2017 auf zwei Mrd. Dollar stiegen, gilt bereits als Hoffnungssignal.

Anstelle eines ungleichen Wettrüstens liegt deswegen eine Zusammenarbeit eigentlich nahe – gerade auch wegen des erheblichen Bedarfs beim Ausbau der Infrastruktur sowohl in Indien selbst als auch in der gesamten Region. Zusammenarbeit könnte die erhoffte regionale wirtschaftliche Integration stärken. Deswegen werden Vorschläge laut, Modis „Leuchtturmprojekt“ Mausam mit Chinas maritimer Seidenstraße abzustimmen. Gwadar in Pakistan und Chabahar im Iran könnten Schwesterhäfen werden, statt in direkter Konkurrenz zu stehen. Umgekehrt sind die erheblichen Überkapazitäten in Chinas Industrie ein wesentliches Motiv für die Seidenstraßen-Initiative. Indien bietet sich nicht nur als Markt und Standort für die notwendige weitere Expansion von Chinas Wirtschaft an. Gerade die wirtschaftliche Komplementarität in Bereichen wie der Informationstechnologie und der Software-Entwicklung legt die wirtschaftliche Verzahnung der beiden Regionalmächte eigentlich nahe.

Beobachter und Analysten auf beiden Seiten der indisch-pakistanischen Grenze halten es deshalb sogar für denkbar, dass China und die Seidenstraßen-Initiative aufgrund ihrer wirtschaftlichen Zugkraft die regionalen Konflikte entschärfen könnten – ganz nach dem Motto Pekings, das die Initiative gerne als großes Friedensprojekt darstellt. Beispielsweise hielt Christian Wagner von der Stiftung Wissenschaft und Politik noch vor kurzem angesichts der zahlreichen regionalen Infrastrukturprojekte ein Szenario für denkbar, in dem langfristig sogar der Kaschmir-Konflikt beigelegt werden könnte⁹ – eine Hoffnung, die allerdings durch die jüngste Eskalation

8 Benannt nach den beteiligten Ländern Bangladesch, China, Indien und Myanmar.

9 Vgl. Christian Wagner, Südasien neu denken, in „swp aktuell“, 6/2017.

gedämpft wird. Und in Afghanistan ist Peking anscheinend inzwischen in Kabul an Vermittlungsprozessen mit den Taliban beteiligt, um seine wirtschaftlichen Interessen zu schützen.

Überdies bestehen bereits zahlreiche Foren, in denen China und Indien zusammenarbeiten: Indien ist – ebenso wie Pakistan – Gründungsmitglied und zweitgrößter Anteilseigner der neuen, von China geschaffenen Infrastruktur-Investitionsbank AIIB, die wiederum Milliarden-Kredite an Indien vergab. Des Weiteren wurden Indien und Pakistan auf Betreiben Russlands 2017 in die Shanghai Cooperation Organisation aufgenommen, die China und einige zentralasiatische Mitgliedsländer gerne zu einem Wirtschaftsverbund ausbauen wollen. Und mit BRICS besteht schon seit 2009 eine Süd-Süd-Kooperation mit Russland, Brasilien und Südafrika, die ein Gegengewicht zur westlichen Hegemonie bilden will. Darüber hinaus profitiert die seit 2012 verhandelte asiatische Freihandelszone Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) von Donald Trumps Chinapolitik. Denn seit dem Ausstieg der USA aus der Transpazifischen Partnerschaft (TPP) engagiert sich China wieder stärker für asiatische Freihandelsabkommen.

Allerdings verschiebt die Volksrepublik dabei das wirtschaftliche Kräfteverhältnis weiter in Richtung Südostasien, Ostasien und Pazifik – auch wenn Indien beteiligt ist. Das führt zu erheblichen Spannungen, wie der jüngste Gipfel der APEC-Staaten im November 2018 zeigte: Das Treffen zwischen führenden Politikern aus Asien und der Pazifik-Region endete erstmals in seiner Geschichte ohne Abschlusserklärung, unter anderem wohl wegen Meinungsverschiedenheiten über die Seidenstraßen-Initiative.

Zwar wäre eine engere Kooperation mit China in Indiens Interesse. Vorerst überlagert jedoch das nicht unbegründete Misstrauen, dass China andere als nur hehre und partnerschaftliche Ziele verfolgt, aus indischer Sicht die möglichen Vorteile einer Kooperation. Ein ähnliches – wenn auch fragiles – „Zweckbündnis“ wie zwischen Peking und Moskau, deren Konkurrenz um regionale Vormacht in Zentralasien in mancherlei Hinsicht vergleichbar ist mit dem chinesisch-indischen Konflikt, scheint jedoch einstweilen in weite Ferne gerückt zu sein. Dort erkennt Peking als Gegenleistung für die chinesische wirtschaftliche Dominanz die politisch-militärische Vormacht Russlands an.

Indiens Ablehnung könnte damit zu einem gefährlichen Stolperstein für die Ambitionen werden, die China mit seiner Seidenstraßen-Initiative verfolgt. Peking und Delhi kooperieren nur punktuell, während sich alte und neue Konflikte gefährlich hochschaukeln – das zeigt sowohl die Eskalation im Kaschmirgebiet als auch das Wettrüsten im Indischen Ozean auf alarmierende Weise. Das Verhältnis zwischen den regionalen Atommächten bleibt ein erratisches Schwanken zwischen Pragmatismus, Paranoia und tiefem Misstrauen – und droht die ganze Region in die Krise zu stürzen.