



Wer rettet die liberale Weltordnung?

Weltregion für Weltregion

Wie sich China auch im
Indischen Ozean voranarbeitet

Christoph Hein

Das Vordringen Chinas in den Indischen Ozean ist ohne Beispiel. Indien wird eingeschnürt, Europa berührt. Mit der Neuen Seidenstraße schafft Peking Fakten, die diesen Handelsraum bestimmen werden. Die Reaktion aber ist Ratlosigkeit und Abwarten. Dabei wäre gerade für Europa noch Zeit, auf der Grundlage einer eigenen Geostrategie seine Interessen zu vertreten.

„Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel dieser Welt [...] und damit die Welt selber.“

Sir Walter Raleigh in „History of the World“, 1614

Bis vor einem guten Jahr hatte die Ziegenhirtin Ramoni noch nie ein Auto gesehen. Heute aber sitzt sie hinter dem Steuer eines Monsters: Der 18 Tonnen schwere Minenlaster kommt aus China. Ramoni fährt ihn bis an den Boden der Braunkohlegrube in der pakistanischen Wüste Thar. Dort wird er beladen, Ramoni fährt die gewundene Piste wieder hinauf und steuert die Förderbänder an, die die Kohle zu den nahen Kraftwerken bringen. Rund 5.000 chinesische Arbeiter bauen hier, fünf Autostunden von Karachi entfernt, die Energieversorgung für das Nachbarland auf. Ramoni, die 29-jährige Mutter von sechs Kindern, hütet deshalb keine Ziegen mehr. Sie arbeitet in der Mine und spart auf ein Haus. Ihr Mann ist als Gärtner in der Wiederaufforstung rund um den Tagebau beschäftigt. Das neue Leben, das ihnen Chinas Hilfe für Pakistan beschert, fühlt sich manchmal noch sehr fremd an. Doch es bietet Chancen, die die Familie nie erhofft hatte.

China dringt in immer fernere Weltregionen vor. Das hilft manchen. Doch immer mehr Menschen fürchten die Durchschlagskraft des chinesischen Vormarschs. Die Konter aber zeugen von erschreckender Ratlosigkeit. Sie erleichtert Pekings Handeln. Nach der Besetzung, Befestigung und Aufrüstung der Atolle im Südchinesischen Meer strecken die Chinesen ihre Fühler nun wesentlich weiter aus. Der Westpazifik auf der einen Seite, der Indische Ozean auf der anderen werden zu ihren Interessensgebieten. Dabei beherrscht die

kommunistische Regierung alle Töne auf der Klaviatur der Macht: Von Spenden und Entwicklungshilfe bis zu militärischen Drohgebärden. Während aber Australien die veränderte Machtstruktur im Westpazifik sehr genau wahrnimmt, wird Chinas Vormarsch im Indischen Ozean von Europa weitgehend übersehen. Europa verpasst eine der großen geostrategischen Verschiebungen.

Im Ringen um den Indischen Ozean berühren sich drei Handlungsstränge von Weltmächten: Chinas Vordringen unter dem Deckmantel der Neuen Seidenstraße, Indiens außenpolitisches Erwachen mit Blick auf Ostasien und Afrika sowie die Außen-, Verteidigungs- und Wirtschaftspolitik von Amerikas Präsident Donald Trump, die freilich oft im Ungefähren bleibt.

Im Dezember 2017 haben die Amerikaner in ihrer Nationalen Sicherheitsstrategie die Vorgänge nüchtern beschrieben: „China is using economic inducements and penalties, influence operations, and implied military threats to persuade other states to heed its political and security agenda. China’s infrastructure investments and trade strategies reinforce its geopolitical aspirations.“ Kurz gesagt: „A geopolitical competition between free and repressive visions of world order is taking place“.¹ Wie aber sieht die Antwort aus?

Die Neue Seidenstraße

Chinas Vordringen in die Randzonen seines bisherigen Einflussgebietes ist deckungsgleich mit dem Abarbeiten eines großen Plans, den es so nie zuvor auf der Welt gab. Die Neue Seidenstraße führt über Land und Wasser. Der Landkorridor folgt den alten Handelsrouten durch Zentralasien, wie sie schon der deutsche Geograph Ferdinand Freiherr von Richthofen Ende des 19. Jahrhunderts beschrieben hatte. Der Seeweg führt über das Südchinesische Meer, wo Waren im Wert von 3,4 Billionen US-Dollar jährlich transportiert werden, den Indischen Ozean und bis vor die Westküste Afrikas und nach Europa. Der Name „Seidenstraße der Meere“, die „maritime Seidenstraße“, wie China sein Großprojekt nennt, klingt nach Orient und Fernem Osten, nach Freibeutern und Korsaren, nach Monsun und den Abenteuern des legendären chinesischen Admirals Zheng He. In Wahrheit verbirgt sich dahinter eine Strategie, die Länder in die Abhängigkeit Pekings treibt und den Einfluss seines Konkurrenten Indiens eindämmen soll. Die *Belt and Road Initiative* (BRI), ursprünglich *One Belt, One Road* (OBOR) genannt, wurde belächelt, als Präsident Xi Jinping sie 2013 im kasachischen Astana skizzierte. Aus dem Lächeln wurde erst Staunen, dann wachsende Begeisterung. Denn mit einem geschätzten Investitionsvolumen von wohl mehr als einer Billion US-Dollar öffneten sich Finanzschleusen in nie geahntem Ausmaß.

Nichts brauchen die Länder Asiens mehr als den Bau von Häfen und Straßen, Kraftwerken und Brücken, Eisenbahnlinien und Pipelines. Die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) schätzt den Infrastrukturaufwand Asiens auf 1,7 Billionen US-Dollar Jahr für Jahr – in etwa so viel wie Kanadas jährliche Wirtschaftsleistung.² So schnell die Region sich auch entwickelt, leben doch immer noch 400 Millionen Asiaten ohne Strom, 300 Millionen ohne sauberes Wasser und 1,5 Milliarden Menschen ohne Toiletten. Chinas großem Plan des Aufbaus Asiens schlossen sich bislang knapp 70 Länder an – nicht aber Indien. Sie stehen in Asien, Europa, Afrika und Ozeanien für mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung und rund ein Drittel der Weltwirtschaft. Gestützt wird

die Neue Seidenstraße von chinesischen Staatsbanken, der *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) und Fonds.

Die private Wirtschaft jubiliert. „OBOR könnte der Katalysator für einen fantastischen Zyklus wirtschaftlicher Entwicklung werden, so wie der Marshall-Plan den Wiederaufbau und die Erholung des vom Krieg zerstörten Europa vor fast 70 Jahren angestoßen hat“, sagt Arnoud Balhuizen, der Chefverkäufer des weltgrößten Bodenschatzkonzerns BHP Billiton³. „Ob man die Landmasse, die Bevölkerung, die wirtschaftliche Größe oder die Länge der Küste betrachtet, stellt OBOR, dessen wahrscheinliche Fläche von Ostasien bis zum Horn von Afrika und über Osteuropa reicht, den Marshall-Plan in den Schatten.“ Und: „Der Abstand wird noch weiter wachsen.“ DHL Deutsche Post, die den Aufbau einer Zugstrecke von China über den weltgrößten Trockenhafen im kasachischen Khorgos nach Deutschland vorantreibt, erklärt, dass solche Verbindungen das Zeug hätten, „den internationalen Handel vollkommen zu verändern. Das aber erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Organisationen, Regierungen und Ländern.“⁴

OBOR kurbelt zwar die Wirtschaft an, schafft aber zugleich Abhängigkeiten.

Chinas politische Stabilität kann nur erhalten bleiben, wenn das Land weiterhin schnell wächst und die Menschen glauben, dass es ihren Kindern einst besser gehen werde als ihnen selber. Da das Exportwachstum der „Fabrik der Welt“ keine ausreichenden Zuwächse mehr verspricht, müssen neue Felder her. Sie finden sich im restlichen Asien, in Afrika und im Pazifik. Insofern ist die BRI, auch wenn sie im Ausland zum Aufbau der dringend benötigten Infrastruktur führt, eine heimisch getriebene Initiative.

Und schließlich garantiert BRI auch den Nachschub an Öl und Gas: „Die Volksrepublik braucht für ihr Wirtschaftswachstum gigantisch viel

Energie, und diese Tatsache prägt die Außenpolitik Pekings seit Jahren“, warnt Friedbert Pflüger zu Recht.⁵ Paul Gruenwald, Chefökonom der Ratingagentur Standard & Poor’s, lässt keinen Zweifel: „Bei BRI dreht sich alles um Energiesicherheit: Wenn man sich anschaut, wo China auf der Karte liegt und wo die Ölländer liegen, dann beginnt BRI Sinn zu machen.“⁶ Zudem hilft das Programm hilft bei der Internationalisierung des Yuan. Und es verleiht China das Antlitz des großen Bruders, der zur Stelle ist, wird er gebraucht.

Das Bedürfnis nach Absicherung

Für China ist BRI also die Basis seiner Zukunftssicherung: „To defend itself properly, it needs to establish from where it will gather its food, raw materials, and energy and how to keep its trade routes and supply chains safe.“⁷ Allerdings hat Peking sein eigenes Schicksal an den Erfolg eines nur in Schemen bekannten, sich entwickelnden Planes gebunden. Schon jetzt aber schafft die BRI Abhängigkeiten. Mehr und mehr Länder hängen an der Nadel des chinesischen Geldes. Damit wächst der politische Einfluss Chinas bis tief nach Europa und Afrika, auf der anderen Seite bis in den Vorhof Amerikas im Pazifik.

Auch deshalb wird die BRI vom Aufbau einer rasch wachsenden Armee untermauert. Das Bedürfnis nach Sicherheit hat seine Ursprünge in Chinas Historie: Nach den Opiumkriegen und dem japanischen Überfall auf Nanking will das Land nie wieder Opfer fremder Eindringlinge werden. Xi Jinping erklärte im Frühjahr 2018, eine starke Marine sei noch nie so notwendig gewesen wie heute.⁸ Sie agiert auch im Westpazifik, gut 8.000 Kilometer im Südwesten Chinas. „The core long-term objectives are to weaken America’s capacity to move naval forces closer to the Chinese mainland and obtain access to the deepwater Pacific with its nuclear-armed ballistic missile-carrying submarines, and to weaken the US alliance structure.“⁹ Allein schon das Vordringen chinesischer Firmen in instabile Länder verlangt deren Absicherung. Diese neue Sicherheitsarchitektur reicht bis zum Einsatz privater Sicherheitsfirmen: „European Union member states’ interests will be affected by

Chinese private security companies’ international expansion. The companies might contribute to an increase of instability in regions that are strategically important for Europe. At the same time, they could help Beijing increase its influence over host country governments.“¹⁰

Aus Pekings Sicht ist der innerste Verteidigungsring das eigene Festland. Es wird von einem zweiten Ring geschützt – auf Land gehören dazu Tibet und Xinjiang, auf See die befestigten Inseln im Südchinesischen Meer. Sie bilden einen Kordon, der nicht zuletzt mit der wachsenden U-Boot-Waffe Chinas bewacht und verteidigt wird. Zusätzlich lohnen sich hier der Abbau von Rohstoffen, wie etwa der Konflikt um Ölbohrungen vor Vietnams Küste zeigt, und der Fischfang.¹¹ Ein dritter Schutzring umfasst den weit entfernten Westpazifik, Amerikas Vorhof, auf der einen Seite, auf der anderen den Indischen Ozean. Bei der Förderung anderer Regierungen gewinnt Peking Bündnispartner, deren Stimmen auf globaler Ebene zählen.

Beispiel Westpazifik

„Wir begrüßen jeden, der uns unterstützt“, sagt Sayed-Khaiyum, Wirtschaftsminister der Republik Fidschi. „Denn wir können wirklich jede Hilfe gebrauchen.“¹² Aus seiner Sicht sei es belanglos, ob diese Hilfe aus Deutschland, aus Australien oder eben aus China komme. Peking schafft sich auch hier Verbündete: Nach Schätzungen des australischen Lowy-Instituts hat China zwischen 2006 und 2018 rund 1,8 Milliarden US-Dollar auf die Pazifikinseln gepumpt. 67 Prozent der Gesamtsumme seien Kredite.¹³ Die Projekte reichen vom Bau des Amtssitzes des Ministerpräsidenten von Vanuatu über Unterseekabel bis zu einem Flughafen auf den Salomonen.

Die frühere australische Ministerin für Entwicklungshilfe kritisiert Chinas Vordringen scharf: Concetta Fierravanti-Wells wirft Peking vor, die pazifischen Inseln in die Abhängigkeit von Krediten zu treiben, dort „nutzlose Gebäude“ zu errichten und „Straßen ins Nirgendwo“ zu bauen. „You’ve got the Pacific full of these useless buildings which nobody maintains, which

are basically white elephants ... all of a sudden you see this Chinese road crew building a road to nowhere and you think 'hmm, what's all that about',“ sagt die Ministerin.¹⁴ Der australische Geostratege Peter Jennings warnt vor einem „cashed-up China, which spends money to promote its long-term strategic goals and buys political backing with breathtakingly cynical corruption.“¹⁵

Der Indische Ozean

Geht es den Chinesen im Westpazifik um Einflussnahme und einen Abwehrgürtel gegen Amerika und dessen Partner Australien, sind die Interessen im Indischen Ozean vielfältiger. Dort sichert Nordasien, und darunter China, seine Versorgungswege für die überlebenswichtigen Rohstoffe. Mehr als 20 Millionen Container passieren die Strecke zwischen Asien auf der einen, Europa und Afrika auf der anderen Seite jährlich.¹⁶ Der Indische Ozean berührt 28 Länder, die rund 35 Prozent der Weltbevölkerung ausmachen und fast ein Fünftel zur globalen Wirtschaftsleistung beisteuern.¹⁷ Rund 64 Prozent des weltweit gehandelten Öls gehen über seine maritimen Schiffrouten, rund 40 Prozent des auf See gewonnenen Öls wird hier gefördert. Der Fischfang hier macht schon heute mehr als 28 Prozent des Weltvolumens aus und wächst rasch.

Wer die Hand auf den Indischen Ozean hält, hat den Welthandel und die Energieversorgung der Welt im Griff.

Ein Blick auf das Nadelöhr des Welthandels genügt: Durch die Straße von Malacca, die den Indischen Ozean mit dem Pazifik verbindet, werden rund zwei Drittel des südkoreanischen und fast 60 Prozent des japanischen Energiebedarfs sowie 80 Prozent des Öls für China transportiert. Indien führt sogar drei Viertel seines Energiebedarfs über den Indischen Ozean ein.¹⁸

Wer die Hand auf den Indischen Ozean hält, hat den Welthandel und die Energieversorgung der Welt im Griff. Auch deshalb sind die meisten der mit Hilfe Chinas gebauten Häfen auf Dual Use ausgelegt, auf das Nutzen als Handels- wie auch als Marinehafen. Von ihnen führen inzwischen lange Pipelines nach Südchina, um es auf dem Landweg mit Öl und Gas zu versorgen, etwa über Pakistan und aus Myanmar.

Zeitgleich schließen die Chinesen den Ring um ihren großen Konkurrenten Indien. Und schließlich hoffen sie, über den Aufbau Pakistans ihre eigenen Unruheprovinzen im Westen zum Schweigen zu bringen, indem militante Islamisten und Terrorgruppen bis hinein nach Afghanistan schon vor der eigenen Grenze aufgehalten werden.

Das Vordringen im Indischen Ozean illustriert den umfassenden Ansatz Pekings: Er reicht von großzügigen Geschenken über Entwicklungshilfe, Kreditvergabe und Übernahmen, Handelsverträge und das Einkufen von Energie, die Aufrüstung bis zum Aufbau von Konfuzius-Instituten, die chinesische Kultur und Denkart vermitteln. „This is China's version of the East India Company, adapted to the times.“¹⁹

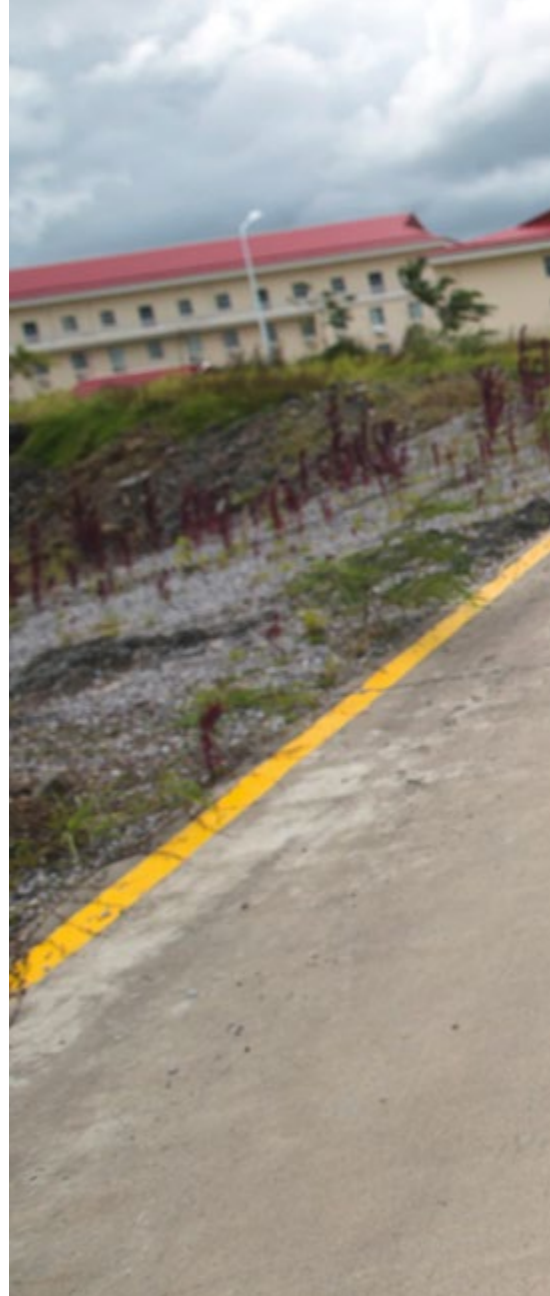
Schon die Annexion Tibets hatte auch strategische Gründe; die Bergregion bietet eine Abgrenzung zum Rivalen Indien, Rohstoffvorkommen und Wasserreservoirs. Den Ring um Indien schloss Peking dann Schritt für Schritt: Nepal bot sich durch seine zeitweise kommunistischen Regierungen als Partner an. Bangladesch und Myanmar im Osten, Sri Lanka vor der Südspitze Indiens, die Malediven und Indiens Erzfeind Pakistan sind inzwischen mehr oder weniger fest an China gebunden, wobei enorme Investitionsversprechen aus Peking und die wachsende Verschuldung die Grundlage bieten.

Mittlerweile gilt Sri Lanka freilich als Symbol für ein fehlgeleitetes chinesisches Engagement. Der frühere Präsident Mahinda Rajapaksa knüpfte sein Schicksal eng an Peking. China half beim Sieg über die Tamilen-Rebellen und stellte anschließend Milliarden für den Ausbau der Infrastruktur der Insel bereit. So entstanden unter

anderem der kaum genutzte Containerhafen Hambantota und ein Flughafen in der Heimatprovinz Rajapaksas.²⁰ Als die nächste Regierung die Schuldenlast – es ist von einer Verzinsung von 6,5 Prozent die Rede – nicht mehr tragen konnte, übernahm China eine Mehrheit von 85 Prozent für 99 Jahre am Hafen – ein idealer Stützpunkt vor Indiens Südspitze. „The debt deal also intensified some of the harshest accusations about President Xi Jinping’s signature Belt and Road Initiative: that the global investment and lending program amounts to a debt trap for vulnerable countries around the world, fueling corruption and autocratic behavior in struggling democracies.“²¹

Ist Sri Lanka das Negativ-Beispiel für Chinas Engagement, gilt Pakistan als das größte: Die „Volksrepublik Pakistan“²² soll mit geschätzten 62 Milliarden US-Dollar aufgebaut werden. Die zentrale Achse bildet der *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), mit Bahnen, Straßen, Pipelines, Kraftwerken und Braunkohle-Tagebau. Das Engagement reicht bis hin zu Überwachungstechnik und dem Bau von Strandresorts. Aushängeschild ist der Hafen Gwadar an der Küste Belutschistans. Hier beginnt eine Landbrücke in den chinesischen Westen. Zugleich bietet Gwadar der chinesischen Marine den nächsten Stützpunkt östlich des afrikanischen Dschibuti. „Chinese investments in Pakistan’s Gwadar port, where China has a 40-year lease agreement after the Port of Singapore Authority abandoned the unprofitable port in 2013, are similarly part of a larger plan. The [...] China-Pakistan Economic Corridor will link Gwadar port, a planned nearby naval base, and several 10-year, tax-free, SEZs [Special Economic Zones, Anm. d. Red.] in Pakistan with China’s restive Xinjiang province through a network of roads, railroads and energy projects.“²³ Den neuen Ministerpräsidenten Imran Khan drückt in Islamabad nicht nur die hohe Verschuldung beim Internationalen Währungsfonds (IWF), sondern auch bei chinesischen Geldgebern.

Chinas Einfluss wächst auch im Osten Indiens, in Bangladesch. Die sechs Kilometer lange Brücke über den Ganges, der hier Padma heißt, ist ein Symbol nachbarschaftlicher Hilfe. Chinas



Banken haben den Löwenanteil der Kosten von fast vier Milliarden US-Dollar bereitgestellt. Die Weltbank hatte sich zuvor aus einem Kredit von gut einer Milliarde US-Dollar zurückgezogen, weil sie Korruption auf der Seite der Bauherren ausmachte. Insgesamt bietet Peking Bangladesch mindestens 30 Milliarden US-Dollar Infrastrukturhilfe. Auch überboten chinesische Investoren die Börse in Mumbai beim Kauf eines



Enge Verbindung: Myanmar ist seit mehreren Jahrzehnten eng mit der Volksrepublik verbandelt. [Quelle: © Soe Zeya Tun, Reuters.](#)

Anteils der Dhaka Stock Exchange. Zählt man private chinesische Investitionen in Bangladesch hinzu, könnte die Gesamtsumme des Engagements Chinas auf rund 42 Milliarden US-Dollar steigen – die zweithöchste Summe in Südasiens nach Pakistan. Das chinesische Engagement „is also ringing alarm bells in India, which surrounds Bangladesh on three sides and considers itself Dhaka’s natural and principal ally.“²⁴

Bangladesch folgt dem Weg, den Myanmar, das frühere Burma, schon vor Jahren unter der Militärjunta eingeschlagen hatte. Auch in Myanmar mischt China wieder mit. Die Citic-Gruppe gewann die Ausschreibung, den Hafen Kyaukpyu zu bauen und für 70 Jahre zu betreiben. China sollte in dem Fischerstädtchen mit seinen rund 50.000 Einwohnern einen Containerhafen im Wert von rund sieben Milliarden US-Dollar

bauen. Jährlich soll er fast fünf Millionen Container abfertigen – mehr als Brasiliens führender Hafen und vollkommen überdimensioniert für den Bedarf Myanmars. Die Regierung sollte einen Anteil von bis zu drei Milliarden US-Dollar übernehmen, die ihr wiederum von der chinesischen Export-Import-Bank of China geliehen werden – nicht wenige fühlen sich an das Modell Hambantota auf Sri Lanka erinnert. Kyaukpyu, gelegen in der Rohingya-Provinz Rakhine und 400 Kilometer entfernt von der Wirtschaftskapitale Yangon mit einem eigenen Tiefseehafen, drohte eine weitere „chinesische Schuldenbombe“ zu werden.²⁵ Auch Kambodschas umstrittener Ministerpräsident Hun Sen und die Junta in Thailand öffnen ihre Länder Chinas meist staatlichen Investoren. Der *Eastern Economic Corridor* in Thailand ist für das politische Überleben der Generäle wichtig. China bietet er einen Zugang zum Golf von Thailand – für die Südprovinz Yunnan ein weiterer Anschluss zum Ozean.

Hambantota, Gwadar, Kyaukpyu – die Reihe setzt sich fort. Immer droht strategische Infrastruktur durch Überschuldung unter Chinas Einfluss zu geraten. Und immer bietet diese Infrastruktur nicht nur Zugang zum Indischen Ozean, sondern schafft auch Marine-Stützpunkte. Wie im Südchinesischen Meer wachsen die Risiken auch im Indischen Ozean allein schon durch das Aufeinandertreffen konkurrierender, hochgerüsteter Streitkräfte. Eine falsche Einschätzung eines Schiffskommandanten kann fatale Folge haben.

Angesichts der chinesisch getriebenen Großprojekte an der Bucht von Bengalen, dem Golf von Thailand und dem Arabischen Meer verblasst eine Inselgruppe, fernab des Festlandes. Doch spielt sich auf den Malediven ein Machtkampf ab, dessen Linien zwischen Demokratie und Diktatur, zwischen radikalem Islam und Weltoffenheit verlaufen. China macht ihn sich zunutze. Wie im Ringen um die Börse von Dhaka in Bangladesch stoßen Chinesen und Inder hier direkt aufeinander: Den Ausbau des Flughafens in Male vergab die Vorgänger-Regierung an China, nachdem sie ihn den Indern entzogen hatte. Für rund

400 Millionen US-Dollar baut China auch eine Brücke in Male. Zudem hat Peking ein Freihandelsabkommen mit den Malediven geschlossen und eine Insel für 50 Jahre geleast, um sie als Touristendestination zu erschließen. Wie für die anderen Länder rund um den Indischen Ozean gilt: „For the Maldives, the entry of China as a counterweight to Indian power can seem like an attractive proposition.“²⁶

Chinas Griff nach der Weltmacht spielt sich nicht zuletzt in Dschibuti ab, wo die erste Auslands militärbasis Chinas steht.

Chinas Auftritt im Indischen Ozean reicht bis an die Westküste Afrikas. Streiflichter mögen hier genügen: Bislang hat Peking in Afrika mehr als 6.200 Kilometer Eisenbahnschienen und mehr als 5.000 Kilometer Straßen sowie den Bau mehrerer Häfen finanziert. Im Mittelpunkt steht dabei die erste chinesische Militärbasis jenseits der Grenzen in Dschibuti, ein paar Kilometer entfernt vom *Camp Lemonnier* der Amerikaner. Der westlichste Stützpunkt seiner Marine dient Peking auf den ersten Blick als Basis für den Kampf gegen Piraten im Arabischen Meer. Zugleich sichert es von hier aus die Nachschubwege für Rohstoffe und dämmt Indien weiter ein.

Auf der Suche nach einer Antwort: Indien

Die Welle, die aus dem fernen Osten über den Indischen Ozean und seine Küstenländer fegt, ist kaum aufzuhalten. Peking geht davon aus, das perfekte Rezept einer Geoökonomie gefunden zu haben: Problemländer nehmen die Angebote Chinas dankend an. Diktatoren und strauchelnde Regierungen können sich dank der Gelder aus Peking im Sattel halten. Die langfristig denkende chinesische Regierung gewinnt im Umkehrschluss für vergleichsweise wenig Geld Einfluss und Besitz strategischer Anlagen.

Indien, die natürliche Regionalmacht im Indischen Pazifik, hat das Nachsehen. Offensichtlich wird dies insbesondere, wenn Neu-Delhi Peking mit dessen eigenen Mitteln schlagen will: den chinesisch-pakistanischen Zugang zum Indischen Ozean über den Hafen Gwadar kontern die Inder mit dem Bau des iranischen Hafens Chabahar. Doch erstens geht der Bau kaum voran, zweitens geraten sie damit in schwieriges Fahrwasser mit ihrem Partner Amerika und dessen Boykott Irans. Allerdings hoffen die Inder, dass die Amerikaner den neuen Hafen zumindest als Zugangstor zu Afghanistan nutzen werden. Ihnen selber ermöglicht er eine Verbindung zu Afghanistan, ohne das verfeindete Pakistan queren zu müssen. Bislang aber wurde in Chabahar vor allem indischer Weizen als Spende für die notleidenden Afghanen angelandet.

Selbst davon ist das jüngste Projekt der Inder noch weit entfernt: Gemeinsam mit der größten südostasiatischen Volkswirtschaft wollen sie den Hafen Sabang an der Spitze Sumatras ausbauen. Indonesiens Präsident Joko Widodo hat seinem Land eine *blaue Ökonomie* verschrieben, der Ausbau von Häfen auch für die Marine zählt dazu. Sabang liegt strategisch am Eingang der Straße von Malacca. „India is a strategic defence partner [...] and we will continue to advance our cooperation in developing infrastructure, including at Sabang Island and the Andaman Islands,“ sagte Widodo nach einem Treffen mit Modi im Mai 2018.²⁷

Zwar hat sich der indische Ministerpräsident eine *Act East*-Politik verordnet. Doch ist China stets schon mit Milliarden investiert, bevor Indien sich bewegt. „Since it cannot match China’s deep-pocketed infrastructure-focused engagement in Africa, India has tried to differentiate itself by engaging with its diaspora and private sector links to build development partnerships, where India has a comparative advantage in English-language training and research.“²⁸

Das aber reicht nicht. Unter dem Strich findet Neu-Delhi keine Antwort auf die Fakten, die Peking schafft. Es bleibt diplomatischer Druck als letztes Mittel. Im Februar 2016 strich

Bangladesch seinen Plan, den von China angelegten Tiefseehafen Sonadia zu bauen, nachdem Indien sich deutlich dagegen ausgesprochen hatte.

Indien bleibt nur, zu hoffen, dass Südostasien lernt, seine bisherigen Geber China und Japan immer geschickter gegeneinander auszuspielen. Im nächsten Schritt könnte dabei auch für Indien die eine oder andere Kooperation abfallen, wie in Indonesien. Militärisch hat Indien trotz aller Aufrüstung China immer weniger entgegenzusetzen. Das zeigen allein schon die sich über Jahrzehnte hinziehenden Vergaben von Aufträgen für dringend benötigte Kampfflugzeuge oder Unterseeboote.

Auch verfügt Indien weder über Mittel noch Unternehmen, die die Zugkraft der chinesischen Konkurrenz hätten: Nachdem Indien beim Kauf der Börse DSE in Dhaka ausgebootet worden war, gab deren Geschäftsführer Majedur Rahman zu Protokoll: „We went through a long negotiation and a long period of due diligence, and at the end of it the Chinese bidders won on competence and price.“²⁹

Vor allem aber versagte die indische Diplomatie auch aufgrund der historischen Lasten darin, eine Regionalarchitektur zu schaffen, wie sie Ostasien verbindet. Das lässt Indiens Nachbarn die Angebote aus China umso verlockender erscheinen.

Chinas großer Gegenspieler: Amerika

Ende Mai 2018 sorgten vier Buchstaben für Wirbel: Washington taufte sein *U.S. Pacific Command* um. Am historischen Ort Pearl Harbor erklärte Verteidigungsminister James Mattis, die Seestreitmacht mit ihren fast 400.000 Angehörigen werde von nun an *U.S. Indo-Pacific Command* heißen. „Relationships with our Pacific and Indian Ocean allies and partners have proven critical to maintaining regional stability“, sagte Mattis.³⁰ Der australische Politologe Hugh White spricht Klartext: „The contest between America and China is classic power politics of the harshest kind. We have not seen this kind of struggle in Asia since the end of the Vietnam War, or globally since the end of [the] Cold War.“³¹ Für Peking ist

das Vordringen in entfernte Weltgegenden Selbstschutz. „For Washington, DC, it is aggression.“³²

Trump hatte im November 2017 ausgerechnet in der vietnamesischen Hafenstadt Danang – der Basis der Amerikaner im Vietnamkrieg – die Bezeichnung *Indo-Pacific* wiederbelebt, um den asiatischen Großraum zu fassen. Dessen wichtigstes Kriterium sei, dass er „frei und offen“ bleibe. Neu war er nicht: Schon 2007 hatte Japans Ministerpräsident Shinzo Abe bei seiner Rede vor dem indischen Parlament den Begriff als „Zusammenfluss zweier Meere“ geprägt: „The Pacific and the Indian Oceans are now bringing about a dynamic coupling as seas of freedom and of prosperity. A ‘broader Asia’ that broke away geographical boundaries is now beginning to take on a distinct form.“³³ Abe, wie auch ein Jahrzehnt später Trump, nutze den Terminus bewusst als Alternative zu dem *Asien-Pazifik*, das der Osten der Region verwendet.

Der *Quad*, was als Bund gedacht war, der China in seine Grenzen weist, schrumpft zunehmend zur Schimäre.

Es folgte eine weit kommunizierte, aber unter dem Strich recht folgenlose Wiederbelebung des *Quad*; des Viererbundes der Demokratien Amerika, Australien, Indien und Japan, der der Parteidiktatur China etwas entgegengesetzt. Das Füllen dieser Worthülse fällt schwer. Zwar gab es Treffen der Spitzendiplomaten des Quartetts. Doch spätestens seit dem Wuhan-Gipfel zwischen Modi und Xi Jinping im Sommer 2018 scheint Indien – zumindest vor der Wahl 2019 – wenig Interesse an einem ausgeweiteten Konflikt mit den Chinesen zu haben. Im Geiste des „Wuhan Spirit“ wenden sich beide Seiten gegen den Protektionismus Washingtons.³⁴ Auf der asiatischen Sicherheitskonferenz *Shangri-La Dialogue* in Singapur im Sommer 2018 erklärte Modi den erstaunten Zuhörern: „India does not

see the Indo-Pacific Region as a strategy or as a club of limited members.“³⁵ Alle hatten ein klares Bekenntnis zur amerikanischen Strategie erwartet. Auch Australien verliert spürbar die Lust, auf verloren erscheinendem Posten die Kosten für seine Kritik an China tragen zu müssen. Japan schließlich profitiert davon, dass Länder wie Laos, Malaysia, die Philippinen und Indonesien lernen, nach Alternativen zur Abhängigkeit von Peking zu suchen. Der *Quad*, angelegt als loser Bund derjenigen, die China in seine Grenzen weisen, schrumpft angesichts der Zaghaften und Einzelkämpfer zur Schimäre.

Bietet Amerika als größter Gegenspieler Chinas also mehr auf als Wortgewalt? „What is the Indo-Pacific strategy? Many complain about its vagueness. Its most innovative part may be the name itself. Washington probably hopes the rest of the world would stop asking questions, tacitly understand Washington’s intentions and firmly gather around the US after a few exchanges of glances and together begin to counter China’s rising influence“, bemerkt die chinesische Staatspresse mit unverholtem Sarkasmus.³⁶ Fast zeitgleich meldet das Pentagon im Sommer 2018, China rüste seine Stellungen im Südchinesischen Meer nuklear aus.

In der Tat verliert Amerika lange schon Boden in Asien. Auf den von der damaligen Außenministerin Hillary Clinton 2011 angekündigten *Pivot to Asia* folgte unter der Regierung Barack Obamas wenig. Während der *Indo-Pacific* verbal wiederbelebt wurde, droht der Protektionismus der Regierung Trump die Exportnationen Asiens zeitgleich ins Mark zu treffen – und diskreditiert Amerika als Bündnispartner. China hingegen positioniert sich ihnen als Helfer in der Not; schon 1998, am Tiefpunkt der Asienkrise, hatte Peking den Yuan nicht abgewertet und damit die Nachbarländer geschützt. Zudem betrachten immer mehr Asiaten die kommunistische Diktatur als Sieger im Kampf der Systeme; sie funktioniere reibungsloser als die Demokratien Amerikas und Europas. „Two successive US administrations – Barack Obama’s and now Donald Trump’s – have failed to push back credibly against China’s expansionism in the South China Sea, which has

accelerated despite a 2016 international arbitral tribunal ruling invalidating its territorial claims there. Instead, the US has relied on rhetoric or symbolic actions.“³⁷

Aus asiatischer Sicht lassen die Gegenspieler Chinas es an Taten fehlen. So sprach Mattis beim *Shangri-La-Dialogue* zwar von der „Bedeutung der pazifischen Inseln, Amerikas Tor in den Indo-Pazifik“ und versprach, das Engagement dort auszubauen. Erste „längst überfällige“ Investitionen seien nur eine „Anzahlung auf kommende Initiativen in diesem wichtigen Teil der Erde“.³⁸ Heraus kam dann erneut wenig. Washington offerierte 113 Millionen US-Dollar für digitale Wirtschaft, Energie und Infrastruktur im indopazifischen Raum. Rechnerisch beläuft sich die Summe auf ein Zehntausendstel der chinesischen Versprechungen. Zusätzlich will Amerika die multilateralen Institute stützen – was angesichts von Trumps bisherigem Handeln nicht überzeugend klingt. Und es will die Privatwirtschaft stärker einbinden. Dennehmerländern könnte dies helfen. Jedoch gelten mindestens 60 Prozent von deren Infrastrukturprojekten als „not bankable“, weil die staatlichen Voraussetzungen nicht stimmen. Die Privatwirtschaft bremst dies. China mit seinen übergeordneten Zielen stört es nicht. Genauso wenig wie die Redeschlacht zwischen Xi und dem amerikanischen Vizepräsidenten Mike Pence im Spätherbst auf dem Gipfel der Pazifik-Anrainer in Papua-Neuguinea. Pence erklärte, Amerika biete das bessere Entwicklungsmodell, ohne seine Partner in ein Meer der Schulden zu treiben.

Neben der Rhetorik setzen die Amerikaner allenfalls auf Nadelstiche. Mit Australien zusammen wollen sie eine Marine-Basis auf Papua hochziehen. Auch hielt Washington den IWF an, neue Kredite an das notleidende Pakistan nur zu vergeben, wenn diese erstens nicht zum Begleichen seiner Schulden bei China eingesetzt würden und Islamabad zweitens zunächst diese Schuldenlast offenlege – was Peking verhindern möchte. Daneben scheinen den Amerikanern ihre Kräfte und die Stützpunkte Okinawa, Busan und Yokosuka um das Südchinesische Meer sowie Dschibuti und Guam im Indischen Ozean zu genügen.

Eine aktuelle, umfassende Reaktion auf die sich rasch verändernden Bedingungen ist kaum zu erkennen. Einer demokratischen Allianz, die einen offenen indopazifischen Raum gegen das Expansionsstreben und die Einflussnahme Chinas verteidigen könnte, fehlt es an Entschlossenheit, Mitteln und Möglichkeiten. Damit hat Peking im Westpazifik und rund um den Indischen Ozean freies Spiel. Den unterentwickelten Ländern dort bleibt oft nur der Weg, ihre Tore dem chinesischen Geld zu öffnen. Viel zu wenig bieten die anderen. Peking drückt einer riesigen Weltgegend mehr und mehr seinen Stempel auf.

Wo bleibt Europa?

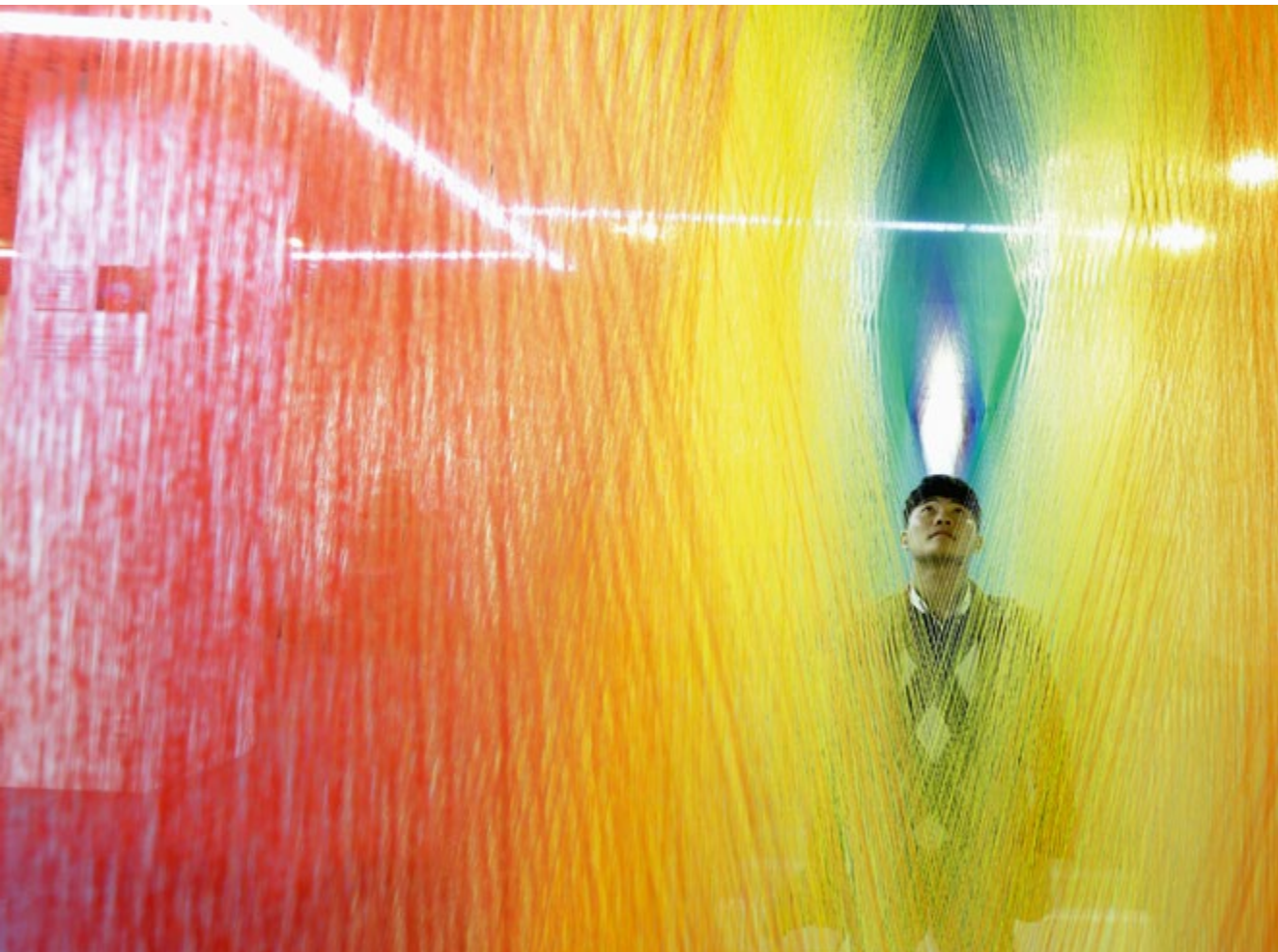
Im Ringen um Einfluss im Indischen Ozean fehlt es an einer europäischen Stimme. Auch die Europäer haben ein berechtigtes Interesse an Seewegen, die der internationalen Gemeinschaft offen stehen und nicht von einem Weltpolizisten China kontrolliert werden. Ihnen fehlt aber die Möglichkeit, in entfernten Weltgegenden unter einer Flagge aufzutreten. Noch schwerer wiegt das über Jahre mangelnde Interesse: Der damalige Wirtschaftsminister Siegmund Gabriel erklärte bei der „Asien-Pazifik-Konferenz“ 2016 in Hongkong, der Unterschied zwischen China und Europa sei, dass die Chinesen eine Strategie hätten. Eine eigene zu entwickeln kam ihm nicht in den Sinn.

Durch die Unentschlossenheit der Amerikaner entsteht ein Vakuum, das die Europäer füllen müssten.

Mit Wegschauen und Wegducken aber ist es nicht getan. Pekings Vordringen in den Indischen Ozean berührt Europa im Wortsinn. „In the past decade, Chinese companies have acquired stakes in 13 ports in Europe, including in Greece, Spain and, most recently, Belgium, according to a study by the Organization for Economic Cooperation and Development. Those ports handle about 10 percent of Europe’s shipping container capacity.“³⁹

Durch die Unentschlossenheit der Amerikaner entsteht ein Vakuum, das die Europäer füllen müssten. Dabei kann Europa mit China weder auf monetärer Ebene konkurrieren noch mit der Aufgabe seiner Standards reagieren. Dennoch bleibt Raum. Die Europäer müssen die anspruchsvolle Region zwischen Myanmar auf der einen, der afrikanischen Westküste auf der anderen zunächst als ihren Vorhof betrachten, durch den der Handelsverkehr der Welt läuft. Strategisch wichtige Staaten wie Sri Lanka gilt es zu stärken in ihren demokratischen Bemühungen. Bangladesch und Myanmar suchen nach Partnern. Und natürlich bietet sich Indien an, das – trotz aller Schwierigkeiten der Beziehungen – ein wichtiger Anker in Asien bleibt.

Zurückdrängen lässt sich China kaum noch. Die Bedeutung des Indischen Ozeans aber fordert ein Engagement Europas heraus, das dann eine kritische Zusammenarbeit mit China und den von ihm beeinflussten Staaten sein muss. Es bleibt, die Neue Seidenstraße zumindest rund um den Indischen Ozean auch europäisch zu färben. Während Peking Minen öffnet, Häfen ausbaggert und Eisenbahntrassen verlegen lässt, schält sich im Frühherbst 2018 in Brüssel ein Ansatz heraus: Die Europäische Union plant nun eine „Konnektivitätsstrategie“ und will für ihre stärkere Vernetzung mit Asien bis 2027 rund 123 Milliarden Euro zur Verfügung stellen. Wie, und ab wann genau das geschehen soll, bleibt offen.



Fadenwirtschaft: Produktion und Export von Textilien spielen für die chinesische Wirtschaft nach wie vor eine zentrale Rolle. [Quelle: © Reuters.](#)

Unterdessen schließt sich das Zeitfenster. China schafft Fakten. „The Chinese are working to a long-term but visible strategy of extending the reach of their military forces. This is the armed counterpart to the Belt and Road strategy, as a part of which Beijing encourages approved Chinese companies to buy and build port, road and rail infrastructure through Central Asia and the Pacific and Indian oceans, financed by soft loans that can be hard to repay.“⁴⁰

Grundsätzliche Zweifel an ihrer Strategie, den Indischen Ozean und damit das Tor zu Afrika und Europa für sich zu öffnen, lassen Xi und die Partei nicht erkennen.

Freilich macht auch Peking Fehler – China wird sich selbst zum ärgsten Gegner. Es muss bei seinem Vormarsch nachjustieren. Malaysias neuer Ministerpräsident Mahathir Mohamad stärkte als Erstes die Verbindungen mit Japan und kritisierte China, als er vor dessen „new colonialism“ warnte.⁴¹ Zunächst bezeichnete er die mit Peking ausgehandelten Projekte als „unfair“, dann strich er Vorhaben im Wert von mehr als 23 Milliarden US-Dollar. Zur selben Zeit schmolz die Regierung Myanmars den überdimensionierten Plan für den Hafen Kyaukpyu um sechs Milliarden US-Dollar ein. Mitte August 2018 war es in Pakistan schon zu einem Selbstmordanschlag der Befreiungsarmee Belutschistans auf einen Bus mit chinesischen Ingenieuren gekommen. Wenig später kürzte Islamabad aufgrund der Sorge vor zu hoher Schuldenlast den chinesischen Kredit für das größte Projekt, den Wiederaufbau der Bahnstrecke zwischen dem Hafen Karachi und Peshawar, gleich um zwei Milliarden US-Dollar. Auch in Afrika wächst die Angst vor der *debt trap*, der chinesischen Schuldenfalle: „Peking muss wissen, wem es Geld leiht und wo die Grenzen liegen. Afrikanische Länder bitten China täglich um mehr Geld, aber China muss lernen, ‚nein‘ zu sagen.“⁴² Indien schließlich versprach den Malediven im Dezember 1,4 Milliarden Dollar Soforthilfe – die die Inseln bezeichnenderweise einsetzen wollen, um Schulden an Peking zu begleichen. Dass Indien durch die Hintertür für sie aufkommt, ist ein Treppenwitz der Geschichte.

China wird auf die wachsenden Herausforderungen reagieren, seinen Kurs aber nicht grundlegend ändern. In einem Video des Staats-Senders *New China TV* singen chinesische Kinder: „The future’s coming now, the Belt and Road is how.“⁴³ Europa darf sie nicht links liegen lassen.

Dr. Christoph Hein ist Asien-Pazifik-Korrespondent der Frankfurter Allgemeinen Zeitung in Singapur.

- 1 The White House 2017: National Security Strategy of the United States of America, 12/2017, in: <https://bit.ly/2AiIHlQ> [06.11.2018].
- 2 Asian Development Bank 2017: Meeting Asia's Infrastructure Needs, in: <https://bit.ly/2liOjCt> [06.11.2018].
- 3 Balhuizen, Arnoud 2017: China's Belt and Road Initiative, episode two: A vision encased in steel, BHP 2017, 26.09.2017, in: <https://bit.ly/2ND9jrs> [06.11.2018].
- 4 Hein, Christoph 2018: Neue Seidenstraße. Chinas Tor zur Welt steht in Kasachstan, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 03.05.2018, in: <https://faz.net/-iki-99qdm> [06.11.2018].
- 5 Pflüger, Friedbert 2018: Von der Pax Americana zur Pax Sinica? Der Weltmachtanspruch der chinesischen Energie- und Klimapolitik, Internationale Politik 2, Deutsche Gesellschaft für Auswärtige Politik (DGAP), 03–04/2018, S.30–36, in: <https://bit.ly/2OUK9Ap> [06.11.2018].
- 6 Gruenewald, Paul 2018: Bei Debatte anlässlich S&P Global Ratings' Seminar, Herbsttagung von Internationalem Währungsfonds und Weltbank, Bali, 12.10.2018.
- 7 Hawksley, Humphrey 2018: Asian Waters: The Struggle over the Asia-Pacific and the Strategy of Chinese Expansion, Bloomsbury, London, S.18.
- 8 Böge, Frederike 2018: China demonstriert Stärke, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 14.04.2018, S. 6.
- 9 Jennings, Peter 2018: Leadership requires courage in the Pacific, Australian Strategic Policy Institute (ASPI), 14.04.2018, in: <https://bit.ly/2JPq39i> [06.11.2018].
- 10 Nouwens, Meia / Legarda, Helena 2018: Guardians of the Belt and Road, International Institute for Strategic Studies (IISS), 17.08.2018, in: <https://bit.ly/2SwiAPS> [06.11.2018].
- 11 Hein, Christoph 2018: Grenzkonflikt – Arbeiter zünden chinesische Fabriken in Vietnam an, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 14.05.2014, in: <https://faz.net/-gw7-7pbey> [06.11.2018].
- 12 Hein, Christoph 2018: Sorgen um Chinas Vordringen im Westpazifik, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 04.06.2018, S.20.
- 13 Riordan, Primrose 2018: Pacific nations saddled with 'onerous debts', says Bishop, The Australian, 10.08.2018, in: <https://bit.ly/2G1vMLb> [06.11.2018].
- 14 Riordan, Primrose 2018: Coalition attack on China over Pacific aid, The Australian, 09.01.2018, in: <https://bit.ly/2G1vMLb> [06.11.2018].
- 15 Vgl. Jennings 2018, N. 9.
- 16 DHL Global Forwarding 2018: Ocean Freight Market Update, 02/2018, in: <https://bit.ly/2Bqd37X> [06.11.2018].
- 17 Kannangara, Pabasara / Collins, Adam / Waidyatilake, Barana 2018: The Importance of the Indian Ocean: Trade, Security and Norms, Lakshman Kadirgamar Institute of International Relations and Strategic Studies (LKI), 10/2018, in: <https://bit.ly/2Kq4gpp> [06.11.2018].
- 18 Mullen, Rani / Poplin, Cody 2015: The new great game, Foreign Affairs, 29.09.2015, in: <https://fam.ag/2R2iju4> [06.11.2018].
- 19 Paul, Thazha Varkey 2018: Asean and soft balancing: Time to declare South China Sea a zone of peace?, The Straits Times, 12.05.2018, in: <http://str.sg/oNfD> [06.11.2018].
- 20 Hein, Christoph 2016: Gefangen in Chinas Schuldenfalle, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr.296, 19.12.2016, S.22.
- 21 Abib-Habib, Maria 2018: How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port, The New York Times, 25.06.2018, in: <https://nyti.ms/2lwfNHU> [06.11.2018].
- 22 Hein, Christoph 2017: Volksrepublik Pakistan, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr.117, 20.05.2017, S.21.
- 23 Mullen, Rani D. 2018: New Great Game in the Indo-Pacific, The Indian Express, 19.05.2018, in: <https://bit.ly/2DANYZr> [06.11.2018].
- 24 Stacey, Kiran 2018: Chinese investment in Bangladesh rings India alarm bells, Financial Times, 06.08.2018, in: <https://on.ft.com/2vq6fUp> [06.11.2018].
- 25 Koutsoukis, Jason 2018: The Fishing Port That May Become a \$10 Billion Chinese Debt Bomb, Bloomberg, 10.05.2018, in: <https://bloom.bg/2G4PDUO> [06.11.2018].
- 26 Kwang, Han Fook 2018: The Maldives: Lessons for Small States in a Changing World, Rajaratnam School of International Studies (RSIS), Nanyang Technological University, Singapur (NTU), 04.06.2018, in: <https://bit.ly/2UoNiMu> [06.12.2018].
- 27 Da Costa, Agustinus Beo 2018: Indonesia, India to develop strategic Indian Ocean port, Reuters, 30.05.2018, in: <https://reut.rs/2spRbUh> [06.11.2018].
- 28 Mullen, Rani D. 2018: Refocusing on Africa, The Indian Express, 13.08.2018, in: <https://bit.ly/2OWUL1B> [06.11.2018].
- 29 Stacey 2018, N.24.
- 30 Ali, Idrees 2018: In symbolic nod to India, U.S. Pacific Command changes name, Reuters, 30.05.2018, in: <https://reut.rs/2LMlExh> [06.11.2018].
- 31 White, Hugh 2017: Without America: Australia in the new Asia, in: Quarterly Essay 68: 27.11.2017.
- 32 Hawksley 2018, N. 7.
- 33 Abe, Shinzo 2007: „Confluence of the Two Seas“, Ministry of Foreign Affairs of Japan, Rede, 22.08.2007, in: <https://bit.ly/2H3cGzI> [06.11.2018].
- 34 Suryanarayana, P.S. 2018: India-China: Forging 'Development Partnership?', RSIS, NTU, Singapur 16.08.2018, in: <https://bit.ly/2GfsAvV> [06.12.2018].
- 35 Modi, Narendra, 2018: Prime Minister's Keynote Address at Shangri La Dialogue (June 01, 2018), Ministry of External Affairs, Government of India, 01.06.2018, in: <https://bit.ly/2zlllXA> [06.11.2018].
- 36 Global Times 2018: Indo-Pacific strategy unpopular in ASEAN, 03.08.2018, in: <https://bit.ly/2DGY1wf> [06.11.2018].

- 37 Chellaney, Brahma 2018: Who Lost the South China Sea?, Project Syndicate, 12.06.2018, in: <https://bit.ly/2SxKURU> [06.11.2018].
- 38 Hein 2018, N.12.
- 39 Kakissis, Joanna 2018: Chinese Firms Now Hold Stakes In Over A Dozen European Ports, NPR, 09.10.2018, in: <https://n.pr/2ohjUsP> [06.11.2018].
- 40 Jennings, Peter 2018: Vanuatu: China gains from our neglect of the Pacific, The Australian, 14.04.2018, in: <https://bit.ly/2OWVq35> [06.11.2018].
- 41 Hornby, Lucy 2018. Malaysia PM warns of ‚new colonialism‘, Financial Times, 20.08.2018, in: <https://on.ft.com/2PkunPb> [06.11.2018].
- 42 Mamadou Ndiaye, Chairman of the Regional Council for Public Saving at the West African Monetary Union in Côte d’Ivoire, zitiert in: Wilson, Elliot 2018: African states seek IMF help as Chinese debts soar, Global Capital, 12.10.2018, in: <https://bit.ly/2FL1zzQ> [11.06.2018].
- 43 New China TV 2017: The Belt and Road is How, 10.05.2017, in: <https://youtu.be/M0Jc3PMNIg> [06.11.2018].