

## **Chinas „neue Seidenstraße“: Zentralasien im Visier**

Autor: Patrick Bessler, Berlin

**Mit der One Belt One Road-Initiative hat China ein Mammutprojekt ausgerufen, das Ost und West über massiven Infrastrukturausbau miteinander verbinden soll. Es ist Ausdruck chinesischer Expansion und soll eine ganze Reihe chinesischer Interessen bedienen. Von zentraler Bedeutung sind dafür unter anderem die Staaten Zentralasiens. Doch gerade dort ist die Interessenlage sehr komplex.**

2015 sollte das Jahr der maritimen Kooperation zwischen China und ASEAN werden, kündigte Chinas Vize-Premierminister Zhang Gaoli im September 2014 vollmundig an. Die China-ASEAN Expo in Nanning, auf der er sprach, hatte unter dem Zeichen der „Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“ gestanden. Erst wenige Monate zuvor war ein 20 Milliarden US-Dollar schweres Eisenbahnprojekt in dem ASEAN-Mitgliedsland Myanmar gestoppt worden, aufgrund massiven Protests der lokalen Bevölkerung. Es hätte mit chinesischen Geldern gebaut werden sollen und wäre ein wichtiger Bestandteil von Pekings sogenannter One Belt One Road-Initiative (OBOR) gewesen – einem massiven Infrastrukturreentwicklungsplan, oft als Chinas „neue Seidenstraße“ betitelt.

Wie in diesem Fall liegen Außendarstellung und Realität oft auseinander. Seit seiner ersten Ankündigung im Herbst 2013 in einer Rede des chinesischen Staatspräsidenten Xi vor der Nazarbayev University in Ka-

sachstan ist das Thema in aller Munde. Die „neue Seidenstraße“ soll China seine dritte Öffnung nach der Einrichtung von Sonderzonen und dem Beitritt zur Welthandelsorganisation bescheren. Sie soll die Position des Reichs der Mitte als führende Nation in Asien und der Welt festigen. Und sie soll Asien und Europa näher zusammenbringen und entlang ihrer Routen für wirtschaftliche Entwicklung und Handel sorgen. Wie das in der Realität aussehen soll und kann, ob die Vision aufgeht, welche Konflikte entstehen, wer davon letztlich profitiert – derlei gibt es viele Fragen. Insbesondere angesichts der sich schon jetzt andeutenden mannigfaltigen Herausforderungen und Hürden und der komplexen Interessenlage in Asien. Wenig Zweifel kann jedoch daran bestehen, dass China es mit OBOR ernst meint und 2015, ebenso wie 2014 bereits, sowohl die Planung als auch die Implementation vorangetrieben hat. Immer dichter wird das Netz von Investitionsabkommen in den Ländern entlang der zwei geplanten Hauptrouten der „neuen Seidenstraße“, flankiert von neu ins Leben gerufenen Institutionen wie Entwicklungsbanken und Investitionsfonds.

### **Zwei Routen, mehr als Beton und Stahl**

Mit der One Belt One Road-Initiative will China an die historische „Seidenstraße“ anknüpfen, die bis vor rund 800 Jahren Ostasien, Mittelasien und den Mittelmeerraum miteinander verband. Das weit verzweigte Netz von Handelswegen brachte nicht nur den Austausch von Waren, sondern auch von Kulturen, Ideen und politischem Einfluss zwischen West und Ost.

In dieser Tradition möchte China die Lücken zwischen Asien und Europa mit Straßen, Schienen, Schifffahrtslinien, Häfen und Industriekorridoren schließen. Peking verspricht sich davon bessere Beziehungen mit, engere Anbindungen an und größeren Einfluss auf seine Nachbarländer in der Region,



bis hin nach Ostafrika, dem Mittleren Osten und Europa. Für China bedeutet OBOR zudem ein Mittel, eigene unterentwickelte Regionen zu fördern, die entlang der geplanten Korridore liegen. Die Sicherung von Ressourcen wie Öl, Gas, Uran, Kupfer und Gold ist ein weiteres zentrales Motiv. Ebenso wie der Auf- und Ausbau neuer Handelswege und Absatzmärkte. Einem Bericht der Nachrichtenagentur Reuters zufolge äußerte Xi einer Delegation chinesischer Unternehmer gegenüber die Hoffnung, in rund zehn Jahren ein Handelsvolumen mit den OBOR-Staaten von über 2,5 Billionen Dollar zu erreichen.

Zwar sind Süd- und Südostasien mit Indien und den ASEAN-Staaten ebenfalls zentrale Bestandteile der Initiative. Doch besonderes Augenmerk gilt den zentralasiatischen Staaten wie Kasachstan, Kirgisistan, Turkmenistan und Usbekistan. Seit 2013 gilt China als deren wichtigster Handelspartner – mit einem Handelsvolumen von rund 50 Milliarden Dollar liegt es vor Russland. Anfang des Jahrtausends belief sich der Wert noch auf 1,8 Milliarden Dollar, so Zahlen des Internationalen Währungsfonds (IWF). China ist zudem nicht nur größter Investor in der Region, sondern auch einer der größten Importeure von Ressourcen.

Im März 2015 veröffentlichten Chinas oberste Wirtschaftsplanungsbehörde, die National Development and Reform Commission (NDRC), und das chinesische Außenministerium ein Programm, das Planungsdetails der OBOR-Initiative nannte. In erster Linie ist Chinas neue Seidenstraße eine Ansammlung massiver Infrastrukturprojekte, die sich in zwei Routen unterteilen lässt: Der „Silk Road Economic Belt“ ist eine westwärts gewandte Überlandverbindung. Er erstreckt sich von Xián in Zentralchina aus über das Festland in Zentralasien nach Samarkand, Teheran, Istanbul, Moskau, durch Osteuropa nach Duisburg und schließlich bis Rotterdam. Zentrale Elemente sind der Ausbau der Transportwege und

von Erdgas-Pipelines. Über Güterzugverbindungen sollen Waren in Zukunft schneller ihr Ziel erreichen können als über See. In China selbst zieht sich der Korridor durch sieben Provinzen. Im Februar startete eine erste internationale Zugverbindung zwischen Lianyungang, in der Provinz Jiangsu, nach Kasachstan.

Die nach Süden ausgerichtete „Maritime Silk Road“, ist eine auf Seewege fokussierte Handelsroute, die Südostasien mit dem Mittleren Osten, Ostafrika und Europa verbinden soll. Ausgehend in Fuzhou, zieht sie sich die chinesische Küste entlang gen Süden bis nach Hanoi, nach Jakarta und Kuala Lumpur, durch die Straße von Malakka in den indischen Ozean über Colombo nach Nairobi und schließlich am Horn von Afrika vorbei durch das Rote Meer und das Mittelmeer über Athen nach Venedig. Auch hier wird die notwendige Infrastruktur massiv ausgebaut werden. China plant dazu Investitionen in Hafenanlagen und Werften beispielsweise in Bangladesch, Sri Lanka, den Malediven und Pakistan.

Wie der Plan von NDRC und Außenministerium betont, geht es aber nicht nur um „harte“ Infrastruktur aus Asphalt, Beton und Stahl. Auch der Ausbau von Kommunikation und Informationsaustausch unter allen beteiligten Staaten und Akteuren, sowie der politischen und wirtschaftlichen Kooperation ist ein zentraler Aspekt der „neuen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“. Ein Beispiel ist die Zusammenarbeit in Sachen Zollabwicklung. Hier sucht China bereits nach engerer Kooperation beispielsweise mit Kasachstan, Polen und Russland. Zudem sollen etwa finanzielle Integration und kollektive maritime Sicherheit gefördert werden.

Betroffen sind über 60 Länder aus den sieben Regionen Südasiens, Zentralasien, ASEAN, Zentral- und Osteuropa, Westasien und Nordafrika. Zu den Schlüsselländern gehören die ASEAN-Staaten, Russland, Polen, Belarus, die Türkei, Saudi Arabien, Sri Lan-



ka, Indien, die Mongolei, Kasachstan, Kirgisistan und Pakistan. Einer weit verbreiteten Schätzung zufolge sollen diese Länder bis zu 4,4 Milliarden Menschen mit einem verfügbaren Einkommen von 21 Billionen Dollar umfassen. Einem Bericht der chinesischen Renmin University zufolge sollen die von OBOR betroffenen Länder 55 Prozent des weltweiten Bruttonationalprodukts und 75 Prozent der bekannten Energiereserven abdecken, berichtete die Nachrichtenagentur Xinhua. Der Handel mit diesen Ländern macht rund ein Viertel des gesamten chinesischen Handelsvolumens aus. 2013 belief er sich auf über eine Billion Dollar und wuchs mit rund 19 Prozent schneller als Chinas gesamter Außenhandel im Durchschnitt, schreibt Wang Yiwei, Leiter des Institute of International Affairs der Renmin University.

Insbesondere für die Länder Zentralasiens könnte die „neue Seidenstraße“ einen spürbaren Entwicklungsschub bringen. Der intraregionale Handel könne von ihr profitieren. Er macht dort nur rund 6,2 Prozent der grenzüberschreitenden Wirtschaftsaktivitäten der Länder aus, heißt es in einer Analyse des European Council on Foreign Relations. Zudem könnte OBOR für sie einen Ausweg aus der Abhängigkeit vieler zentralasiatischer Staaten von Russland bieten, insbesondere was Auslandsrücküberweisungen angeht. Die seien 2014 aufgrund der wirtschaftlich angespannten Lage in Russland um 15 Prozent gesunken.

### **Massive Summen benötigt**

Einem Bericht des China-Britain Business Council zufolge ist der Zustand der Infrastruktur in den Ländern entlang der Route schlechter als im Weltdurchschnitt. Laut dem Internationalen Währungsfonds (IWF) gelten nur sieben der gezählten 64 betroffenen Länder als wirtschaftlich entwickelt. Das Beratungsunternehmen PwC schätzt, dass sie bis 2020 Investitionen in

Transportinfrastruktur in Höhe von 5 Billionen Dollar benötigen werden. Die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) geht davon aus, das allein in Asien-Pazifik jährlich rund 800 Milliarden Dollar für Infrastruktur fehlen.

Peking ist willens und in der Lage dazu, Geld in die Hand zu nehmen und investiert dieses über verschiedene Kanäle. Rund 40 Milliarden US-Dollar sollen über den im Dezember 2014 eigens dazu ins Leben gerufenen Silk Road Fund (SRF) gehen. Hinter ihm stehen die State Administration of Foreign Exchange, die China Investment Corporation, die Export-Import Bank of China und die China Development Bank. Er zielt auf konkrete Infrastrukturprojekte wie Eisenbahnlinien und Pipelines ab, vor allem in Zentralasien. 50 Milliarden Dollar gehen in die neu gegründete Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Sie startete ebenfalls 2014 auf Chinas Initiative hin. An der multilateralen Bank sind derzeit 57 Nationen beteiligt, darunter auch Deutschland. China ist der mit Abstand größte Anteileigner und hat damit die meisten Stimmrechte. Auch die AIIB zielt in erster Linie auf Infrastrukturinvestitionen ab. Im Unterschied zum SRF speisen sich die Gelder jedoch nicht nur aus heimischem Kapital. Zudem soll der SRF auch in Projekten mit höherem Risiko und höheren Renditen investieren. Weitere 10 Milliarden Dollar sollen über die New Development Bank verteilt werden. Sie wurde im Sommer 2014 von Brasilien, Russland, China und Indien als Gegenentwurf zu Weltbank und IWF ins Leben gerufen.

Der European Council on Foreign Relations geht in seiner Analyse gar von Investitionen in Infrastruktur im Rahmen der OBOR-Initiative in Höhe von bis zu 300 Milliarden Dollar über verschiedene weitere bi- und multilaterale Kanäle aus. Hinzu kämen private Investoren und „Wettbewerber“, wie die Asia Development Bank (ADB), über die beispielsweise Japan versucht, seinen Ein-



fluss in der Region insbesondere gegenüber China zu festigen. Erst Mitte 2015 hatte Tokyo Investitionen in einen Fonds der ADB in Höhe von 110 Milliarden Dollar angekündigt, als Antwort auf Pekings Bemühungen um die AIIB.

### Umsetzung bereits voll im Gange

In seiner Rede vor der Nazarbayev University hatte Präsident Xi Jinping bereits das Vorgehen bei der Umsetzung von OBOR angekündigt: Am Anfang müsse die Kommunikation zwischen den betroffenen Ländern erhöht werden. Alle Entscheidungen sollten auf gemeinsamer Basis getroffen werden, China wolle nicht unilateral vorgehen. Im zweiten Schritt müsse die Transportinfrastruktur geschaffen werden. Drittens brauche es Rahmenwerke für Handel und Investitionen. Viertens stünde eine Vereinheitlichung des Geldsystems an. Medienberichten zufolge sollen ab 2016 fünf Jahre der strategischen Planung einen reibungslosen Start der Implementierung des Megaprojekts ab 2021 garantieren. Bis 2049 könnten dann alle zentralen Teilprojekte der Seidenstraße abgeschlossen sein – pünktlich zum 100. Geburtstag der Staatsgründung der Volksrepublik China. Allerdings kann OBOR auch mehr als ein Versuch gewertet werden, bereits begonnene Entwicklungen in einen Rahmen zu bringen und weiterzuentwickeln, denn als genuines Projekt. Entsprechend hat die Implementierung von Teilen des Plans bereits begonnen. Ein Beispiel für einen Teilabschnitt der OBOR-Initiative ist der Bangladesch-China-Myanmar-Korridor. Dieser verbindet Kaxgar in der Provinz Xinjiang mit dem Tiefseehafen Gwadar in Pakistan. Dort hatte Xi im Frühjahr 2015 einen Investitionsplan in Höhe von 46 Milliarden Dollar für die Entwicklung der lokalen Energie- und Transportinfrastruktur angekündigt. Das ist rund ein Fünftel des pakistanischen BIP und etwa das Zehnfache der US-

amerikanischen Investitionen in dem Land, schreibt Shuaihua Wallace Cheng, Leiter des International Center for Trade and Sustainable Development (ICTSD) in Genf. Zu den geplanten 56 Projekten gehören beispielsweise Investitionen in ein Wasserkraftwerk in Höhe von 1,65 Milliarden Dollar sowie in den Ausbau des Hafens, der in Teilen bereits unter der Kontrolle chinesischen Managements ist. Rund 80 Prozent der chinesischen Ölimporte gehen durch die Straße von Malakka, in der das US-amerikanische Militär die Sicherheitslage dominiert. Eine Route über Gwadar könnte dies umgehen und würde zudem Zeit sparen, so Cheng.

In Colombo, Sri Lanka, investiert China 1,4 Milliarden Dollar in die Entwicklung des Hafens. Damit soll dieser an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Häfen Singapur und Dubai gewinnen, die mit zunehmendem Handel an die Grenzen ihrer Belastbarkeit stoßen könnten. Im Rahmen einer Vierländertour Xis im Herbst 2014 durch Zentral- und Südasien bekräftigte Sri Lankas damaliger Präsident Mahinda Rajapaksa das Bestreben seines Landes, Teil der Maritimen Seidenstraße zu werden. Die Hafenstadt soll sich über 233 Hektar erstrecken und Büros, Hotels und Einkaufsmeilen bieten. Bauen wird sie das chinesische Staatsunternehmen China Communications Construction Co. (CCC). Insgesamt sollen sich die Investitionen in den kommenden 15 Jahren auf rund 20 Milliarden Dollar belaufen, berichtet Bloomberg. Sri Lanka soll 125 Hektar des Landes in Staatsbesitz behalten, 20 Hektar gehen an CCC. Der Rest werde an das Unternehmen für einen Zeitraum von 99 Jahren verpachtet. Colombo hat eine besondere strategische Bedeutung. Der Hafen ist der einzige in Südasien, der von 18 Meter tiefen Frachtschiffen angesteuert werden kann.

Bei seinem Besuch in den Malediven im Dezember 2014 unterschrieben Xi und der maledivische Präsident Abdullah Yameen



ein Abkommen über chinesische Investitionen in den Ausbau des lokalen Flughafens und einer Brücke, die diesen mit der Hauptstadt verbindet. Medienberichten zufolge soll Yameen vorgeschlagen haben, die Brücke nach Vollendung „China Brücke“ oder „Brücke der chinesischen Freundschaft“ zu nennen.

Weitere ähnliche Abkommen unterzeichnete Chinas Regierung 2014 unter anderem mit Kasachstan, Usbekistan und Kirgisistan, im Wert von insgesamt 48 Milliarden Dollar.

In Kargas in Kasachstan, nahe der Grenze zu China hat die kasachische Eisenbahngesellschaft Kazakhstan Temir Zholy (KTZ) rund 900 Millionen Dollar in den Bau eines Trockenhäfens investiert. Der soll ein effizienteres Umfrachten von chinesischen Zügen auf kasachische ermöglichen. Die chinesische Provinz Jiangsu im Osten Chinas kündigte an, sich mit rund 600 Millionen Dollar an dem Projekt zu beteiligen. Einem Bericht der Financial Times zufolge hat sich die Zahl der umgeschlagenen Frachtcontainer dort zwischen 2011 und 2014 bereits verachtzehnfacht.

Auch in den ASEAN-Ländern ist China in Sachen OBOR aktiv, wenngleich viele Länder des losen Staatenbunds dem großen Nachbar gegenüber skeptisch sind. In Laos baut China eine Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt Vientiane und der chinesischen Provinz Yunnan, mittels eines chinesischen Kredits in Höhe von 7,2 Milliarden Dollar. Das BIP von Laos beläuft sich auf rund 8,3 Milliarden Dollar. In Indonesien gewann China im Oktober 2015 einen hart umkämpften Auftrag für den Bau einer rund 150km langen Hochgeschwindigkeitszugverbindung zwischen Jakarta und Bandung. In einer zweiten Bauetappe soll die Linie bis in das 570km von Jakarta entfernte Surabaya verlängert werden. Auch Japan war an dem Projekt interessiert und schätzte die Kosten für die erste Strecke einem Bericht der Jakarta Post zufolge auf rund 4,4 Milliarden Dollar. Um der indonesi-

schen Regierung die Entscheidung zu erleichtern, bot China einen Kredit in Höhe von 5,5 Milliarden Dollar für die Finanzierung des Projekts. Das Angebot war nach mehrmaligem Anpassen letztlich besser als das japanische.

Auch in Europa verfolgt China seine „Seidenstraße“. In Serbien investierte Peking 167 Millionen Dollar in eine Brücke über die Donau – nur das erste von vielen Projekten in dem Land, wie Chinas Premierminister Li Keqiang bei der Eröffnungszeremonie ankündigte. Dazu gehört eine geplante Hochgeschwindigkeitseisenbahnverbindung zwischen Belgrad und Budapest im Wert von geschätzten 1,9 Milliarden Dollar. Die Zugverbindung soll Teil einer Land-See-Verbindung werden, die von Piräus aus über Budapest, Skopje und Belgrad eine Brücke in Richtung China schlagen soll. Ein entsprechendes Abkommen dazu unterschrieb Li im November im Rahmen des vierten China-Central and Eastern Europe Summit (CEE) in Suzhou. Mit dabei waren neben Ungarn und Serbien Vertreter 14 weiterer europäischer Länder, wie Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Polen und der Slowakei. Im griechischen Hafen Piräus hat die staatliche chinesische Reederei Cosco bereits große Teile des Containerhafens gepachtet. Nun will sie auch weitere Teile des Personenbahnhofs kaufen, der zur Privatisierung ausgeschrieben ist. Für China gilt Piräus, einer der größten Häfen im Mittelmeer, als strategisch wichtiges Tor zu Europa.

Bereits im Dezember 2014 trafen die ersten chinesischen Züge in Madrid ein, die dazu die neu entstandene, angeblich längste Eisenbahnverbindung der Welt genutzt hatten. Sie erstreckt sich über 13.000 Kilometer und nimmt ihren Ursprung in Yiwu, in der Provinz Zhejiang an der chinesischen Küste, nahe Shanghai. Die Fahrt dauert rund drei Wochen und damit rund halb so lang wie eine Fahrt mit einem Containerschiff. Zwischen Duisburg und Chongqing im Südwest-



ten des Landes verkehren Züge mittlerweile fünfmal die Woche.

### **Implizite Motivation Chinas**

Neben den expliziten Beweggründen wie Ressourcensicherung und Ausbau des Handels, verfolgt China mit OBOR einige Motive, die erst auf den zweiten Blick sichtbar werden. Das heißt allerdings keineswegs, dass die chinesische Regierung darum bemüht wäre, diese impliziten Beweggründe zu verborgen.

Sehr offen steht die Annahme im Raum, dass OBOR ein Mittel für China sei, die über die letzten Jahre des boomenden Wirtschaftswachstums aufgebauten Überkapazitäten in einigen Industrien abzubauen oder auszugleichen. Das Problem deutete sich in einigen staatlich gelenkten Industrien bereits vor der globalen Finanzkrise von 2008/09 an. In deren Folge pumpte die Regierung noch mehr Subventionen in diese Sektoren als ohnehin schon. Befürchtete Nachfrageeinbrüche in den westlichen Ländern sollten so ausgeglichen werden. Fast 500 Milliarden Dollar steckte China damals unter anderem über Konjunkturpakete in öffentliche Infrastruktur wie Eisenbahn, städtische Behausung, etc.

Auch der Wettbewerb zwischen den Lokalregierungen gilt als Faktor, der den Ausbau von Überkapazitäten fördert. Durch finanzielle Subventionen haben diese in der Vergangenheit versucht, Industrien anzusiedeln und aufzubauen, um wiederum ihre lokalen Wachstumszahlen in die Höhe zu treiben. Davon profitierten erneut genau die Industrien, die ohnehin bereits Überkapazitäten aufgebaut hatten. Heute hat Chinas Stahlindustrie nicht genutzte Kapazitäten, die sich auf das doppelte der Stahlproduktion der USA belaufen. Unter ähnlichen Zuständen leiden unter anderem Bereiche wie Eisen, Zement, Aluminium, Glas, Kohle, der Schiffbau oder Solarpanele. Laut Shuaihua Wallace Cheng vom ICTSD haben die

Überkapazitäten in einigen dieser Bereiche über 30 Prozent erreicht. Der heimische Bedarf kann sie bei weitem nicht abfangen. Der ausländische Bedarf ist aufgrund schwächernder Leistungen in einigen Kernabnehmerländern ebenfalls keine große Entlastung. Die Überkapazitäten ersatzlos abzubauen, würde massiven Stellenabbau bedeuten. Politisch und sozial dürfte das China teuer zu stehen kommen. Insbesondere zu einer Zeit, wo sich das Land ohnehin in einer Phase der wirtschaftlichen Transition befindet, in der die Regierung der Bevölkerung und den Märkten niedrigere Wachstumsraten als die gewohnten vermitteln muss.

Investitionen in ausländische Infrastruktur, die mit chinesischen Materialien und Arbeitskraft umgesetzt werden, könnten da ein willkommenes Heilmittel sein, hofft Peking. In welchem Umfang OBOR-Projekte dies leisten können, ist jedoch fraglich. Schon allein der Export der gerade in den Schwerindustrien großen und schweren Werkstoffe könnte sich als kompliziert und wenig lukrativ erweisen.

Gleichzeitig sollen die neuen „Seidenstraßen“-Verbindungen mit dem Ausland ein Mittel sein, um Chinas Hinterland weiter zu entwickeln. Die Kluft zwischen den reicher werdenden, gut ausgebauten Küstenregionen und den unterentwickelten Provinzen in Westchina ist groß. Der Großteil der Provinzen, durch die die Überlandstrecke der OBOR geht, befindet sich in diesen strukturschwachen Regionen. Nur rund ein Sechstel des BIP wird hier erwirtschaftet, heißt es in einer Analyse von HSBC. Die westliche Provinz Xinjiang etwa gilt als ein Kerngebiet des Silk Road Economic Belt und soll unter anderem als Finanzknotenpunkt ausgebaut werden. Ausländische Unternehmen sehen schon umfangreiche neue Geschäftschancen im Ausbau der Straßen, Städte und Handelsbeziehungen in Provinzen wie Chongqing, Shaanxi, Sichuan, oder Yunnan. Aber auch in den Küstenprovinzen



wie Fujian, Guangdong, Jiangsu und Zhejiang im Osten ergeben sich neue Chancen für weiter entwickelte Sektoren wie Finanzen oder professionelle Dienstleistungen, Health Care, Logistik oder E-Commerce, analysiert der China-Britain Business Council (CBBC). Zwar seien noch keine Details über die regionale Entwicklung einzelner Provinzen innerhalb Chinas bekannt. Dennoch sei aus Gesprächen mit den lokalen Behörden klar, dass alle Provinzen des Landes erwarten, von OBOR zu profitieren und entsprechende Pläne ausarbeiten, so der CBBC.

Aus Sicht vieler Beobachter ist Chinas Vorstoß auch eine Reaktion auf das engere wirtschaftliche Zusammenrücken im Asien-Pazifik-Raum im Rahmen der „Transpazifischen Partnerschaft“ (TPP). Unter den zwölf TPP-Nationen finden sich mit Japan und den USA Chinas größte Konkurrenten um regionale politische und wirtschaftliche Vormacht. Während China in diesen Dingen nach außen eine zurückhaltende Rhetorik bemüht, scheint die Sache aus Sicht vor allem japanischer konservativer Kritiker klar: „Peking hat Ambitionen, einen signifikanten Teil des Pazifiks unter seinen Einfluss zu bringen“, schrieb die japanische Wirtschaftszeitung Nikkei im September 2015 über die „neue Seidenstraße“. Tatsächlich entschied sich Japan öffentlich für eine Teilnahme an den Verhandlungen um die TPP im ersten Halbjahr 2013. China war bei diesem geplanten Abkommen von Anfang an außen vor – und reagierte nur ein paar Monate später mit der ersten öffentlichen Verkündigung der OBOR-Initiative.

Ein weiterer zentraler Beweggrund Chinas ist das Bestreben, die eigene **Währung zu internationalisieren**. Bis dato spielt der Yuan als internationales Zahlungsmittel im Vergleich zu Dollar und Euro eine untergeordnete Rolle, auch wenn er zum weltweit viertmeistgenutzten Zahlungsmittel avanciert ist. Denn mit einem Anteil von rund 2,8 Prozent an allen weltweiten Zahlungen

ist dies nur ein schwacher vierter Platz. Das Pfund kommt auf 9 Prozent, der Euro auf 29 und der Dollar auf 45 Prozent. Das soll sich aus Sicht Chinas ändern. Zumal das Land mit rund 12 Prozent für einen vergleichbaren Anteil am Welthandel verantwortlich zeichnet wie die USA. Die Regierung verfolgt diese Internationalisierung bereits seit geraumer Zeit über verschiedene Wege. 2010 kündigten Russland und China im Schulterschluss an, ihre eigenen Währungen für bilateralen Handel nutzen zu wollen. 2012 unterzeichneten China und die Vereinigten Arabischen Emirate ein Währungsswap-Abkommen im Höhe von rund 5,5 Milliarden Dollar. Ähnliche Abkommen etwa mit der Türkei im Wert von 1,6 Milliarden Dollar folgten. Auch die Gründung der AIIB gilt als Schritt zur Internationalisierung des Yuan. Einen weiteren Erfolg in dieser Richtung konnte China im November 2015 verzeichnen, als der IWF entschied, den Renminbi in den Korb der Reservewährungen des Fonds aufzunehmen und somit zumindest symbolisch zu einer Leitwährung zu erklären.

### Komplexe Interessenlage

China ist nicht das einzige Land mit Ambitionen in Ost-, Süd- und Zentralasien, Osteuropa und Nordafrika. Die Interessenlage ist so komplex, wie die Länder unterschiedlich. Und Chinas OBOR ist nicht der einzige sogenannte „Seidenstraßen“-Plan. Die One Belt One Road-Initiative wird vor allem aus US-amerikanischer Perspektive gern als Reaktion auf die 2011 angekündigte „pivot to Asia“-Strategie der Regierung Obama gesehen. Zu ihr gehört neben dem Engagement in der TPP der Plan, bis 2020 60 Prozent der amerikanischen See- und Luftstreitkräfte im Ausland in Asien zu stationieren. Aus chinesischer Sicht wird dies als Eindämmungsversuch chinesischen Einflusses in der Region gesehen. Die USA riefen außerdem 2011 mit einem Plan zur ver-



stärkten Integration von Wirtschaft und Infrastruktur in Zentralasien ihre Version der „Seidenstraße“ aus, wie der US-Think Tank Council of Foreign Relations (CFR) schreibt. Sie sollte sich auf Zentral- und Südasien konzentrieren, mit Afghanistan als Ausgangspunkt. Diese „Seidenstraße“ bestehe aus einer Reihe zusammenhängender Investitionsprojekte und regionaler Handelsblöcke mit dem Ziel, Wachstum und Stabilität in der Region zu fördern. So sollte die Basis dafür geschaffen werden, dass sich das kriegsgebeutelte Land nach dem geplanten Abzug der US-amerikanischen Truppen wirtschaftlich unabhängig entwickeln kann. Ein weiterer Fokus der US-Politik liegt darauf, einen regionalen Energiemarkt in Zentralasien zu etablieren. Washington hat dort laut dem US-Außenministerium allein seit 2010 rund 1,7 Milliarden Dollar in Energieprojekte investiert. Diverse Abkommen mit Ländern in der Region wie der Almaty Consensus oder der Cross-Border Transport Accord (CBTA) zwischen Afghanistan, Tadschikistan, und Kasachstan, sollen Handelsbarrieren ab- und Exportkapazitäten ausbauen. Das CASA-1000-Stromnetz ist eine Initiative, die den Transport von Strom aus Wasserkraft aus Tadschikistan und Kirgisistan nach Afghanistan und Pakistan ermöglichen soll. Die USA haben dazu 15 Millionen Dollar bereitgestellt. Im Vergleich zu den massiven Summen, die China zu investieren bereit ist, sei dies jedoch eine eher kleine Investition, so der CFR. Das passt dazu, dass sich die USA weniger auf die Rolle als Geldgeber fokussierten, denn auf die des diplomatischen Vermittlers.

Ein weiteres US-Projekt ist eine Gas-Pipeline zwischen Turkmenistan, Afghanistan, Pakistan und Indien, kurz TAPI genannt. Sie würde vor allem dem an Erdgasvorkommen reichen Turkmenistan eine Diversifikation seiner Abnehmer ermöglichen und soll 33 Milliarden Kubikmeter Erdgas in die drei übrigen Länder liefern. Allerdings

stockte das 10 Milliarden Dollar schwere Projekt lange. Es fehlte an Geldern, da westliche Investoren und die Regierung von Turkmenistan sich nicht einig werden konnten. Mittlerweile steht der Bau Medienberichten zufolge kurz vor Beginn.

Gegenwärtig ist China Turkmenistans wichtigster und einziger nennenswerter Abnehmer, insbesondere nachdem Russland seine Importe drastisch zurückgeschraubt hat. Erst Ende 2014 hatte Turkmenistan eine neue 1.800km lange Pipeline eröffnet, die jährlich 40 Mrd. Kubikmeter Gas nach China transportieren soll. Finanziert wurde sie von der China National Petroleum Corporation (CNPC). Das Geschäft mit dem Gas nach China ist für das Land allerdings wenig lukrativ, schreibt der Central Asia-Caucasus Analyst. Die Gewinne gehen größtenteils dafür drauf, die chinesischen Kredite der CNPC abzuzahlen.

Auch Indien hat eigene Interessen in der Region, in denen unter anderem Afghanistan eine zentrale Rolle spielt. Auf die Ankündigung der „neuen Seidenstraße“ durch Präsident Xi reagierte Neu-Dheli mit einem eigenen „Seidenstraßen“-Konzept, dem sogenannten „Mausam Project“. Seit dem Amtsantritt von Premierminister Narendra Modi 2014 hat Indien seine außenpolitischen Bestrebungen gegenüber Afghanistan, Bangladesch, Pakistan und Sri Lanka spürbar verstärkt.

Vor allem Chinas Ambitionen in und mit Pakistan und Sri Lanka, für das sich China bereits 2013 zum größten Handelspartner entwickelt hat, sind Indien ein Dorn im Auge. China vergibt heute zwei- bis dreimal so viel Entwicklungskredite an das Land, wie westliche Geber.

In Afghanistan gilt Indien als Unterstützer der USA. Es gehört zu den größten Geberländern in Sachen Entwicklungszusammenarbeit dort. 2015 unterzeichneten Indien und die USA eine „Joint Strategic Vision“. Darin heißt es, beide Länder würden gemeinsam die wirtschaftliche Integration vo-



rantreiben, um Süd, Südost- und Zentralasien miteinander zu verbinden. Dies umfasst Energie, Freihandel und Personenverkehr genauso wie Sicherheit – insbesondere im südchinesischen Meer, wo seit langem eine angespannte Lage aufgrund ungeklärter territorialer Ansprüche herrscht, bei denen China eine zentrale Rolle spielt. Beide Länder wollen eine gemeinsame Roadmap entwickeln und in den kommenden fünf Jahren regionalen Dialog stärken, sowie trilaterale Konsultationen mit den Ländern in der Region anstreben, heißt es in der Erklärung. Zudem ist Indien ein Gründungsmitglied der von China initiierten AIIB und bemüht sich um engere diplomatische Beziehungen zu Peking.

Das Bild, das sich daraus ergibt, ist ambivalent. Ähnliches gilt für Russland, das oft als Unterstützer der chinesischen „Seidenstraßen“-Initiative gilt. Allerdings verfolgt Russland zusammen mit Belarus, Kasachstan, Armenien und Kirgisistan eine eigene Freihandels- und Investitionsinitiative, die Eurasische Wirtschaftsunion. Sie trat Anfang 2015 in Kraft. Ende 2015 soll Russlands Präsident Vladimir Putin bei einem Besuch in China anlässlich der Feierlichkeiten zum 70. Jahrestag des Endes des Zweiten Weltkriegs Möglichkeiten besprochen haben, wie beide Initiativen miteinander in Einklang gebracht werden könnten. Allerdings ist auch eine Interpretation weit verbreitet, die eine Konkurrenz zwischen Eurasischer Wirtschaftsunion und OBOR sieht. So habe es in der Vergangenheit auch Bemühungen Moskaus gegeben, chinesische Ambitionen in der Region mittels der Shanghai Cooperation Organisation auszubremsen, schreibt die Financial Times zu dem Thema im Oktober 2015.

In Südostasien ist die Interessenlage geprägt von einem zurzeit gestärkten Staatenbund der ASEAN. Die zehn Mitglieder [wollen ab 2016 mit der ASEAN Economic Community](#) eine eigene Freihandelszone starten, mit der sie sich nicht zuletzt

auch gegen Chinas regionale Ansprüche absetzen wollen. Nichtsdestotrotz sind auch hier chinesische Investitionen willkommen, um die Nachfrage nach neuer Infrastruktur zu bedienen.

Japan hat sich mit seinen Ambitionen und Interessen in der Vergangenheit vor allem auf Ostasien und den ASEAN-Raum beschränkt und kann dort als direkter Wettbewerber Chinas im Rennen um wirtschaftlichen und politischen Einfluss gesehen werden. Ob und wie stark sich Tokyo zukünftig auch in Zentralasien engagieren wird, bleibt abzuwarten.

### **Probleme, Hindernisse & Widerstand**

Ebenso offen ist, welche Dynamik diese komplexe Interessenlage entfalten kann und wie dies die OBOR-Initiative beeinflussen wird. Sicher ist allerdings schon heute, dass China bei der Umsetzung mit einigen weiteren handfesten Problemen konfrontiert werden wird.

Oft gilt China als pragmatisch in Sachen Entwicklungsarbeit. Im Vergleich zu westlichen Ländern kümmere man sich oft nur wenig um internationale Konventionen oder nehme besondere Rücksicht beispielsweise auf die lokale Bevölkerung und Umwelt, lautet die gängige Kritik. Sie ist gleichsam Erklärung dafür, dass China auf dem Schwarzen Kontinent vermeintlich erfolgreicher Projekte durchführe als andere. Allerdings: In Regionen mit schwachen staatlichen Strukturen und mangelnder Rechtsstaatlichkeit, wie dies entlang der OBOR-Routen vielerorts der Fall ist, ergeben sich auch für Chinas Projekte mannigfaltige Hürden und Hindernisse: Oft schwer zu berechnen und meist noch viel schwerer zu steuern, ist etwa die Stimmung in der Öffentlichkeit in den betroffenen Ländern. Auch und insbesondere gegen chinesische Projekte regt sich oft Widerstand, gerade weil sie nicht immer in vollem Maße die Notwendigkeiten der lokalen Stakeholder



berücksichtigen. Oder etwa weil große Teile von Projekten im Ausland mittels chinesischer statt lokaler Arbeitskräfte bewältigt werden. Fehlschläge und Korruption gelten als häufige Fälle in Chinas Entwicklungszusammenarbeit im Ausland. So auch im einangs geschilderten Fall in Myanmar, wo öffentlicher Druck dazu führte, dass eine geplante Eisenbahnverbindung im Wert von 20 Milliarden Dollar zwischen der myanmarischen Stadt Kyaukpyu und Kunming in China gestoppt wurde. Die Anwohner waren in das Projekt nicht einbezogen worden und hatten Sorgen angesichts der Umweltbelastung. Auch in Sri Lanka sollen nach den Neuwahlen von 2015 zuvor unter Ausschluss der Öffentlichkeit und damals von der Opposition als intransparent kritisierte Investitionsabkommen neu geprüft werden. In Griechenland brachten die politischen Turbulenzen von 2015 die chinesischen Pläne, weitere Teile des Hafens von Piräus zu erwerben, vorerst durcheinander. Anfang des Jahres hatte die neue gewählte Regierung unter Führung der Syriza-Partei die Verhandlungen um das Projekt gestoppt. Wenige Wochen später kam dann allerdings erneut die Kehrtwende und Griechenlands damaliger stellvertretender Ministerpräsident Dragasakis bestätigte laut Xinhua in China die weitere Privatisierung der Anlagen.

Chinas „neue Seidenstraße“ ist, wie Präsident Xi selbst betont, in der Tat kein unilaterales Projekt. Entscheidungen über den Bau von Straßen, Häfen, Schienen etc. liegen nicht allein in den Händen Pekings. Sie müssen immer in Abstimmung mit dem jeweiligen Partnerland, bei grenzüberschreitenden Projekten im Zweifelsfall mit mehreren Partnerländern getroffen werden. Das kann viel Zeit in Anspruch nehmen. Eine Vielzahl von involvierten Institutionen wie Weltbank, ADB, Afrikanische Entwicklungsbank, Europäische Bank für Wiederaufbau, dem chinesischen Silk Road Fund, der China Development Bank und dergleichen

mehr kann Projekte zusätzlich verkomplizieren.

Hinzu kommen geografische Gegebenheiten wie raues Terrain und Bedrohungen durch militante Gruppen wie die Taliban in Afghanistan, sowie durch Angriffe separatistischer Gruppen, die in der jüngeren Vergangenheit etwa die Provinz Balochistan in Pakistan trafen. China selbst wurde in der Vergangenheit wiederholt Opfer solcher Vorfälle, zuletzt etwa im November 2015, als drei chinesische Angestellte der China Railway International Group bei einem terroristischen Angriff auf das Radisson Blu Hotel in Bamako, der Hauptstadt Malis, ums Leben kamen. In der für OBOR so wichtigen Provinz Xinjiang hat Peking mit dem Problem der separatistischen Uighuren zu kämpfen. Piraterie ist eine weitere Sorge, die sich in den vergangenen Jahren entwickelt hat.

Eines weiteres, wirtschaftliches Risiko sind niedrige Renditen. Die Konditionen unter denen Entwicklungskredite für lokale Infrastrukturprojekte vergeben werden, sind ohnehin oft schon kaum wirtschaftlich. Hinzu kommt die Gefahr eines kompletten Zahlungsausfalls eines Empfängerstaats. Dass der größte Teil der chinesischen Infrastrukturprojekte im Ausland von staatlichen chinesischen Unternehmen umgesetzt wird, erhöht die Gefahr zusätzlich. Allgemein gelten sie als weniger effizient, profitorientiert und risikoavers, da sie staatlich abgesichert sind. So berichteten etwa 2014 Medien, dass der Chef der China Mining Association zugab, dass 2013 bis zu 80 Prozent aller chinesischen Bergbauprojekte im Ausland wirtschaftliche Fehlschläge gewesen sein.

In China selbst wachsen zudem Opposition und Wettbewerb unter allen involvierten Akteuren, heißt es in einer Analyse des European Council on Foreign Relations, die zu Fehlentwicklungen führen könnten. Man erinnert an die Fehlplanung der Vergangenheit unter Mao, insbesondere in Sachen der Entwicklung des Inlands.

## OBOR als Marshall Plan?

Oft wird OBOR mit dem US-amerikanischen „Marshall Plan“ verglichen, der nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs massiv zum Wiederaufbau Europas beitrug und damit nicht nur Frieden und Wohlstand auf dem „alten Kontinent“ sicherte, sondern auch einen Absatzmarkt für amerikanische Produkte – eine Win-Win Situation für beide Seiten. Tatsächlich hatte bereits 2009 der ehemalige Vize-Direktor der China State Administration of Taxation, Xu Shanda, dem chinesischen Wirtschaftsministerium einen Vorschlag mit dem Titel „[Chinese Marshall Plan](#)“ unterbreitet. Das Konzept schlug vor, Chinas umfangreiche Devisenreserven zu nutzen, um vor dem Hintergrund der globalen Finanzkrise externe Nachfrage zu schaffen.

Wie Wang Yiwei analysiert, unterscheiden sich beide Strategien jedoch deutlich. Der Marshall-Plan war nicht zuletzt darauf ausgerichtet, den Kommunismus in Europa zu verhindern. OBOR habe keinen derartigen ideologischen Unterbau. Zudem sei der Marshall-Plan zunächst eine Einbahnstraße gewesen, bei der Investitionen aus den USA nach Europa flossen. Im Fall der OBOR-Initiative stehe die Aufteilung von Produktionskapazitäten im Sinne komparativer Kostenvorteile im Mittelpunkt. Auch der Zeitrahmen ist ein anderer: Der Marshall-Plan war auf vier Jahre angelegt. OBOR zielt grob auf einen Zeitraum von rund 35 Jahren ab.

Was aber ist Chinas „neue Seidenstraße“ dann?

Die historische Seidenstraße war organisch gewachsen und verband Orient und Okzident, brachte exotische Waren aus fernen Ländern und neue kulturelle Einflüsse. Die „neue Seidenstraße“ ist zwar noch kein kohärenter, in jedem Detail fertig ausformulierter Plan. Aber sie ist das Bestreben, neue Handelswege, Märkte und Ressourcen strategisch zu erschließen und bereits be-

gonnene Entwicklungen in einen entsprechenden Rahmen zu fassen.

In jedem Fall kann sie als Ausdruck einer Expansionsbestrebung der womöglich schon bald größten Volkswirtschaft der Welt verstanden werden. Ihr Charakter scheint dabei eine Mischung zu sein, aus dem traditionellen chinesischen Ansatz der Nichteinmischung und den immer deutlicher und selbstbewusster vorgetragenen Ambitionen Chinas, die Welt mitzugestalten.

Bislang waren vor allem Chinas Ambitionen um regionalen Einfluss in Ost- und Südostasien im Gespräch. Darauf folgten Afrika und Lateinamerika. Spätestens seit Xis Rede vor der Nazarbayev University in Kasachstan steht auch Zentralasien im Vordergrund.

Das Ende der „neuen Seidenstraße“ liegt allerdings anderswo: in Europa.

**Über den Autor:** Patrick Bessler ist freier Journalist und Kommunikationsberater. Zuvor leitete der Japanologe und Politologe die Öffentlichkeitsarbeit der AHK Japan und war Chefredakteur des „[Japanmarkt](#)“. Email: patrick.bessler@gmail.com



Konrad  
Adenauer  
Stiftung

Social and Economic Governance Programme Asia /  
Japan Office

OAG-Haus 4F  
7-5-56 Akasaka, Minato-ku  
Tokyo, 107 0052 Japan  
Tel. +81 3 6426 5041  
Fax. +81 3 6426 5047  
KAS-Tokyo@kas.de  
[www.kas.de/japan/en](http://www.kas.de/japan/en)  
[www.facebook.com/KAS.Japan](https://www.facebook.com/KAS.Japan)