

Auf Kollisionskurs auf der Seidenstraße?

Indien verweigert sich Chinas Expansionskurs

*Die chinesische Infrastruktur-Initiative ‚Neue Seidenstraßen‘ stößt in Indien auf verbreitete Ablehnung, besonders bei der Zentralregierung und den Militärs. Befürchtet wird der wachsende Einfluss Pekings in der Region und damit eine Schwächung des eigenen Anspruchs als regionale Vormacht. Das lässt eine Zusammenarbeit nahezu unmöglich erscheinen und macht Indien zu einem gefährlichen Stolperstein für das Megaprojekt. Aber es gibt auch Stimmen, die darin eine Chance für einen wirtschaftlichen Aufschwung und einen Abbau von Spannungen mit China und Pakistan sehen. Eine Analyse von **Uwe Hoering**, Journalist und Mitglied im Vorstand der Stiftung Asienhaus in Köln.*

Der Aufstieg Chinas zur ‚Werkbank‘ der Welt und zu einer führenden Wirtschaftsmacht ging einher mit einer wachsenden Präsenz chinesischer Unternehmen im Ausland, vor allem im Infrastrukturbereich, im Rohstoffsektor und im Handel. Diese staatlich geförderte „Going global“-Strategie wird seit fünf Jahren mit der offiziell als „Belt and Road“ (Gürtel und Straße) bezeichneten Initiative zum Ausbau der physischen Infrastruktur zwischen China und Europa intensiviert: Die ‚Road‘ bezeichnet eine Kette von Häfen in Südostasien, dem Indischen Ozean, Ostafrika und Südeuropa, beispielsweise Piräus, und deren Modernisierung und Kontrolle durch chinesische Konzerne wie COSCO (China Ocean Shipping Corporation). Parallel zu dieser „Maritimen Seidenstraße“ erfolgt der Aus- und Neubau eines verzweigten Netzwerks von Bahnstrecken, Fernstraßen, Stromleitungen, Telekommunikation und Pipelines zwischen Asien und Europa, das den ‚Belt‘ der Initiative darstellt und gleichzeitig eine Alternative zum Seeweg eröffnet für den Zugang zu Märkten und zu Ressourcen. Verknüpft werden Land- und Seewege durch Querverbindungen wie zwischen dem Hafen Gwadar in Pakistan und der westchinesischen Provinz Xinjiang oder zwischen Kyaukpyu in Myanmar und der südwestlichen Provinz Yunnan.

Dieser Große Plan, der bislang weder in seinen Details feststeht, noch viel mehr darstellt als ein Konglomerat bestehender Bahnstrecken und Investitionen, Absprachen und Ideen, bildet das Gerüst für die weitere Expansion des Handels zwischen China und den übrigen Ländern Asiens, Europas und Afrikas, aber

auch für die Ausweitung von Investitionen in Industrien, Agrarbetriebe, Dienstleistungen und Energieversorgung in mehreren sogenannten Wirtschaftskorridoren wie dem China Pakistan Economic Corridor (CPEC).

Partnersuche

Im Unterschied zur erfolgreichen Entwicklung im eigenen Land ist die chinesische Regierung für die Umsetzung dieser Pläne allerdings auf die Zusammenarbeit mit anderen Regierungen angewiesen. Die versucht sie mit einer diplomatischen Charme-Offensive und viel PR über die wechselseitigen Vorteile und eine gleichberechtigte, offene Partnerschaft zu gewinnen. Peking bietet bei dieser „Infrastruktur-Diplomatie“ nicht nur Versprechungen, sondern vor allem auch ein scheinbar unerschöpfliches Investitions- und Kreditvolumen – und das zu günstigen Bedingungen und verbunden mit der Zusage, sich nicht in ‚innere Angelegenheiten‘ einzumischen. Für die Abwicklung hat Peking unter anderem die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) geschaffen, die Anfang 2016 ihre Geschäfte aufnahm und mindestens 100 Milliarden US-Dollar in Aussicht stellt. Sehr zum Unmut der USA drängten sich viele Länder danach, AIIB-Mitglieder zu werden, darunter auch Indien. 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.

Das Gruppenfoto beim großen Seidenstraßen-Gipfel Mitte Mai 2017 in Beijing, dem „Belt

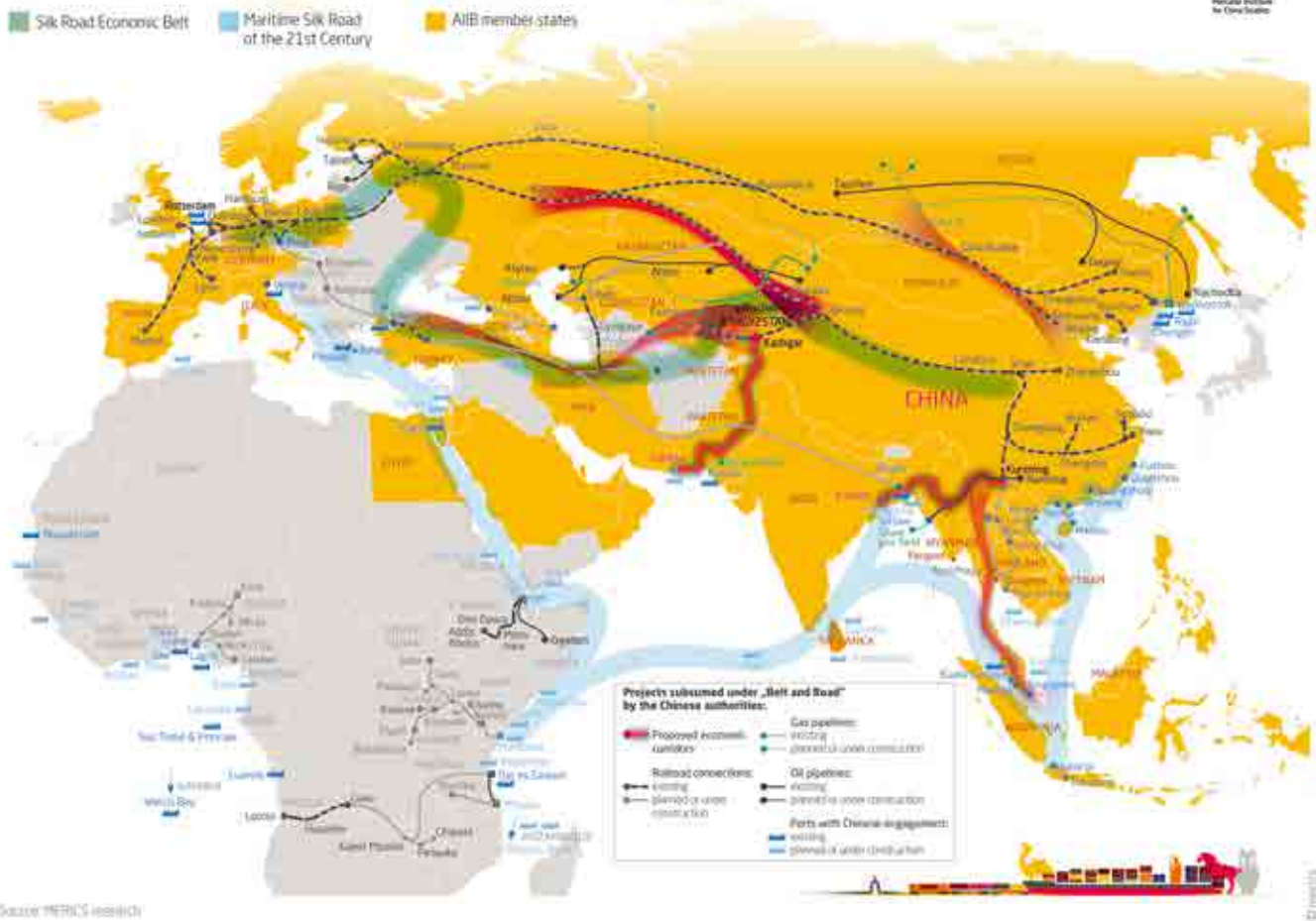
& Road Forum on International Cooperation“, zeigte denn auch, wie weit China inzwischen mit dieser Partnersuche gekommen ist: Delegationen aus über 100 Ländern nahmen teil, darunter an die 30 Staats- und Regierungschefs, unter anderem aus Kasachstan, den Philippinen und Kambodscha, mit Wladimir Putin, Recep Tayyip Erdogan und Victor Orban. Während Putin meist an der Seite von Xi Jinping zu sehen war, glänzte Indiens Premierminister Narendra Modi durch Abwesenheit. Er hatte Peking im Vorfeld vorgeworfen, mit der Initiative „die Souveränität anderer Nationen auszuhöhlen“. Und der frühere indische Botschafter in Pakistan, G. Parthasarathy, warnte mit dem Verweis auf eine „strategische Einhegung“ Indiens vor geopolitischen und militärischen Gefahren.

Umzingelung?

Mit B&R dringt China in Südasien in eine Region vor, die von Indien als eigenes Einflussgebiet betrachtet wird. Der Blick auf die Landkarten, die von den Seidenstraßen zu Land und See kursieren, macht verständlich, wenn in New Delhi von Umzingelung und strategischer Einhegung gesprochen wird.

Im Süden haben sich chinesische Investoren in Sri Lanka, mit dem Indien seit Jahrzehnten wirtschaftlich und politisch eng verbunden ist, fest verankert. Unter der Vorgängerregierung des gegenwärtigen Premierministers Wickremesinghe wurden Milliarden-Kredite in Prestige-Projekte wie die Colombo Port City und den Hafen Hambantota investiert. Doch die Schuldenlast drückt: Über zehn Prozent seiner Auslandsschulden in Höhe von mehr als 60 Milliarden US-Dollar schuldet das

China aims to build a global infrastructure network "Belt and Road" infrastructure projects, planned and completed (March 2017)



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.

Hambantota ist nur einer von einer ganzen „Perlenkette“ von Häfen am Indischen Ozean, die modernisiert werden oder geplant sind. Die Präsenz chinesischer Hafenbetreiber, Reedereien und Logistik-Unternehmen in Sri Lanka, auf den Malediven, Myanmar, Bangladesh, Pakistan und Ostafrika entlang der wichtigen Handelsroute geht einher mit dem Ausbau der chinesischen Handelsflotte. Schritt für Schritt könnten chinesische Konzerne 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. 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. Mit seinem ersten ausländischen Marinestützpunkt in Dschibuti, zunächst als Basis für den Kampf gegen Piraten gerechtfertigt, stärkt China seine Möglichkeiten, wichtige Handelsrouten wie den Suez-Kanal und den Persisch-Arabischen Golf gegebenenfalls auch militärisch absichern zu können.

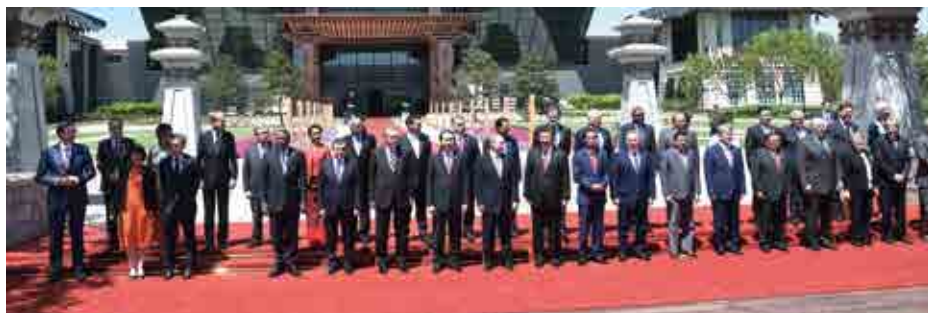
Aber auch in den drei anderen Himmelsrichtungen scheint Chinas Vorgehen weniger auf eine Zusammenarbeit mit Indien ausgerichtet, als darauf, Nachbarn und Partner, die Mitglieder in der von Indien dominierten südasiatischen Wirtschaftsgemeinschaft SAARC sind, abspenstig zu machen und diese damit zu spalten.

Im Norden hat China inzwischen die Bahnstrecke über Tibets Hauptstadt Lhasa bis

Xigaze kurz vor der nepalischen Grenze ausgebaut. In Nepal sieht man Chancen, als B&R-Mitglied die bisherige Abhängigkeit von Indien zu lockern. Das kleine, arme Binnenland würde zum Bindeglied zwischen seinen beiden mächtigen Nachbarn und wäre dann mit Südostasien, Zentralasien und sogar Europa direkt verbunden. Auch Bhutan zeigt inzwischen Interesse an einer engeren Kooperation mit B&R.

Im Osten verspricht sich die Regierung von Bangladesch durch eine engere Zusammenarbeit mit China Aufwind für die Umsetzung ihres ehrgeizigen Programms, bis 2021 den Aufstieg unter die Länder mit mittlerem Einkommen zu schaffen. Bislang abhängig vom großen Nachbarn Indien, möchte sie sich durch intensive Kontakte gen Osten neue Spielräume verschaffen.

Der wohl gravierendste Grund für die vehemente Ablehnung in Indien ist allerdings, dass ausgerechnet der Erzfeind Pakistan einer der wichtigsten B&R-Partner ist. Der 1960



Treffen von Staatschefs beim „Belt & Road Forum on International Cooperation“ 2017 in Beijing, Foto: wikimedia commons

eröffnete Karakorum Highway war ein erster Meilenstein in den Verkehrsverbindungen zwischen den beiden Ländern. Pakistan ist für China nicht nur wegen seiner geostrategischen Position am Eingang zum Persisch-Arabischen Golf wertvoll, sondern auch als potenzieller Verbündeter in der islamischen Welt. Bei seinem ersten Staatsbesuch in Islamabad im April 2015 schmeichelte Xi Jinping: „Mir ist, als würde ich meinen eigenen Bruder besuchen“. Salz in die Wunden reibt zusätzlich, dass der Wirtschaftskorridor CPEC zwischen der westchinesischen Provinz Xinjiang und der Hafenstadt Gwadar durch die Region Gilgit-Baltistan im pakistanisch kontrollierten Teil von Kaschmir verläuft. Für das Vorzeigeprojekt für B&R wurden Pakistan bis zu 60 Milliarden US-Dollar versprochen, um Verkehrsverbindungen, Häfen und Industriezonen auszubauen, Kraftwerke zu errichten und die Landwirtschaft zu modernisieren.

Lücken im Wirtschaftskorridor

Das bislang einzige größere B&R-Projekt, bei dem eine Beteiligung Indiens angeboten wurde, ist der Wirtschaftskorridor von Kunming, der Hauptstadt der chinesischen Provinz Yunnan, durch Myanmar und Bangladesch zur indischen Metropole Kolkata in Westbengalen, nach den vier beteiligten Ländern abgekürzt BCIM. Der erste Streckenabschnitt zwischen Kunming und Ruili an der Grenze mit Myanmar ist bereits vierspurig ausgebaut. Doch dahinter beginnen die Probleme. Schwerer als das unzugängliche Terrain der zerklüfteten Bergregionen wiegen wirtschaftliche und politische Vorbehalte, die Chinas diplomatischen Strategien und seiner finanziellen Anreizpolitik hier Grenzen setzen.

Geostrategisch ist Myanmar wichtig für einen direkten Zugang Chinas zum Indischen Ozean. Bis zur wirtschaftlichen und politischen Öffnung war Peking die wichtigste Stütze der bis dahin herrschenden Militärregierung.

Aus dieser Zeit stammen das gemeinsame Shwe-Erdgasprojekt im Golf von Bengalen und die Erdöl- und Erdgas-Pipelines zwischen Kyaukpyu und Yunnan, mit denen China seine Abhängigkeit von Transporten durch die Meerenge von Malakka verringert. Doch die neue Zivilregierung sucht lieber Investoren und Unterstützung im Westen und in Japan. Der Handel mit China ist rückläufig, ebenso wie chinesische Investitionen. Großobjekte wie der Staudamm Myitsonne liegen nach lokalen Protesten und Konflikten mit der Regierung auf Eis. Auch die geplante riesige Sonderwirtschaftszone Kyaukpyu mit Hafen, Industriepark und Stadtentwicklungsprojekt kommt kaum voran. Die Sorgen sind verbreitet, dass das Vorhaben zu groß und zu teuer ist, die Verschuldung vorantreiben wird, kaum Beschäftigung und industrielles Wachstum bringt, und die Notwendigkeit landwirtschaftlicher Entwicklung, von der die Mehrheit der Bevölkerung abhängt, ignoriert.

Gebremst wird auch auf dem indischen Abschnitt des Korridors. Dabei hätte die geplante Verbindung eigentlich für die nordostindischen Bundesstaaten Arunachal Pradesh, Nagaland, Mizoram oder Tripura Vorteile. Bislang sind sie nur durch einen schmalen Landstreifen im Norden von Bangladesch („chicken neck“) mit dem übrigen Land verbunden. Durch neue Verkehrsverbindungen würden sie von einer Sackgasse zu einer Brücke zwischen Indien, China und Südostasien werden. Doch das einzig handfeste Ergebnis zahlreicher Verhandlungsrunden über den gemeinsamen Wirtschaftskorridor ist der Event einer Autorallye K2K auf der rund 3.000 Kilometer langen Strecke zwischen Kunming und Kolkata, 2013 initiiert von indischen Industriellen unter dem Seidenstraßen-Slogan „Bindungen herstellen, Freundschaften fördern“.

Regionales Infrastruktur-Wettrüsten

Anstatt mit B&R zu kooperieren, entwirft die

indische Zentralregierung lieber eigene Infrastrukturprojekte. Als Verbindung zwischen den nordöstlichen Bundesstaaten und Thailand ist eine „trilaterale Schnellstraße“ durch Myanmar geplant, eine weitere zum Hafen Sittwe in Myanmar und damit zum Meer, beides ohne chinesische Hilfe. Die Vorhaben sind Teil der indischen „Look East Policy“, einer stärkeren wirtschaftlichen und außenpolitischen Orientierung nach Südostasien. Der Zugang zu den boomenden Märkten in der ASEAN-Region spielt dabei ebenso eine Rolle wie der Wunsch, dem Rivalen China nicht das Feld zu überlassen.

Wie im Osten versucht New Delhi auch im Westen und im Indischen Ozean Region mit eigenen Infrastrukturplänen gegenzuhalten. Das Projekt „Mausam“ (Monsun), das Narendra Modi im September 2014 vorstellte, soll historische Handelsbeziehungen im Indischen Ozean wiederbeleben und wurde von der Zeitschrift *The Diplomat* schnell als „die wichtigste außenpolitische Initiative, um China zu kontern“, gerühmt. Bewerbungen indischer Investoren um den Ausbau der Häfen Trincomalee auf Sri Lanka und Sittwe in Myanmar könnten dazu führen, eine eigene Perlenkette aufzuziehen. Die Inselgruppe der Andamanen und Nicobaren, bislang ein wichtiges Naturschutzgebiet und Rückzugsraum für indigene Völker, würde zu einer Sicherheits- und Handelszone werden. Der Hafen Chabahar im Iran, keine 100 Kilometer westlich von Gwadar, mit einer Sonderwirtschaftszone für indische Investoren ist als Drehscheibe für einen seit langem geplanten Transportkorridor (North-South Transport Corridor) gedacht. Dadurch würde Indien unter Umgehung von Pakistan ein Zugang zu Rohstoffen und Absatzmärkten im Iran, Russland und der Kaukasusregion eröffnet.

Bewegung in den Beziehungskisten

Allerdings fehlen der indischen Regierung die Steuerungsmöglichkeiten des straff geführten chinesischen Staatskapitalismus. Auch mit den chinesischen Milliardenkrediten, Baufirmen mit Erfahrungen in Großprojekten und welt-

weit operierenden Hafenbetreibern und Reedereien kann Indien nicht mithalten, zumal es selbst einen erheblichen Rückstand beim Infrastrukturausbau hat. In diesem ungleichen Kampf „sieht Indien zunächst wie der große Verlierer aus“, meint Christian Wagner von der Stiftung Wissenschaft und Politik. Deshalb sucht es nach Verbündeten. 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. Ein Wachstumskorridor zwischen Asien und Afrika soll Chinas Seidenstraßen-Engagement in Ostafrika kontern. Und - symbolisch höchst bedeutsam - erhielten nicht chinesische, sondern japanische Unternehmen den Zuschlag für Indiens erste Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke zwischen Mumbai und Ahmedabad. Auch wird versucht, eine schon länger bestehende Allianz mit den USA, Japan und Australien (Quad) wiederzubeleben.

Außerdem signalisierten indische Unternehmen mit der Rallye K2K, dass Teile der Wirtschaft den Angeboten der Seidenstraßen-Initiative durchaus positiv gegenüber stehen. Sie erwarten sich von einer engeren Kooperation mit China beim Infrastrukturausbau im BCIM-Korridor in dem schwierigen, abgelegenen Länderdreieck Erleichterungen für den Handel, den Abbau von Gas, Kohle, Bauxit, Kupfer und Holz in der rohstoffreichen Region und den Ausbau der Wasserkraft.

Um einen ähnlichen Aufstieg wie China zu erreichen, braucht Indien darüber hinaus die engere Zusammenarbeit. Die wirtschaftliche Liberalisierung seit dem Beginn der 1990er Jahre hat zwar zu höheren Wachstumsraten und ausländischen Investitionen geführt, doch nicht zu einer breiten wirtschaftlichen Diversifizierung oder internationaler Konkurrenzfähigkeit, abgesehen von einigen Bereichen wie Informationstechnologie, Pharma- und Stahlindustrie. 2016 war Chinas Bruttoinlandsprodukt fünfmal höher als das indische, bei annähernd gleicher Bevölkerung. In der

Handelsbilanz klappt auf indischer Seite ein Defizit von annähernd 52 Milliarden US-Dollar. Und chinesische Investoren rangieren in Indien bislang bestenfalls im Mittelfeld. Auch der erhebliche Bedarf beim Ausbau der Infrastruktur sowohl in Indien selbst wie in der Region legt anstelle eines ungleichen Wettrennens eine Zusammenarbeit nahe. Es gibt Vorschläge, Modis Leuchtturmprojekt „Mausam“ mit der maritimen Seidenstraße abzustimmen, Gwadar in Pakistan und Chabahar im Iran könnten Schwesterhäfen werden. In der Süd-Süd-Kooperation der BRICS-Länder arbeiten China und Indien bereits zusammen. Indien ist ebenso wie Pakistan Gründungsmitglied der neuen Investitionsbank AIIB und sogar zweitgrößter Anteilseigner. Beide wurden auf Betreiben Russlands 2017 in die Shanghai Cooperation Organisation aufgenommen, die China und einige zentralasiatische Mitgliedsländer gerne zu einem Wirtschaftsverbund ausbauen wollen.

Optimisten auf beiden Seiten der indisch-pakistanischen Grenze halten es deshalb für denkbar, dass China und die Seidenstraßen-Initiative die regionalen Konflikte entschärfen könnten. Wissenschaftler vom Centre for International Peace and Stability im pakistanischen Islamabad sehen „China in einer einflussreichen Position, um die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Pakistan und Indien zu verändern“. Ein Kommentar in der indischen Hindustan Times mahnt die hindu-

fundamentalistische Regierung in New Delhi, „eine harte Haltung gegenüber Pakistan mag für die BJP gute Innenpolitik sein, ist aber nicht die Geopolitik, die Indien braucht“. Ähnlich sieht Christian Wagner in den zahlreichen Infrastrukturprojekten, in denen die Länder der Region in wechselnden Konstellationen und teils neuen Allianzen zusammenarbeiten, den „vermutlich wichtigsten Faktor, der langfristig eine neue politische Geographie in Südasien entstehen lassen könnte.“ Er hält ein Szenario für „denkbar, in dem langfristig sogar eine Beilegung des Kaschmirkonflikts möglich erscheint“.

Vorerst überlagert allerdings das Misstrauen, dass China andere als nur hehre und partnerschaftliche Ziele verfolgt, die möglichen Vorteile einer Kooperation. Weiterhin ist die Furcht verbreitet, Indien würde dadurch seine Souveränität, seine Handlungsautonomie und seine wirtschaftliche und politische Eigenständigkeit verlieren, ganz zu schweigen von der Gefahr, dass im Indischen Ozean eine neue militärische Konfliktzone entsteht. ■

*Dieser Beitrag ist eine überarbeitete Fassung eines Kapitels aus dem Buch: Uwe Hoering, Der Lange Marsch 2.0. Chinas Neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell. In Kooperation mit Stiftung Asienhaus. VSA-Verlag, Hamburg 2018
im Internet: <https://www.asienhaus.de/nc/publikationen/detail/der-lange-marsch-20-chinas-neue-seidenstrassen-als-entwicklungsmodell/>
[https://www.vsa-verlag.de/index.php?id=6576&tx_ttnews\[tt_news\]=17695](https://www.vsa-verlag.de/index.php?id=6576&tx_ttnews[tt_news]=17695)*



Die alte Stadtmauer in Xi'an, der Stadt, die den Beginn der historischen Seidenstraße markiert.

Foto: wikimedia commons