

VORTRÄGE

PANKOWER

Uwe Behrens

**Harmonie
statt Missionieren**

Die Neue "Seidenstraße"
Belt and Road Initiative

Heft 229

"Helle Panke" e.V.

Pankower Vorträge

Heft 229

Uwe Behrens

Harmonie statt Missionieren

Die Neue „Seidenstraße“
Belt and Road Initiative

Berlin 2020

Der vorliegenden Publikation liegt der Vortrag des Autors in der Veranstaltungsreihe der „Hellen Panke“ im SENIORENKLUB im KARL-LIEBKNECHT-HAUS in Berlin am 4. Februar 2020 zugrunde.

Im Vortrag zur neuen Seidenstraße wird nach einem kurzen Blick auf die Geschichte sowie den Umfang der Investitionen vor allem der Frage nachgegangen, warum China diese Initiative ins Leben gerufen hat.

Autor

Dr. Uwe Behrens

Transportökonom, lebte 27 Jahre in China und Indien;
bis 1989 leitender Mitarbeiter im Verkehrswesen der DDR;
1990 bis 2010 Managing Direktor in internationalen Logistikfirmen
in China und Indien;
ab 2011 Rentner

© Berlin 2020

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck oder Vervielfältigung – auch auszugsweise – bedürfen der Genehmigung des Herausgebers.

Herausgeber und Vertrieb:

„Helle Panke“ e.V. – Rosa-Luxemburg-Stiftung Berlin

Kopenhagener Straße 76, 10437 Berlin

Tel: 030/47 53 87 24

Fax: 030/47 37 87 75 oder 030/47 37 87 78

E-mail: info@helle-panke.de Internet: www.helle-panke.de

Inhalt

I. Kurzer Blick auf die Geschichte	5
Die erste Renaissance der „Seidenstraße“ Chinesischer propagandistischer Coup Die kommunistischen Staatskapitalisten wollen die Welt beherrschen	
II. Die Routen der One Belt One Road Initiative	13
Die traditionellen Eisenbahnverbindungen Die Straßen/Highways als wirtschaftliche Korridore Die Pipelines Die maritime „Seidenstraße“ Kurzer Überblick über die Projekte an den Straßen- und Wirtschaftskorridoren Ausgewählte Projekte in den Ländern der BRI Organisationen der BRI Investitionen auf der „Neuen ‚Seidenstraße‘“	
III. Wieso konnte China so erfolgreich sein?	41
Die Antwort hat nicht lange auf sich warten lassen	
IV. Warum initiiert China die BRI und investiert solche enormen Mittel für dieses Projekt?	44
1. China hat im Laufe der Geschichte viele schwere Demütigungen und negative Erfahrungen hinnehmen müssen 2. Wie jedes souveräne Land bemüht sich auch die VR China weder politisch noch ökonomisch erpressbar zu sein 3. Infrastruktur als Finanz- und Wachstumsmotor 4. VR China baut eine eigenständige, hoch entwickelte Wirtschaft auf – Modell der BRI? 5. Die VR China sucht neue unabhängige Absatzmärkte 6. Produktionsstätten nahe der Verbraucherzentren – niedrigere Lohnkosten 7. Überkapazitäten 8. Unabhängiges Finanzsystem 9. Die Schuldenfalle 10. Bildung/Digitalisierung 11. Nur ca. 20 % der Fläche erlaubt eine landwirtschaftliche Nutzung 12. Grünes China	
V. Was hat Konfuzius mit der OBOR-Initiative zu tun?	62
VI. Die „Neue ‚Seidenstraßen‘-Initiative“ ist eine historische Notwendigkeit!	63
Quellen	

I. Kurzer Blick auf die Geschichte

Freiherr Ferdinand von Richthofen veröffentlichte 1877 einen fünfbändigen Reisebericht über seine mehrjährigen Forschungsreisen nach und durch China, wobei er erstmalig den Begriff „Seidenstraße“ nutzte. Er bezog sich bei der Namensgebung auf Wegstrecken, auf denen chinesische Seide vom Han-Reich (206 v. Chr. bis 220 n. Chr.) nach Zentralasien transportiert wurde.

Obwohl er noch nicht einmal die gesamten Verkehrsverbindungen betrachtete, übernahmen andere Forscher und Wissenschaftler den Namen für ein Geflecht von Handelsrouten, für einen Mythos über sagenhaften Reichtum im Osten, über die Verbreitung von Religionen sowie von politischen und militärischen Allianzen.

Was wir im Allgemeinen unter dem Begriff „Seidenstraße“ verstehen, nämlich eine einzelne Straße, Verkehrsverbindung, existierte und existiert nicht. Aber es existierten bis heute eine Vielzahl von Transportrouten zwischen Asien, Zentralasien und Europa, auf denen Waren gehandelt wurden, sich Kulturen und Religionen ausbreiteten sowie geopolitische und geostrategische Allianzen geschlossen und gebrochen wurden. Erste historische Belege und archäologische Beweise über den Handel von chinesischer Seide zwischen China und dem heutigen Europa reichen zurück bis 1200 v. Chr., der Zeit der Shang-Dynastie (1766–1046 v. Chr.).

In Ägypten wurde eine in Seide eingewickelte 3.000 Jahre alte Mumie gefunden! Also vor 3.000 Jahren musste der Handelsweg von China nach Ägypten schon bestanden haben. Historiker datieren die Erfindung der Seidenproduktion auf 3.000 Jahre v. Chr., aber erst mit der Domestizierung des Kamels als Reittier und Lastenträger konnte sich der Handel von Seide über die jeweiligen Teilstrecken entwickeln. Mit den Persern und später den Turkvölkern traten Vermittler zwischen Ost und West in die Geschichte.

Konkrete und schriftliche Aufzeichnungen über den Verlauf der Routen liegen erst aus der Zeit der Han-Dynastie vom chinesischen Gesandten Zhang Qian (gest. 113 v. Chr.), der im Auftrage des Kaisers nach Zentralasien reiste, um mit im heutigen Gebiet Usbekistans und Afghanistan lebenden nomadischen Stämmen Allianzen gegen die „Hunnen“ zu schließen, vor. Wie aus diesen Berichten bekannt ist, verlief der Handel nicht direkt, sondern über viele Handelsstationen, Oasen-Städte, kulturelle, religiöse und politische Zentren. Es ist anzunehmen, dass ein Ballen Seide mehrere Jahre unterwegs war, den Eigentümer mehrmals wechselte, bevor sich in Rom die aristokratischen Damen damit schmücken konnten.

Diese traditionelle „Han-Dynastie-Route“ verlief von der damaligen imperialen chinesischen Hauptstadt Chang'an, heute Xi'an, über Wuwei, durch den Hexi-Korridor, über Dunhuang und Turpan in der Wüste Gobi, nach Urumqi in der heutigen Xinjiang Provinz und weiter durch das kasachische Grasland. In der Oasenstadt Dunhuang teilte sich die Route auf, in einen südlichen und nördlichen Arm, um die Wüste Taklamakan herum, durch die Oasen Turpan oder Kuiche und dann weiter a) über Kaschgar, Samarkand, Buchara nach Mailand, im heutigen Iran, weiter nach Teheran, Bagdad bis nach Rom und später Venedig.

Eine andere Route b) führte über Kaschgar südlich über das Karakoram nach Islamabad, im heutigem Pakistan.

Während der Han-Dynastie entwickelte sich der Handelsaustausch, als Mittel der chinesischen Außenpolitik, zwischen China und den Völkern Zentralasiens und

weiter mit Europa sprunghaft. Der Austausch umfasste nicht nur Handelsgüter, wie Seide, Jade und Chinaware, sondern auch Waffen aus dem antiken Europa und "Geschenke" zur Erhaltung der Allianzen, respektive der Freundschaften, die diplomatischen Interessen dienten – also schon damals spielten geostrategische Aspekte eine Rolle.

Auch war der Handel nicht nur, doch überwiegend, in Ost – West – Richtung, was zu einem Abfluss von Gold und Silber aus dem Römischen Reich führte, sondern auch in umgekehrter Richtung. So kamen über diese Routen die zentralasiatischen Pferde, zentralasiatische und europäische Früchte und Gemüsesorten, wie die Wassermelone (Xigua – Westmelone) oder die Tomate (Xihongshi – westrote Frucht) nach China.

Die Zeit der Han-Dynastie war die klassische Ära der antiken „Seidenstraße“, als am Mittelmeer, in Mesopotamien, in Persien, sowie in Zentralasien und China einige große Imperien regierten, die die Handelsrouten absicherten. Mit dem Erstarken oder Verschwinden der verschiedenen nomadischen Völker oder auch sesshaften Imperien war das Reisen auf der „Seidenstraße“ zeitweilig sehr unsicher, aber auch zeitweilig sehr geschützt. Um eine Vorstellung davon zu bekommen, sei nochmals die Reise des chinesischen Mönches Zhang Qian genannt, der im Jahre 147 BC im Auftrage des chinesischen Kaisers nach Zentralasien reiste. Die Reise dauerte 13 Jahre. Der Mönch verlor alle seine 98 Mitglieder der Begleitung und musste während der Reise sogar eine Häuptlingstochter heiraten.

Die Geschichte der „Seidenstraße“ spiegelt sehr gut die These wider, dass dem Handel die Kulturen und Religionen folgen. Schon vor der Zeitenwende breiteten sich der griechische und persische Glauben nach Zentralasien aus – die Säulen errichtet vom indischen König Ashoka stellen ein anschauliches Zeugnis dar. Auf im nordwestlichen Indien errichteten Säulen wurden Inschriften in Griechisch und Aramäisch gefunden. Vom Westen nach Osten kamen die griechischen Götter und die persischen Religionen und später auch der Buddhismus, das Christentum sowie der Islam. Umgekehrt erschien im Westen das Gedankengut der chinesischen Philosophen und das Wissen der alten Chinesen, wie die Herstellung von Papier und des Schießpulvers.

Schon der griechische Historiker Herodot (480–429 v.Chr.) erwähnt die Handelsverbindung. In chinesischen Museen kann man heute griechische Kunst bewundern, die auch in Gräbern der Wüstenoasen Turfan oder Dunhuang gefunden wurde. Der Handel auf der „Seidenstraße“ erfolgte über tausende Jahre mehr oder weniger stark und sicher, jeweils abhängig von den herrschenden Mächten. Eine nicht unbedeutende Rolle spielte dabei auch Alexander der Große, der 330 BC bis nach Afghanistan kam. Annähernd zur gleichen Zeit breitete sich der Buddhismus über die verschiedenen Wege der „Seidenstraße“ nach China aus.

Der Untergang der Han-Dynastie sowie auch der langsam einsetzende Untergang des Römischen Reiches brachten einen deutlichen Rückgang des Handels auf der „Seidenstraße“ mit sich. Es gab praktisch nur noch Grenzhandel – Bartertrade zwischen den Oasen und den nomadisierenden Stämmen des zentralasiatischen Graslandes. Erst während der Tang-Dynastie (618–907) konsolidierte sich die Macht Chinas wieder und der Druck des Handels nahm wieder zu.

Von außerordentlicher Bedeutung für die weitere kulturelle Entwicklung Chinas war die Reise des chinesischen Mönches Xuanzang nach Westen von 630 bis 643.

Seine Reise entlang des chinesischen Teils der „Seidenstraße“, durch Afghanistan, Indien bis nach Sri Lanka und zurück über den Seeweg nach Südchina diente der Sammlung buddhistischer Schriften, die bis dahin in China noch nicht bekannt waren. Er brachte 657 buddhistische Texte mit, die er im Auftrage des Kaisers übersetzte. In der Folge verbreitete sich der Buddhismus rasant, der aber auch von der daoistischen chinesischen Führungsschicht akzeptiert wurde. Die buddhistischen Grotten in Kuche, Turpan oder Dunhan lassen uns noch heute die Aktivitäten auf der „Seidenstraße“ erahnen.

Im 9. Jahrhundert traten die Araber, der Islam, auf der Weltbühne auf, errichteten im westlichen Teil der „Seidenstraße“ verschiedene Kalifate, die sich zwar gegenseitig bekämpften, aber trotzdem den Warenaustausch förderten.

Die Ausbreitung des Islam's nach Osten wurde nach einer kriegerischen Auseinandersetzung zwischen einer islamischen und einer chinesischen Armee 751 n. Chr. bei Talas, heutigen Kirgisistan, gestoppt. Die Reiche grenzten sich ab – der Handel erlahmte für Jahrhunderte!

Während des 10./11. Jahrhunderts war der westliche Teil der „Seidenstraße“ wieder so weit konsolidiert, dass ein gewisser Druck von Seiten der Diplomatie und des Handels für das Wiederbeleben der „Seidenstraße“ entstand, die allerdings sich wegen der mongolischen Eroberungen in Europa nicht durchgehend entwickeln konnte. Das änderte sich mit Herrschaft von Dschingis Khan (1162–1227), der durch die Festigung seines Reiches die „Seidenstraße“ wieder sicherer machte.

Die Mongolen restaurierten die alten Mauerbauten, die schon seit Jahrhunderten China gegen die westlichen Reitervölker schützten, belebten aber auch wieder die „Karawansereien“, in denen Händler sicheren Schutz fanden.

In diese Zeit fällt es, dass die Händler wie Marco Polo oder Francesco Pegolotti, auch Missionare wie Johannes Plano di Carpino oder Wilhelm von Rubruck die Route bereisten und so wundervolle Berichte mit nach Europa brachten, die insbesondere den Mythos der sagenhaften „Straße in den Orient“, mit Palmen umstandenen Oasen, mit goldenen Tempeln, schönen Haremsdamen und Moscheen festigten.

Während der Yuan-Dynastie (1279 bis 1368) lebten viele „Nicht-Asiaten“, Europäer, im mongolisch beherrschten China. Die Gesellschaft war hierarchisch in vier Klassen eingeteilt: 1. Menschen mit farbigen Augen, 2. Mongolen, 3. Nordchinesen und 4. Südchinesen. Die Stellung Marco Polos am chinesischem Hofe war keine außergewöhnliche Besonderheit!

Mehrfach reisten franziskanische und dominikanische Missionare über die Routen der „Seidenstraße“ und brachten viele Berichte, die uns heute den Aufschluss über die rege Handelstätigkeit mit Seide und Gewürzen geben, denn wo Missionare hinreisen konnten, da waren die Händler bereits da. Im 14. Jahrhundert (1368) brach die Yuan-Dynastie, das Mongolen-Reich, zusammen, die traditionelle „Seidenstraße“ kam fast komplett zum Erliegen, doch die Pest fand noch den Weg über Indien nach Europa.

Die Ming-Dynastie, die der Mongolen-Herrschaft folgte, wandte sich mehr dem seeseitigen Handels- und Diplomatiaustausch zu. Vermutlich war das Handeln auf der klassischen „Seidenstraße“ wegen der kriegerischen Reiterheere nach Dschingis Khan unter Timur, aus dem heutigem Usbekistan, zu gefährlich, sodass die Ming-Kaiser den Seeweg als eine Alternative suchten.

Unter dem zweiten Ming Kaiser, Zhu Di (1402–1424), waren die legendären Dschunken-Flotten des Admirals He bis nach Afrika, dem heutigen Somalia, unterwegs. Sie knüpften diplomatische Kontakte und organisierten Handelsverbindungen auf der gesamten Route, im heutigen Sri Lanka, Bangladesch, Indien, Pakistan und dem Iran. Auf sieben Reisen führte er zwischen 1405 und 1433 große Flottenverbände. Auf der ersten Reise sollen es 62 Schiffe mit 28.000 Mann Besatzung gewesen sein. Das Ziel der Reisen war der Handel, aber auch die Eintreibung von Tribut-Forderungen und diplomatischer Unterwerfung. Aufgrund der hohen Kosten und der daraus folgenden Unruhen in China, der zunehmenden Steuerbelastung, stellten die Ming-Kaiser diese Expeditionen ein und begannen damit die Politik der Abschottung gegenüber dem Rest der Welt.

Knapp hundert Jahre später, 1516, basierend auf dem wissenschaftlich/technischen und wirtschaftlichen Fortschritt der Renaissance, erreichten die Portugiesen das Reich der Ming-Kaiser um das Kap der Guten Hoffnung. Die Ming-Kaiser hatten sich in der Zwischenzeit vollkommen zurückgezogen und die Flotten abgewrackt. Die Große Mauer, der heute als Große Mauer bekannte und besuchte Teil der chinesischen Mauer, wurde auf- und ausgebaut.

Ein interessantes geschichtliches Randereignis, aber mit in die Zukunft weisender Bedeutung, ist, dass der Portugiese Heinrich der Seefahrer zum Administrator des Ordens der Christuskrieger, die das Erbe der Templer erhielten, ernannt wurde und somit ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung hatte, um mit Unterstützung des Papstes eine Flotte zur Suche des legendären christlichen Priesterkönigs Johannes auszurüsten zu können. Heinrich der Seefahrer war sicherlich mehr an der Erkundung des Seeweges zu den Quellen des Gewürzhandels Indiens interessiert, als einen imaginären Priesterkönig zu finden.

Basierend auf den Entdeckungen Heinrich's des Seefahrers eröffneten die Europäer die maritime „Seidenstraße“ um die Südspitze Afrika's nach Südchina und ganz Asien, kolonialisierten Länder, führten Kriege, missionierten und brachten den Menschen im Namen ihrer christlichen Mission Leid statt Wohlstand.

In den folgenden Jahrhunderten spielte die traditionelle „Seidenstraße“ nur noch eine lokale Rolle – nicht bedeutend für den „interkontinentalen“ Austausch. Der interkontinentale Austausch verlagerte sich ausschließlich auf die Seeroute, die anfänglich nur durch Portugal, später auch von Holland, England und anderen seefahrenden Nationen betrieben wurde. Auf der traditionellen „Seidenstraße“ konnte man allenfalls Geographen und Historiker, auch Kunst- und Grabräuber finden.

Die von den chinesischen Kaisern gewollte Abschottung war vollkommen und wurde deutlich mit dem berühmten Antwortschreiben des Kaisers Quianlong von 1793 an den englischen König Georg III.: „Wie Euer Botschafter selbst sehen kann, besitzen wir bereits alles. Ich messe fremden oder ausgefallenen Dingen keinerlei Wert bei und habe keinen Bedarf an den Erzeugnissen Eures Landes.“

Von den Religionen, die über die „Seidenstraße“ kamen, hatte in China lediglich der Buddhismus, als eine nicht monotheistische Religion, bei den chinesischen Völkern nachhaltigen Einfluss, da dieser sich mit den chinesischen Lehren des Konfuzianismus, Daoismus sowie den Traditionen der asiatischen Produktionsweise vermischt ließ.

Während der kulturellen Renaissance in der Ming Dynastie (1368–1644) entstand der „chinesische“ Buddhismus, gelehrt vom Philosophen Zhou Dunyi. Der

chinesische Buddhismus und die Lehren des Ying und Yang, der Balance zwischen Himmel und Erde, der Harmonie wurden staatstragend.

Noch heute lebt dieses Gedankengut im Volk, drückt sich aus in den Entscheidungen der Politiker und ist gegenwärtig in der Strategie der „Neuen ‚Seidenstraße‘“!

Die erste Renaissance der „Seidenstraße“

Bereits in den 80/90er Jahren letzten Jahrhunderts kam es mit der Einführung des Containerverkehrs zu einer Neubelebung der landseitigen Verkehrs- und Handelsverbindungen über die Transsibirische Eisenbahn.

Wieder folgend einer bahnbrechenden wissenschaftlich/technischen Entwicklung, des Entstehens der Elektronik-Industrie in Japan einerseits und der verkehrstechnischen Entwicklung des standardisierten ISO-Containers mit vereinfachten kommerziellen und technologischen Prozessen, konnte der Landtransport über die „Transsibirische Eisenbahn“ (TSR) sich zu einer neuen Variante der „Transsibirischen ‚Seidenstraße‘“ entwickeln.

Die lange Seestrecke von Japan oder auch China nach z.B. Hamburg durch den Suezkanal von über 20.000 km konnte um ca. 12.000 km verkürzt und die Transitzeit um ca. 15 Tage reduziert werden. Diese Transportroute nahm kontinuierlich an Umfang zu und konkurrenzierte den sich ebenfalls schnell entwickelnden Container über See.

Ich persönlich hatte die Gelegenheit als Mitarbeiter einer europäischen Eisenbahngesellschaft verantwortlich am europäischen Vor- bzw. Nachlauf des transsibirischen Eisenbahnverkehrs mitzuarbeiten. 1986 promovierte ich zum Thema „Container-Landbrücken“ am Beispiel der TSR. Das Ergebnis meiner Untersuchung war für diese „transsibirische ‚Seidenstraße‘“ niederschmetternd: Auf Grund der Unterschiede der Transportkosten Eisenbahn und Seeschifffahrt sowie der Containerlogistik ist die TSR nicht wirtschaftlich. Das bewahrheitete sich auch in der Praxis: die Transporte über die TSR kamen in den 90er Jahren bis auf wenige Projektladungen zum Erliegen. Trotzdem übernahm ich Anfang 1990 das Management einer deutschen Logistikfirma in China, deren Hauptgeschäftsfeld die interkontinentalen Eisenbahntransporte Asien – Europa waren.

Wie ich vorher theoretisch analysierte, konnten wir nicht erfolgreich sein. Als aber im August 1990 der 2. Golfkrieg ausbrach, der Suezkanal gesperrt wurde, die Seefrachtraten auf Grund längerer Reisezeiten stiegen und folglich auch die Schiffskapazitäten knapp wurden, war die „transsibirische ‚Seidenstraße‘“ wieder attraktiv! Leider nur für kurze Zeit.

Dieses kurze Zwischenspiel im Handel Asien bzw. Fernost mit Europa veranschaulicht sehr deutlich, wie anfällig die Seetransport-Routen sind. Auf der Seestrecke von Japan/China nach Europa existieren verschiedene neuralgische Punkte, die den gesamten Güterstrom nachhaltig beeinflussen können: Ost- und Südchinesisches Meer, Straße von Malakka, Horn von Afrika/Somalia, Suezkanal. Aus welchem Grund auch immer der Verkehrsweg unterbrochen werden könnte, der Handel würde gravierende Hindernisse erleiden. Die von diesem Handel abhängigen Wirtschaften würden mindestens in Schwierigkeiten kommen.

Das ist als eine der Ursachen zu sehen, warum trotz verkehrsökonomischer Nachteile die transsibirische Eisenbahnverbindungen in den 90er und 2000er Jahren weiter ausgebaut wurden. Die Grenzstationen zwischen China und Russland, Manzhouli/Zabaikalsk, China und Mongolei, Zaninuu/Erenhot und China und Kasachstan Alashankou/ Dostyk wurden modernisiert und erweitert. Doch die Transporte über Eisenbahnverbindungen beschränkten sich lediglich auf den bilateralen Warenaustausch China/Russland, China/Mongolei und China/Kasachstan/ Usbekistan/ Turkmenistan/Afghanistan.

Chinesischer propagandistischer Coup

Heute wird der Begriff „Seidenstraße“ durch die chinesische Politik und die starkende Wirtschaftskraft für die Landverbindung wiederbelebt. China knüpft an seine Geschichte und an europäische Propaganda und Mythen an, macht sie sich wirtschaftspolitisch und propagandistisch nutzbar. Die Handelsströme kehren sich heute allerdings um: Der Antrieb geht jetzt wieder von Osten nach Westen, auf dem Landweg wie zur See, folgt bei letzterem mit der Gründung von Häfen und Stützpunkten weitgehend dem portugiesischen Modell.

Der Landweg verknüpft die traditionellen Handelsplätze mit einem neuen, modernen Schienen- und Straßennetz in China, in Russland, in der Mongolei, in Kasachstan, in Tadschikistan, Kirgizstan, Usbekistan, Turkmenistan, Pakistan und dem Iran. Überraschend für sogenannte Experten und die „gesamte“ Welt verkündete der chinesische Staatspräsident Xi Jinping im Oktober 2013 an der *Nazarbayev University* in Kasachstan die „One Belt One Road Initiative“ (kurz: OBOR oder BRI) oder auch die „Neue `Seidenstraße`“ genannt.

Für Insider war es nicht überraschend! Ein toller propagandistischer Coup, Europa denkt an Marco Polo und abenteuerliche Reisen! China und Zentralasien erinnern sich: „diese `Seidenstraße` gibt es ja schon immer“.

Seit Xi Jinping's Ankündigung gewinnt das von China geplante Projekt einer „Neuen `Seidenstraße`“ in der Presse zusehends an Bedeutung und in der Sache an Fahrt. Besonders nach dem fast dreiviertelstündigen Vortrag Xi Jinping's auf dem Weltwirtschaftsforum in Davos im Juli 2018 haben die Politiker und Wirtschaftsführer es zur Kenntnis genommen. Die von Präsident Xi Jinping ausgehende Initiative begeistert und erschreckt die Weltöffentlichkeit gleichermaßen. Begeistert sind die Länder, die sich von der Vorherrschaft des US- und westeuropäischen Kapitals unabhängig machen wollen und erschreckt ist natürlich das weltweit herrschende Kapital. Entsprechend sind die Kommentare der Politiker als auch die der Massenmedien. Diese reichen von Warnungen, dass von der Initiative ohnehin nur chinesische, staatliche Unternehmen profitieren bis hin zu Schreckensrufen über die „aggressive, imperialistische Politik“ der chinesischen Kommunisten oder auch genannt „Staatskapitalisten“.

Die kommunistischen Staatskapitalisten wollen die Welt beherrschen! ???

Wie der englische Name „One Belt One Road“ bereits andeutet, handelt es sich bei dieser „Neuen `Seidenstraße`“ eigentlich um Wirtschaftsgürtel kombiniert mit Transportstrukturen auf den traditionellen Handelsrouten:

- a) den *maritimen* von China über Südasiens nach Afrika und Europa
- b) einem über den *nördlichen Landhandelsweg* vom Reich der Mitte über Zentralasien, den Iran, die Türkei nach Europa
- c) einem von China über Russland, die Mongolei oder Kasachstan und Russland nach Europa
- d) einem südlichen über Vietnam bis nach Singapur
- e) einem südwestlichen über Myanmar und Bangladesch bis nach Indien sowie
- f) einem zweiten südlichen nach Pakistan.

Chinas maritime Ambitionen erinnern damit stark an die Unternehmungen der Portugiesen, die gegen Ende des 15. und zu Beginn des 16. Jahrhunderts den Seeweg nach Indien (die sogenannte „Gewürzroute“) auf ähnliche Weise und auf ähnlichen maritimen Wegen eingerichtet hatten, allerdings um das Südkap Afrikas.

Die Landrouten knüpfen direkt an die traditionellen Wege, aber auch in ihrer Vermarktung und der politischen Propaganda an diese Vergangenheit an, führt die geplante Verbindung doch neben der Mongolei und Russland in einer zweiten Strecke mit Kirgizstan, Tadjikistan, Usbekistan, Turkmenistan und den Iran durch Länder, die heute nicht nur strukturell wenig erschlossen und voller geographischer Hindernisse sind, sondern die zudem auch zumeist politisch instabil und damit für den Handel nicht ungefährlich sind.

Aber gerade das macht diesen Raum so interessant für die geostrategische Entwicklung der kommenden Jahre. In ganz Zentralasien liegen immense Bodenschätze.

Der Öl-Konzern BP schätzt, dass fast 70 % der weltweit nachgewiesenen Erdölreserven und beinahe 65 % der nachgewiesenen Erdgasvorkommen im Mittleren Osten, Russland und Zentralasien liegen.¹

Zwei Drittel der Silicium Vorkommen liegen in Russland und China, aber auch die wichtigsten Vorkommen der seltenen Erden sind in diesem Raum zu finden.

Weiter noch sind die gewaltigen Flächen Russlands und Zentralasiens für die landwirtschaftliche Nutzung zu erschließen, was mit der Verknappung der Ressourcen und dem Wachsen der Weltbevölkerung mit Sicherheit notwendig wird.

In Eurasien leben etwa 70 % der Weltbevölkerung. 30 % des Welthandels erfolgt zwischen Asien und China.

Die „Stan-Länder“ Zentralasiens waren innerhalb der Sowjetunion in das wirtschaftliche System integriert – verfügten somit hauptsächlich über wirtschaftliche Potenzen im Rahmen der zentralisierten Sowjetwirtschaft. Nach der Erlangung der Selbständigkeit konnte sich nur Kasachstan auf Grund der Rohstoffvorkommen langsam entwickeln. Die anderen „Stan-Länder“ waren mit der einseitig orientierten Wirtschaft, auch monokulturellen Landwirtschaft, blockiert.

Die westeuropäischen Länder waren allenfalls an den Absatzmärkten und die USA an militärstrategischen Vorteilen gegenüber Russland und China interessiert.

Mit Beginn des 21. Jahrhunderts, dem Erstarken Chinas, Indiens, des Irans und Pakistans, der Rückbesinnung Russlands, der politischen Entwicklung in den zentralasiatischen "Stan-Ländern" zeichnete sich mehr und mehr ab, dass die wirklichen weltpolitischen Weichenstellungen nicht in den bisherigen Metropolen, wie London, Paris, Berlin, Brüssel oder New York vorgenommen werden, sondern in Beijing, Moskau, Teheran, New Delhi oder Islamabad oder gar in Afghanistan.

Der ehemalige sowjetische Außenminister Eduard Schewardnadse hatte bereits 1990, als es die alte Sowjetunion gerade noch gab, auf einer internationalen Konferenz in Vladivostok den Wiederaufbau der alten „Seidenstraße“ angesprochen. Auch das neue Russland hatte sich bemüht, eine Freihandelszone von „Lissabon bis Vladivostok“ (so die Worte Vladimir Putins) mit Europa einzurichten, was die EU jedoch wiederholt ablehnte.

Das haben die USA als auch die EU-Länder erkannt. Das Interesse an den Öl- und Erdgasvorkommen, an den Edelmetallen war ein Motiv der USA für den "Silk Road Act" aus dem Jahre 1999 und ist noch heute ein Motiv für das Arrangement in Afghanistan.²

Auch die EU zeigte Interesse mit dem TRACECA-Projekt, Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia.³

Nach der Invasion der USA im Irak forderten US-Diplomaten die alten Verbindungen von Süd- und Zentralasien zu neuem Leben zu erwecken. Die Festigung der Demokratie durch amerikanische Intervention in Afghanistan sei der erste Schritt.

2011 sprach Hilary Clinton während ihres Besuchs in Indien von der neuen „Seidenstraße“ als der "Vision für das 21. Jahrhundert".⁴

Diese Ankündigungen basieren auf Empfehlungen von hochrangigen US-Beratern. Wie bereits bei Henry A. Kissinger, Z. Brzezinski oder bei John J. Mearsheimer nachzulesen, wäre der beste Weg die US-amerikanische Dominanz zu festigen bzw. zu erhalten die Stärkung von Verbündeten in der asiatischen Region, aber militärisch nur einzugreifen, wenn diese zu schwach sein sollten. Die US Navy und die Air Force hätten die Aufgabe ein "off Shore Balancing" durchzusetzen.⁴

So initiierte schon der Friedensnobel-Preisträger Obama den "Asian-Pivot", nach dem 60 % der USA-Streitkräfte für einen Einsatz in Asien ausgerichtet wurden. Angeblich zur Sicherung der "Freiheit der internationalen Seeschifffahrt" und der Freiheit der Anliegerstaaten. Obama erklärte das südchinesische Meer als eine Region von nationalem, amerikanischem Interesse.

Besonders interessant und eine bezeichnende Anekdote ist, dass sich der derzeitige Präsident der USA im Jahre 2012 den Markennamen "Trump" für Hotels und Immobilien in allen an der „Seidenstraße“ liegenden Länder Zentralasiens, also in Kasachstan, Usbekistan, Kirgizstan, Turkmenistan, Aserbaidschan und Armenien hat schützen lassen. Gleiches tat er bereits 2007 für einen Wodka namens Trump, wahrscheinlich in Anlehnung an den Wodka "Gorbatschow". Welche Weitsicht und kapitalistische Ambition?⁷

Die "Neue Seidenstraßen-Initiative", weiter genannt "Belt und Road Initiative", BRI, ist also keine Erfindung Xi Jing Ping's, sondern ein schon von den westlichen Ländern angestrebtes Ziel. Dieses Ziel konnte aber aus verschiedensten Gründen, wie z.B. Misstrauen gegenüber den politischen Systemen in den Ländern bzw.

Misstrauen in den Ländern gegenüber den USA, fehlender finanzieller Stärke oder erst angestrebtem Regimewechsel nicht realisiert werden.

II. Die Routen der One Belt One Road Initiative

Das Netzwerk der land- und seeseitigen Transportverbindungen stellt verschiedene Transportalternativen je nach ökonomischer, politischer oder auch militärischer Notwendigkeit dar, aber auch die Basis für nachhaltige wirtschaftliche Entwicklungen entlang der alternativen Routen.

Nur langsam wurde verstanden, dass es sich bei der BRI sowohl um ein gewaltiges Infrastruktur/Investitionsprogramm als auch um eine neue geopolitische Strategie Chinas als Antwort auf die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts handelt. Die Welt staunte und zweifelte, dass das umfassende Projekt mit bis zu 900 Mrd. USD an chinesischen Krediten und Investmentfonds erfolgreich sein kann.

Nach den derzeitig vorliegenden, veröffentlichten Informationen sollen sich die Gesamtinvestitionen zwischen 900 Milliarden bis zu einer Billionen US-Dollar in über 70 Ländern belaufen. Bereits 2018 seien 140 Milliarden investiert worden. Allerdings gibt es bislang keine absolut verlässlichen Daten des bisherigen und bereits vertraglich gebundenen Investitionsvolumens.

Die traditionellen Eisenbahnverbindungen

- a) Nord- und Ostchina über die chinesisch/russische Grenze Manchouli/Zabaikalsk über Chita in Sibirien nach Moskau und weiter Weißrussland nach Mitteleuropa;
- b) Nord- und Ostchina über die chinesisch/mongolische Grenze nach Irkutsk und Moskau und weiter wie a)
- c) Mittel- und Westchina über die chinesisch/kasachische Grenze Korgas/Khorgos über Kasachstan und Russland und weiter wie a)
- d) Mittel- und Westchina über die chinesisch/kasachische Grenze Korgos/Khorgos über Kasachstan nach Usbekistan mit Anbindungen an Afghanistan, Turkmenistan und den Iran.

Die russischen Eisenbahnen sowie alle Bahnen in den früheren Sowjetrepubliken verfügen über eine Spurbreite von 1520 mm, die von der in China und Europa (1435 mm) abweicht, so dass die Güterwagen nicht vom chinesischen ins russische Eisenbahnnetz v.v. wechseln können. Alle Güter müssen von den jeweiligen Wagen auf Wagen der anderen Spurweite umgeladen werden. Das erfolgt jeweils auf den empfangenden Grenzbahnhöfen. Die leer werdenden Wagen werden dann zurückgeführt, um mit Rückladung auf dem dann empfangenden Bahnhof beladen zu werden. Darüber hinaus verfügen die russischen Wagen über ein abweichendes System der Kupplungen, was wiederum gesonderte technologische Anpassungen erfordert. Von der logistischen Abwicklung des Grenzüberganges hängt aber wesentlich die gesamte Transitzeit ab.

Eines der Hauptprobleme für die zügige Abwicklung an den Grenzübergängen, neben der Umladung, war bis zur von den Chinesen initiierten technologischen Durchdringung der Eisenbahnverbindungen die kommerzielle Abfertigung, d.h. die Zollabfertigung und der Übergang von einer Eisenbahnkonvention (SMGS oder CIM) zur anderen. Die Bedingungen der Zollabfertigung zwischen den nationalen

Eisenbahnen wurden im Rahmen der Digitalisierung harmonisiert und durchgehend angepasst.

In der ersten Phase des Ausbaus der eisenbahnseitigen „Seidenstraße“ wurden die Bahngrenzübergänge an den chinesischen Grenzen auf beiden Seiten für komplette Containerzüge, d.h. mit den entsprechenden Krananlagen, ausgebaut und modernisiert. Auch der polnisch/weißrussische Übergang wurde in dieser Phase erneuert.

Interessanterweise gehört der Grenzbahnhof zwischen China und Kasachstan zu zwei maritimen Unternehmen, der Reederei COSCO und dem Hafen Lianyungang und wird von diesen finanziert und betrieben.

Bereits 2018 verkehrten ca. 1.300 regelmäßige „Container-Blockzüge“ mit je bis zu 60 TEU (20' Einheiten) zwischen chinesischen und europäischen Bahnhöfen. Das sind aber nur ca. 2 % der zwischen China / Europa transportierten Güter. Schon 2020 sollen ca. 8.000 Züge mit ca. 500.000 Containern und mehr behandelt werden.

Der Bahntransport ist schneller als der Seetransport, ca. 15 Tage oder weniger, im Vergleich zu 40 Tagen, aber wesentlich teurer. Als Verkaufsargument wird der Vergleich zum Lufttransport herangezogen, der wiederum schneller und teurer ist. Trotzdem wird der Bahntransport noch subventioniert, um kommerziell akzeptiert zu werden.

In der Vergangenheit, zur Zeit der Sowjetunion, geschah das zur Valutaerwirtschaftung durch den sowjetischen Staat, aber heute wird der Transport vom chinesischen Staat aus verkehrs- und geopolitischen Gründen gestützt. Es kann von einer geschätzten Subvention von bis zu USD 1.700/Container ausgegangen werden.⁵

Die südlichen Eisenbahnverbindungen bauen auf den traditionellen Bahnen, errichtet von der französischen Kolonialmacht im Interesse der kolonialen Erschließung Südostasiens, auf. Die Strecke von Kunming nach Hanoi wurde bereits 1910 fertiggestellt und bis 1936 nach Saigon erweitert. Auch diese Bahn hat eine vom chinesischem Normalspur-Netz abweichende Spurbreite. An den Grenzübergängen bestehen die gleichen Anforderungen wie an denen in Richtung Westen (Russland, Kasachstan, Mongolei). Die Modernisierung und der weitere Ausbau ist im Rahmen der „Seidenstraßen“-Investitionen bereits im Prozess.

Für die Anbindung des chinesischen Netzes an das südostasiatische Eisenbahnnetz bis nach Singapore ist derzeit die Strecke Kunming – Vientiane, Laos, im Bau. Über Vientiane besteht die Anbindung via Bangkok nach Kuala Lumpur bis Singapore. Die Strecken sollen teilweise mehrspurig mit unterschiedlichen Spurbreite und für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut werden.

Die Verbindung von Kunming nach Mandalay wird in chinesischer Normalspur geplant bzw. ebenfalls bereits gebaut. Die Bahnverbindungen Mittelchina, Xi'an, via Kunming nach Myanmar und Xi'an via Kunming, Vientiane nach Thailand und Singapore sind im Rahmen der „Seidenstraße“ geplant und sollen bis 2020 fertiggestellt sein.

Die Straßen/Highways als wirtschaftliche Korridore

- a) Südchina, Kunming – Bangladesh
- b) Xinjiang, Khorghos – Kasachstan mit Anschluss Iran
- c) Xinjiang, Kashgar – Tadjikistan
- d) Xinjiang, Kashgar – Iran mit Anschluss Türkei
- e) Xinjiang, Kashgar – Tadjikistan
- f) Xinjiang, Kashgar – Gwadar/Pakistan / Karakoram Highway.

Das bereits bestehende Straßennetz wird renoviert bzw. ausgebaut. Die Straßen von Westchina und Südchina werden an das Highway-System Chinas angeschlossen, auf denen moderner Straßenverkehr mit schweren Lastzügen bereits möglich ist.

Problematisch ist der Anschluss der Straßen durch die Xinjiang Provinz, da wegen der angeblichen oder auch realen Terrorgefahr infolge der religiösen bzw. ethnischen Konflikte besondere Sicherheitsbedingungen gelten. Da sowohl die Straßen- und die Eisenbahnverbindungen, aber auch die Pipelines durch die Xinjiang Provinz führen, besitzt diese Provinz eine besondere wirtschaftliche und politische Bedeutung für den Ausbau der „Neuen Seidenstraße“ und steht im Fokus der chinesischen Wirtschafts- und Sicherheitspolitik.

Besonders erwähnenswert ist der Karakoram Highway, der bereits zwischen 1959 und 1979 als „Friedenshighway“ zwischen China und Pakistan gebaut wurde. Dieser 1.300 km lange Highway führt über 4.714 Meter hohe Pässe, auch dem Khunjerab Pass, durch tiefe Täler und entlang steiler Felsenschluchten. Durch einen gewaltigen Erdbeben 2010 wurde er durch einen entstehenden See mehrere Jahre unterbrochen.

Im Rahmen des China-Pakistan-Economic-Corridor (CPEC) der Neuen „Seidenstraße“ begann 2012 ein Neubau einer 24 km langen Strecke mit langen Brücken und Tunneln zur Umgehung des Sees. Dieser Abschnitt, die gefährlichste Strecke, wurde bereits 2015 abgeschlossen.

Als wichtige Straßenverbindung zwischen China und dem Hafen Gwadar wird gegenwärtig der gesamte Highway auf mindestens 30 Meter Straßenbreite ausgebaut. Parallel zur Straße befindet sich die Eisenbahnlinie, die „ML 1“ im Bau. Dieser Ausbau ist aus chinesischer Sicht aus handelsstrategischen Gründen erforderlich, um im Falle der Behinderung der Seeschifffahrt auf der Straße von Malakka über eine Landverbindung zum Indischen Ozean zu verfügen.

Die Pipelines

China sichert einen großen Teil des Energie-Importes aus Russland und Kasachstan durch Pipelines ab, trotzdem importiert China gegenwärtig noch ca. 65 % des Ölimportes über See (ca. 8 Mill. Barrel pro Tag) durch den Golf von Oman und die Straße von Malakka.

Als Alternative zum Ölimport über See hat China 3 wichtige neue Pipelinesysteme zur Versorgung des Energieimportes im Programm der OBOR Initiative:

- a) „Power of Siberia Gas Pipeline“ von Russland nach Nordost-China. Die Fertigstellung der 3.000 km langen Pipeline erfolgte im Dezember 2019 und wird nach voller Indienststellung 2025 ca. 38 Mrd. m³/a nach China befördern. Im Vergleich dazu liefert Russland durch die Nordstream Leitungen nach Europa ca. 55 Mrd m³/a.

- b) Kasachstan China Öl-Pipeline von den kaspischen Ölfeldern zur Kasachstan-China-Grenze der Xinjiang Provinz über 2.228 km. Diese Pipeline ist im Rahmen der Neuen „Seidenstraße“ seit 2014 in Betrieb.
- c) Im Rahmen des CPEC (China Pakistan Economic Corridor) wird eine neue Pipeline für Rohöl auf einer ähnlichen Trasse wie der Karakoram Highway gebaut. Die Fertigstellung ist für 2020 geplant. Diese Pipeline wird an die Iran-Pakistan Ölpipeline im Hafen Gwadar angebunden, sodass eine direkte Pipeline-Verbindung vom Iran nach China ermöglicht wird. Im Falle einer Krise an der Straße von Hormus oder der Straße von Malakka wird diese Pipeline zur Absicherung des Ölimportes aus den arabischen Ländern eine außerordentliche Wichtigkeit einnehmen. Siehe dazu die gegenwärtigen Spannungen zwischen den USA und dem Iran.

Die maritime „Seidenstraße“

98 % des Handels Chinas mit Europa werden gegenwärtig über die Seerouten durch das Südost-Chinesische Meer, die Straße von Malakka, den Indischen Ozean, den Golf von Aden/Rotem Meer und dem Suezkanal abgewickelt.

Der Handel mit Afrika spielt sich zu 100 % auf See ab. Das ist der Hintergrund, warum China bereits über die weltgrößte Containerflotte verfügt und systematisch die Hafenskapazitäten in China als auch auf den Haupttrouten ausbaut. Mit Bezug auf die Kette der Häfen wird in den westlichen Medien von der String of Pearls, der Perlenkette, gesprochen.⁶

In der Tat, im Rahmen der maritimen „Neuen `Seidenstraße`“ hat China seine Hafen- und die maritimen Handelsinteressen neu formuliert. Ausgehend vom Ausbau der Insel in der südchinesischen See, der Aufrüstung der eigenen Marine mit modernen Fregatten, U-Booten und zwei Flugzeugträgern bis hin zum Flottenstützpunkt in Djibouti hat China seine Präsenz zur See verstärkt. Die westliche Argumentation geht allerdings davon aus, dass die Häfen wie Hambantota oder Gwadar auch militärischen Zwecken dienen, was aber nicht den internationalen Abkommen Chinas mit den entsprechenden Ländern entspricht. Auch sind die Hafenanlagen technisch nicht dafür vorgesehen.

Während der Schifffahrtskrise, verursacht durch die somalischen Piraten am Horn von Afrika in den Jahren um 2015, wurden die Rufe selbst von amerikanischer Seite lauter, dass China seine Schifffahrt mit eigenen Marine-Verbänden schützen solle. China entsandte Fregatten in das tausende Meilen entfernte Gebiet. Zur Unterstützung dieser Aufgaben und der UN-Friedensmissionen in Afrika gründete China letztendlich 2017 eine Navy Basis in Djibouti mit ca. 400 Marinesoldaten als den ersten und einzigen militärischen Stützpunkt außerhalb des Landes. Neben China unterhalten die USA (2.000 Mann), Frankreich (1.500 Mann), Italien (300 Mann) und Japan Militärstützpunkte in Djibouti.

Wichtiger für China sind aber entlang der maritimen Route nach Europa und Afrika die Handelshäfen auf Sri Lanka Hambantota, in Pakistan Gwadar, in Oman Duqm, Djibouti, Mombasa in Kenya, Al Sokhna und Alexandria in Ägypten, Piräus in Griechenland, Triest und Genua in Italien.

Hier nur einige kurze, ausgewählte Betrachtungen:

Hambantota, Sri Lanka

Der Hafen liegt an einer der meist befahrenen Handelsroute an der Südküste von Sri Lanka und ist derzeit neben Colombo der wichtigste Hafen auf der Insel. Der weitere Ausbau des Hafens wurde vom früheren Präsidenten Sri Lankas gefordert und gefördert, da Colombo für eine weitere Entwicklung der maritimen Infrastruktur nicht ausbaufähig wäre, aber gerade im Süden von Sri Lanka maritime Kapazitäten, wie Reparaturwerften, Lager- und Umschlaganlagen als Schifffahrtshub für den Golf von Bengalen von großem wirtschaftlichem Vorteil für Sri Lanka wären. Auf Grund interner politischer Auseinandersetzungen wurde der Ausbau der ergänzenden Hafen-, Produktions- und Handelsanlagen verzögert bzw. gestoppt und der Hafen konnte seine Kapazität nicht ausschöpfen, sodass er in Verlust geriet und die Kredite nicht bedient werden konnten. China und Sri Lanka vereinbarten, dass China für 99 Jahre den Hafen, den Betrieb sowie das gesamte Risiko übernimmt.

Die immer wieder vorgetragene Anschuldigung, dass China Sri Lanka in eine Schuldenfalle getrieben habe, um die Hoheit über den Hafen zu erlangen, ist absolut nicht korrekt. Die tatsächliche Ursache für die Probleme der Rückzahlung der Kredite für den Hafen Hambantota liegen vielmehr in dem 2015 erfolgten Regierungswechsel in Sri Lanka. Die neue Regierung stoppte die Folgeinvestitionen für die zum Hafen gehörenden Infrastrukturen wie Reparaturwerften, Lagereinrichtungen und vor allem Verkehrsanbindungen.

In der Zwischenzeit trat ein Umdenken auf der Seite der Sri Lankan-Regierung ein, der frühere Präsident Rajapakse wurde Ministerpräsident und es wurden neue Kredite aufgenommen, um das in der Mitte von Sri Lanka befindliche Industrie- und Landwirtschaftsgebiet, insbesondere das Zentrum der Teeindustrie, an den Hafen mittels eines modernen Highway anzuschließen, d.h. die für das Hafenprojekt notwendige Infrastruktur zu erstellen.

Neue Hafenstrukturen wurden ebenfalls in Betrieb genommen, sodass die koreanischen Car-Carrier nun Hambantota als Hub für den indischen Subkontinent erwählt haben. Trotz der Einschränkungen der geplanten Gesamtkapazitäten wird der Hafen als maritimer Hub für die internationale Containerschifffahrt eine herausragende Bedeutung erlangen.

Gwadar/Pakistan

Gwadar war bislang eine kleine Hafenstadt mit nur lokaler Bedeutung, aber direkt an der iranischen Grenze und an der Hauptschifffahrtslinie an der Straße von Hormuz, durch welche ca. 20 % der weltweiten Ölförderung transportiert werden, gelegen. Gleichzeitig endet die Iran-Pakistan-Ölpipeline in Gwadar.

Für China hat dieser Hafen eine Bedeutung, da dieser den Endpunkt der Karakoram Pipeline darstellt und das Öl direkt von den Supertankern oder auch aus der Iran-Pakistan Pipeline direkt eingepumpt werden kann.

Bereits Pakistan übernahm die Enklave Gwadar mit Hafen im September 1958 von Oman für 3 Mill. Pfund und begann ihn auszubauen, konnte aber aus finanziellen Gründen nicht zur vollen Größe vollendet werden. Erst im Rahmen des CPEC wurde die 2. Ausbaustufe in Angriff genommen. China hat diesen Hafen für 40 Jahre geleast.

Für China hat dieser Hafen eine Bedeutung, da dieser den Endpunkt der Karakoram Pipeline darstellt und das Öl direkt von den Supertankern oder auch aus der Iran-Pakistan Pipeline direkt eingepumpt werden kann.

Duqm (Dukan), Oman

Dieser Hafen ist ein Non-Öl-Hafen, hat aber Bedeutung für Oman und China, da in Oman eine Werft und eine "Ökonomische Sonderzone" sowie eine Freihandelszone für die Entwicklung Oman's für die "Nach-Öl-Zeit" errichtet werden soll.

Mombasa, Kenia

Seit der Unabhängigkeit Kenias stellt der wichtigste Seehafen Ostafrikas das Einfallstor für den Handel mit Afrika, insbesondere für Tansania und Uganda, dar. In den Jahren 2014 und 2016 wurden von chinesischer Seite 2 Containerterminals gebaut und die gesamten Hafenanlagen modernisiert.

Gleichzeitig wurde die 500 km lange Straßenverbindung zur kenianischen Hauptstadt Nairobi durch China zu eigenen Lasten gebaut und die Eisenbahnverbindung nach Nairobi und Uganda modernisiert.

Mombasa stellt ein bedeutendes Wirtschaftszentrum dar und beheimatet neben dem Kaffeehandel, eine Nahrungsmittel- und Chemieindustrie sowie auch ein Stahl- und ein Aluminiumwalzwerk, Erdölraffinerien und ein Zementwerk. Der Ausbau des Hafens mit den Verbindungen ins Hinterland war eine wichtige Initialzündung für die bereits erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung Kenias und der umliegenden Länder. China sicherte sich damit auch wirtschaftliche Privilegien für die Nutzung des Hafens im Rahmen der OBOR-Initiative.

Die USA dagegen nutzten den Hafen lediglich als Basis für ihre Flottenaktivitäten am Horn von Afrika und knüpften an die frühere Nutzung des Hafens zur Ausbeutung des afrikanischen Kontinents u.a. dem Sklavenhandel an.

Daressalam, Tansania

Daressalam ist das wirtschaftliche Zentrum von Tansania. In der Stadt gibt es etwa 575 größere Industriebetriebe. Der Hafen Daressalam ist von internationaler Bedeutung für Tansania selbst, aber auch für die Binnenländer wie Sambia oder für Sansibar. Bereits 1978 besuchte Deng Xiao Peng Tansania und startet die wirtschaftliche Kooperation zwischen beiden Ländern. 2018, auf der 8. China-Afrika-Konferenz, stellte China 60 Mrd. USD bereit, davon 15 Mrd. USD für zinsfreie und kommerzielle Kredite, 20 Mrd. USD als Kreditsumme, 10 Mrd. USD für spezielle China-Afrika-Projekte und 5 Mrd. USD für Importe aus China. Die Hauptprojekte des Fonds sind die Häfen Daressalam und Bagamoyo, die die Area zu einem Transportzentrum für die gesamte Ostafrikanische Region, auch im Wettbewerb zu Mombasa, transformieren sollen.

Darüber hinaus wird der Bau der 680 Meter langen Kigamboni Brücke finanziert, die die Transport-Infrastruktur im Raum Daressalam komplettiert.

Piräus, Griechenland

Im Rahmen des EU-Rettungspaketes wurde Griechenland veranlasst den Hafen Piräus zu privatisieren. China übernahm auf die Anfrage hin 51 % mit der Option weitere 16 % zu erwerben, wenn bis 2021 alle vereinbarten Investitionen erfolgen würden.

Piräus kann eine herausragende Bedeutung für die europäische Transportlogistik haben, da einerseits die Seestrecke vom Suezkanal zu den europäischen Häfen die kürzeste ist und andererseits die Inlandverbindung nach Ost- und Mitteleuropa die kürzeste Schienen- oder Straßenverbindung darstellt. Die Transportzeit im Vergleich zu den Nordsee-Häfen reduziert sich um mehrere Tage. Damit steht der Hafen in direkter Konkurrenz zu den bisher für die mitteleuropäische Wirtschaft dominierenden Häfen an der Nordsee.

Der Container-Umschlag im Hafen hat sich innerhalb der letzten Jahre, seit dem Einstieg Chinas, verzehnfacht(!) und ist damit bereits zum größten Containerhafen im Mittelmeer aufgestiegen. Ausschlaggebend dafür war u.a., dass der Containerhafen 2013 an das europäische Bahnnetz angebunden wurde. Mit der neuen Eisenbahnanbindung Piräus – Budapest, die China als ein Projekt der BRI Initiative baut, werden die südeuropäischen Länder wie Ungarn, Bulgarien, Rumänien, aber selbst Österreich direkt bedient und die Transitstrecken von den nordeuropäischen Häfen verlieren an Dominanz. Gleichzeitig gewinnen die Transitländer Frachteinahmen, die dringend für ihre Volkswirtschaften notwendig sind. Das ruft natürlich die Kritik der starken EU-Länder Deutschland und Frankreich herauf. Piräus wurde ebenfalls durch den von China geförderten Hafenausbau auch der bedeutendste Passagierhafen Europas.

Triest/Genua, Italien

Die gegenwärtige EU-kritische Regierung in Italien erkannte ebenfalls die enorme Bedeutung der europäischen Südhäfen und vereinbarte während des Besuches von Xi Jinping im April 2019 als erstes G7- und EU-Mitglied einen Rahmenvertrag für die Beteiligung an der "Neuen Seidenstraße" für den Ausbau der Häfen Triest und Genua. Dieses Rahmenabkommen sieht unter anderem chinesische Großinvestitionen in den Häfen für den Containerumschlag vor. Norditalien soll damit wie schon Piräus zum großen Umschlagplatz für chinesische Exporte nach ganz Europa ausgebaut werden.

Das chinesische Bauunternehmen "Chinese Communications Construction Company" verhandelte darüber hinaus mit den Hafenbehörden in Genua auch über den Bau einer großen Pier für Kreuzfahrtschiffe. Für die italienischen Häfen gelten die gleichen transportökonomischen Bedingungen wie für Piräus, eine enorme Verkürzung der Transportverbindungen nach Mittel- und Osteuropa. Wiederum blieb die harsche Kritik seitens der dominierenden EU-Mitglieder nicht aus. Neben den genannten Hafenprojekten beteiligt sich China seit 2016 an insgesamt 46 Container-Terminals in Europa. Gleichzeitig übernahm die chinesische staatliche Reederei COSCO 2014 35 % am Rotterdamer Terminal.

Kurzer Überblick über die Projekte an den Straßen- und Wirtschaftskorridoren

Entwicklung der Bauprojekte mit chinesischen Firmen als Bauherren in den BRI Ländern

	2016	2017	2018
Anzahl der neu abgeschlossenen Verträge	8.158	7.217	7.217
Summe neuer Verträge in Mio. US\$	126,0	144,3	125,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (in %)	36,0	14,5	-12,8
Anteil der BRI-Länder von weltweit (in %)	51,6	54,4	52,0

Von den 118 im Rahmen der BRI gelisteten Projekten beziehen sich 67 auf Transport, 32 auf Energiegewinnung, 10 auf Sonderwirtschaftszonen, je 1 Projekt auf Tourismus, auf die Produktion von Kommunikationstechnik, auf Raumfahrt und 6 auf Städteentwicklung einschließlich Kommunikation.⁷

Von den 67 Transportprojekten fallen nur 11 Projekte auf Straßenverbindungen, aber 29 auf Schienenwege, davon liegen 23 Eisenbahn-Projekte in einzelnen Ländern und 6 Projekte über mehrere Länder wie

- die Europa-China Eisenbahnverbindung,
- die China-Thailand High-speed Railway,
- die Single Gauge Trans-Asien Railway,
- die Kuala Lumpur-Singapore High-Speed Railway,
- die Budapest-Belgrad Railway und
- die Djibouti-Ethiopia Railway.

Von den 32 Energie-Projekten entfallen 23 auf erneuerbare Energien, davon auf Wasserkraft 11, Wind 4 und Solar 2, aber nur 8 auf Kohle-Verbrennung, davon 7 in Pakistan, um kurzfristig die dringend notwendige Energiebasis in Pakistan zu schaffen. Der Betrieb der Kohlekraftwerke in Pakistan ist nur für eine Übergangszeit geplant.

In mindestens 40 Ländern bestehen Projekte:

- Zentralasien: Kasachstan, Pakistan, Bangladesh, Russia, Tajikistan, Azerbaijan, Georgia, Uzbekistan
- Südasien: Myanmar, Cambodia, Malaysia, Laos, Thailand, Sri Lanka, India, Indonesia, Vietnam
- Arabien: UAE, Saudi Arabia, Israel, Iran, Oman,
- Europa: Greece, Turkey, Polen, Ungarn, Belorussia, Italien, Serbia, Montenegro,
- Afrika: Uganda, Egypt, Nigeria, Djibouti, Kenya, Chad, Ethiopia, Angola, Sudan, Zimbabwe, Tansania und Sansibar.

Ausgewählte Projekte in den Ländern der BRI

1. Zentralasien

Kasachstan

Kasachstan als Nachbar zu China, als Land mit umfangreichen Rohstoffvorkommen und von den zentralasiatischen Ländern das am weitesten entwickelte Land hat besondere Bedeutung für das "Neue Seidenstraßen" – Projekt. Einmal als Transitland, aber auch als Rohstofflieferant für Öl, Gas und Kupfer und auch als Handelspartner für chinesische Exporte zum Ausgleich der Rohstoffimporte.

Einen Schwerpunkt der chinesischen Exporte stellen Ausrüstungen für die Stromerzeugung auf Basis der erneuerbaren Energien, Solar- und Windenergien, dar.

Insgesamt wollen Kasachstan und die Volksrepublik China 51 Projekte im Wert von 26 Mrd. \$ gemeinsam umsetzen.

Diese Projekte schließen ein:

- Modernisierung der Eisenbahn-Grenzübergänge,
- verschiedene Straßenbauprojekte,
- Ausbau der Kasachstan-China Pipeline – Petrochemische Projekte,
- Aufbau von Parks für die Erzeugung erneuerbarer Energien,
- Verknüpfung des Stromnetzes,
- eine Ziegelfabrik in Astana,
- Aufbau von Getreidefarmen,
- Lebensmittel Fabriken auf Basis von Getreide,
- Special Economic Industrial Zone in Khorgos,
- Zentralasien-Zentralmarkt für die Verteilung in die Nachbarländer,
- Erschließung der Kupferlagerstätten.

Mongolei

Die Mongolei hat ähnlich wie Kasachstan in mehrfacher Hinsicht Bedeutung im Rahmen der „Seidenstraßen“-Initiative, einmal als Bahn- und Straßen-Transitland mit Russland andererseits als Rohstoff-Lieferant, aber auch als Handelspartner.

Der China-Mongolia-Russia Wirtschaftskorridor (CMREC) ist einer der insgesamt sechs Komponenten des „Seidenstraßen“-Wirtschaftsgürtels, der die Landwege der BRI vereint. Der Hauptstrang des CMREC verbindet Ulan Ude in Russland mit der Hafenstadt Tianjin im Nordosten Chinas und quert im Nord-Süd-Verlauf die Mongolei. 85 % des mongolischen Exports und 33 % des Imports ist auf China ausgerichtet. Insgesamt sind 4,0 Mrd. USD an Investment und Krediten, vor allem für den Ausbau der Infrastruktur von den Rohstofflagerstätten in der Wüste Gobi nach China und in die weitere Erschließung des Kohle- und Erz-Abbaus, vorgesehen.

Tajikistan und Kirgyzstan

Insbesondere ärmere Länder, wie Tajikistan oder Kirgyzstan, erhoffen sich über Investitionen in ihre Landwirtschaft oder Industrie positive Wirtschaftsimpulse.

China offerierte in total ca. 500 Mill. USD und investierte bereits bis 2015 273 Mill. USD in Tadjikistan. In Kirgizstan sind sogar ca. 2,2 Mrd.USD geplant.

Das wichtigste Projekt für Tadjikistan ist der Rogun-Staudamm, dem, wenn fertiggestellt, weltgrößten Hydropower-Kraftwerk, oberhalb des Nurek-Staudamms für die Überwindung der Energieknappheit in Tadjikistan selbst, aber auch in den Nachbarländern Kirgizstan und Usbekistan.

Das zweite große diese Region verbindende Projekt ist die geplante China-Kirgizstan-Tadjikistan-Afghanistan-Iran-Eisenbahn. Im Dezember 2018 wurde von Experten der betreffenden Länder die Machbarkeit erarbeitet. Allerdings steht der Baubeginn noch nicht fest.

Neben diesen großen Projekten wird das Straßennetz mit den entsprechenden Brücken und Tunneln ausgebaut und modernisiert. Tadjikistan plant innerhalb der Initiative den Anschluss an den Karakoram Highway.

Auf Basis von chinesischen privaten Investments wurden bereits Bergwerke für die Förderung von Erzen und Gold erschlossen, die aber wegen der Verletzungen des Umweltschutzes in heftiger lokaler Kritik standen und teils wieder gestoppt wurden.

Usbekistan

Für Usbekistan ist der Ausbau des Transportsektors von existenzieller Bedeutung: das Land ist nicht nur eines der 44 Länder der Welt, die keinen direkten Zugang zu einem offenen Meer haben, sondern auch eines der wenigen Länder, die vom Meer durch die Territorien zweier Staaten getrennt sind. ("double-landlocked")

Im Rahmen der BRI stellt China Investitionen und Kredite für Transportinfrastruktur- und Energie-Projekte in Höhe von mehr als 8 Milliarden US-Dollar zur Verfügung.

Der China-Kirgizstan-Uzbekistan Highway wurde bereits im April 2018 bis Dushanbe verlängert. Diese Autobahn verkürzt die Transitzeit um 6 Tage und ist eine Basis für die schnelle Industrialisierung Usbekistans.

Der Bau der China-Zentralasien Gaspipeline sowie die China-Uzbekistan Gasleitung gehen 2019/20 in Betrieb.

Neben den Infrastruktur- und Energie-Projekten wird vor allem in die lokale Verarbeitung von Baumwolle, d.h. in Textilfabriken investiert. Dadurch soll das bilaterale Handelsvolumen beider Länder innerhalb der nächsten Jahre die Grenze von 10 Milliarden US-Dollar überschreiten.

Weitere Projekte wie eine Soda-Fabrik, eine Düngemittel-Fabrik sowie eines Kraftwerkes sind gegenwärtig im Bau.

Turkmenistan

Turkmenistan verfügt über große Erdgasvorkommen, die bislang hauptsächlich nach Russland geliefert wurden. Mit dem wachsenden Bedarf Chinas an Gas änderte sich das und gegenwärtig deckt es bereits über 50 % des Gasbedarfs Chinas ab.

Im Rahmen der BRI hat die Erschließung der Erdgasvorkommen und der Bau von Erdgasleitungen Priorität. So wurde das Galkynsh Gasfeld mit chinesischer

Hilfe erschlossen und die Kapazität der Gasleitungen erhöht. Die Turkmenistan-China Pipeline besteht aus 4 separaten Leitungen, die eine jährliche Leistung von über 140 Mrd. m³ haben. (im Vergleich Nordstream 55 Mrd. m³)

2017 wurde die 10.000 km lange China-Kazakhstan-Usbekistan-Turkmenistan-Iran-Eisenbahn eingeweiht. Diese Bahnverbindung von den chinesischen Industriezentren erschließt den Zugang zum iranischen Eisenbahnnetz sowie dem Golfmarkt und stellt eine wichtige Alternative zum Seetransport dar.

Auf der Strecke durch Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan werden die jeweiligen Industriezentren angebunden. Das ist die Basis für weitere Investitionsobjekte auf dem Gebiet der verarbeitenden und Kommunikations-Industrie, der Infrastruktur und der Landwirtschaft.

Afghanistan

Obwohl Afghanistan noch nicht voll in die BRI integriert ist, hat China derzeit ein Fonds von USD 100 Mill. bereitgestellt, wobei weitere Kredite bereitgestellt werden könnten. Besondere Bedeutung haben das Oil aus dem "Amu Darya Basin" und die Aynak-Kupfermine. Im September 2016 wurde die direkte Zugverbindung von China zur afghanischen Grenze in Hairaton offiziell in Betrieb genommen. Daneben bauen die Unternehmen Huawei und ZTE das Glasfaser-Kabelnetz aus.

Pakistan

Pakistan ist in Zentralasien ein wichtiger strategischer Partner für China.

China und Pakistan vereinbarten den China-Pakistan-Economic-Corridor mit einem gesamten Investitionsvolumen von 46 Mrd. bis 62 Mrd. USD aufzubauen. Die CPEC sieht vor allem den Ausbau der Energiebasis sowie des Straßen- und Schienennetzes vor. So werden total 21 Energieprojekte, davon 7 Kohle-, 4 Wasser- und 7 Wind- und Solar-Kraftwerke gebaut.

Neben der Eisenbahnverbindung zwischen Karachi nach Peshawar über Lahore mit 1.872 km hat die Verkehrserschließung des Karakoram Highway's mit den Straßenanschlüssen innerhalb Pakistans mit einer totalen Länge von ca. 866 km Priorität.

Der Hafenausbau Gwadar (siehe oben) umfasst nicht nur die direkten Hafeneinrichtungen, sondern auch die Infrastruktur innerhalb der Stadt, wie ein Krankenhaus, Schulen und eine Universität.

Weitere Projekte sind der Ausbau der Grenzstationen, der Eisenbahn-Umschlagplätze sowie des Telekommunikationsnetzes.

Indien

Indien und China sind wirtschaftlich, politisch sowie geostrategisch Wettbewerber und vor allem Indien versucht sich wirtschaftlich nicht in Abhängigkeit von China zu begeben. Trotzdem entwickelte sich in den letzten Jahren eine immer engere Zusammenarbeit auf dem Sektor des Infrastruktur-Ausbaus, der Energiewirtschaft und der Elektronik-/Kommunikationsindustrie.

Im Sektor mobile Telekommunikation sind chinesische Firmen wie Huawei und ZTE mit einem Anteil von über 50 % marktführend.

Außerdem beteiligen sich chinesische Konzerne wie Alibaba in großem Stil an E-Commerce-Unternehmen und finanzieren Firmen aus der prosperierenden Start-up-Szene.

Jedoch kommt die im Jahr 2013 offiziell eingeleitete Initiative des Bangladesh-China-India-Myanmar-Wirtschaftskorridors (BCIM), die den Bau einer Schnellstraße von Kunming in China nach Kolkata in Indien vorsah, nicht voran. Für China stellt der BCIM-Wirtschaftskorridor aber weiterhin einen wichtigen Teil der BRI dar, um auch die wirtschaftliche Zusammenarbeit mit Myanmar und Bangladesh weiter zu entwickeln.

Indien dagegen intensiviert in eigene Angebote an seine Nachbarn und will grenzüberschreitende Verkehrsachsen verwirklichen. So soll eine Schnellstraße von Indien über Myanmar nach Thailand 2020 fertiggestellt werden.

2. Südostasien

Bangladesh

Für Bangladesh spielen vor allem die Entwicklung der Verkehrs- und Kommunikationsindustrie sowie der Energiesektor eine vorrangige Rolle. So vereinbarte China mit Bangladesh bereits im Zuge des Bangladesh-China-India-Myanmar-Wirtschaftskorridors (BCIM) die Finanzierung von 27 Infrastruktur-Projekten im Gesamtwert von 24 Milliarden USD im Rahmen der Gesamtinvestitionen von 38 Mrd. USD. Solche Projekte sind die Padma-Bridge, die Bahnverbindung (225 km Länge) und der Straßenbau.

Das chinesische Unternehmen ZTE baut das Glasfaser-Kommunikationsnetz landesweit aus. Neben den Infrastruktur-Projekten wird in ein Kohlekraftwerk, in die Erschließung der Ölquellen und in eine 220 km langen Pipeline investiert.

Myanmar

Seit Jahrzehnten ist bereits ein Staudamm unterhalb des Zusammenflusses der Flüsse Mali und N'Mai zum Irrawaddy geplant. Der Bau des 152 Meter hohen Damms ist wegen der Zerstörung der Naturschönheiten sowie der Volkstraditionen umstritten und wurde immer wieder aufgeschoben. Mit den Mitteln der BRI wurde er doch durch die China Power Investment Corporation mit einem Gesamt-Investments von USD 3,6 Mrd. erneut unter strengen Umweltbestimmungen in Angriff genommen. Geplant ist die Produktion von 3.600 Megawatt Elektrizität, die allerdings zu 90 % nach China exportiert werden soll. Nach vorliegenden Informationen ist derzeitiger der weitere Bau wiederum auf unbestimmte Zeit gestoppt.

2009 wurde eine Gas- und ab 2010 eine parallel verlaufende Erdöl-Pipeline bis in die Provinz Yunnan verlegt. Gleichzeitig erfolgt unter Hochdruck der Ausbau des Straßen- und Schienennetzes in Myanmar, um damit unter Umgehung der Meereenge der Straße von Malakka den Zugang zu den Tiefseehäfen am Golf von Bengalen zu ermöglichen. Der Hafen Kyaukpyu wird über einen Ölterminal mit 600.000 Kubikmeter Kapazität verfügen und das Hafenbecken ist für Riesentanker bis 300.000 BRT ausgelegt.

Sri Lanka

Das wichtigste Projekt in Sri Lanka ist der Ausbau des Tiefseehafens von Hambantota, der von 2005 bis 2014 für 14 Mrd. USD erfolgte. (Siehe oben)

Obwohl der Hafenausbau Hambantota wegen der angeblichen Schuldenfalle heftig umstritten ist, vereinbarte Sri Lanka 2019 weitere Kredite von mindestens 1 Mrd. USD von China zum Ausbau eines Entwässerungssystems in Colombo und einer Autobahn vom Hafen Hambantota zur geplanten Industrie-Zone in der zentralen Region Kandy, dem Zentrum für den Tee- und Gewürzexport sowie des Tourismus.

Kambodscha

China investierte in den Jahren zwischen 2013 und 2017 5,3 Milliarden USD in Kambodscha – mehr noch als die eigenen kambodschanischen Investments. Die Investitionen konzentrieren sich auf den Bau von Staudämmen am Mekong-Fluss für Hydrokraftwerke und auf touristische Einrichtungen, wie den Flughafen bei Koh Kong und Hotels.

Laos

Schon im Januar 2017 wurde mit dem Bau der "mittleren" Linie von Kunming zur laotischen Hauptstadt Vientiane begonnen. Die Fertigstellung ist für 2021/22 angekündigt. Schon existent ist die Zugverbindung von Kunming über Hanoi nach Ho-Chi-Minh-City. Allerdings stammen die Gleise – auf vietnamesischer Seite – noch aus der französischen Kolonialzeit.

Philippinen

Zwischen China und den Philippinen wurden chinesische Investitionen in Höhe von ca. 12,2 Mrd. USD für 19 Projekte in den Sektoren Energie, Infrastruktur, Telekommunikation, Nahrungsmittel und Landwirtschaft sowie Tourismus vereinbart.

Malaysia

Das Hauptprojekt für Malaysia ist die 3.900 km lange Eisenbahnstrecke von China über Laos, Thailand entlang der malayischen Ostküste bis nach Singapur. Für die malayische Strecke sind ca. 13 Mrd. USD vorgesehen.

Nach einem Baustopp wegen überhöhter Kosten und zu wenig malayischen Arbeitsanteilen – jetzt vereinbart 40 % – ist die Inbetriebnahme bis Ende 2026 vorgesehen. Die Teilstrecken in Laos und Singapur sind bereits im Bau. Die Kredite für den Bau sollen durch die erhöhten Palm-Öl-Importe seitens China ausgeglichen werden. China beabsichtigt das Schienennetz für Hochgeschwindigkeitszüge bis nach Singapur auszudehnen.

Vietnam

Zwischen China und Vietnam nehmen die Verhandlungen für den Ausbau der Bahnverbindungen von Yunnan letztlich bis Ho-Chi-Minh-City längere Zeit in Anspruch, da die neuen Gleise parallel neben denen der alten Schmalspurbahn verlegt werden müssen.

Unabhängig davon begann im Juni 2017 bereits der Bau der 198 km langen Hochgeschwindigkeitsbahn von Nanning, Hauptstadt der Nachbarprovinz Guangxi, nach Pingxiang, an der vietnamesischen Grenze. Sie soll 2021 in Betrieb gehen und

umgerechnet rund 2.6 Milliarden US\$ kosten. Neben der Bahnverbindung wird für 1.760 Mill. USD ein Wärmekraftwerk gebaut und eine U-Bahn-Linie in Hanoi.

2017 betrieben chinesische private Unternehmen insgesamt 1.187 Projekte mit einer Investitionshöhe von gesamt 11.2 Milliarden USD und waren damit der achtbedeutendste ausländische Investor im Land. Zu den wichtigsten Projekten zählen Investitionen im Energiesektor, der verarbeitenden Industrie, insbesondere der Textil- und Bekleidungsindustrie, sowie im Immobilienbereich.

Indonesien

Bei den Verhandlungen über Projekte in Indonesien handelt es sich um Vorhaben aus allen Bereichen der Infrastruktur, inklusive Industrieparks, Hütten- und Kraftwerke sowie Tourismusanlagen. Bisher gibt es keine offiziellen Verlautbarungen über Vereinbarungen.

3. Europa

Türkei

Die bisher größte chinesische Direktinvestition in der Türkei ist der Erwerb des Containerhafens Kumpart am Marmarameer bei Istanbul für 940 Millionen US\$ im Jahr 2015. Die Unternehmen Cosco Pacific, China Investment Corporation (CIC) und China Merchants Holdings International (CMHI) haben damals 65 Prozent am drittgrößten Containerhafen des Landes übernommen. Die restlichen 35 Prozent hält der Staatsfonds des Sultanats Oman.

Seit offizieller Eröffnung der Neuen „Seidenstraße“ 2013 steigen die Direktinvestitionen aus China in der Türkei an und erreichten im Jahr 2017 knapp 1.6 Milliarden US\$. 2018 haben chinesische Unternehmen 2.8 Milliarden US\$ investiert. Bis 2021 sollen sich die Bestände auf 6 Milliarden US\$ mehr als verdoppeln.

In der Türkei sind rund 1.000 Firmen mit chinesischem Kapital registriert. Die meisten sind allerdings Vertriebsgesellschaften.

China, bzw. chinesische Banken, engagiert sich in der Türkei im Rahmen der BRI in erster Linie beim Ausbau des türkischen Schienenverkehrs, in den Logistik-Hubs und den Terminals, die auch als internationale Hubs dienen sollen.

Nachdem China bereits Eisenbahnprojekte in den letzten Jahren in der Türkei finanzierte (750 Mill. USD) und ausführte, z.B. die Teilstrecke Istanbul-Ankara, wirbt die Türkei derzeit erneut verstärkt für Investitionen aus China.

Verhandelt werden Investitionsprojekte im Rahmen des mittleren Eisenbahnkorridors um die Streckenführung Ankara-Sivas-Erzincan-Kars und Baku-Tiflis-Kars (BTK). Weitere Projekte umfassen die Yavuz-Sultan-Selim-Brücke über den Bosphorus, den Eurasia-Tunnel und die Marmaray, Autobahnen, Hochgeschwindigkeitszüge, Logistik-Knotenpunkte und Kommunikationsinfrastruktur.

Ungarn

Ungarn hatte als erstes europäisches Land einen Kooperationsvertrag im Rahmen der BRI mit der VR China unterzeichnet. Dieser erste Vertrag umfasste die Modernisierung der Bahnlinie von Budapest nach Belgrad. Die Kosten der Modernisierung des ungarischen Teils von rund 160 Kilometer Länge werden auf über 2 Milli-

arden Euro geschätzt und zu 85 Prozent durch einen Kredit der chinesischen Eximbank (Laufzeit: 20 Jahre, Zins: 2,5 Prozent pro Jahr) finanziert.

Die bilateralen Beziehungen wurden 2019 in den Rang einer strategischen Partnerschaft erhoben.

Serbien

Zwischen 2007 und 2017 vergab China an Serbien Kredite in der Höhe von 3 Mrd.USD. Nach Angaben des serbischen Ministeriums für Infrastruktur haben die Projekte, die derzeit mit China verhandelt werden, einen Wert von 6 Milliarden Dollar. Zu den größten Projekten zählen: der fertiggestellte Bau der Mihajlo-Pupin-Brücke über die Donau, die sich im Bau befindliche Hochgeschwindigkeitsbahn zwischen Belgrad und Budapest, der Ausbau des Wärmekraftwerks in Kostolac und eine Autobahn zur montenegrinischen Küstenstadt Bar.

Chinas Stahlunternehmen, die HBIS Group, kaufte für 46 Mill. USD das Stahlwerk „Smederevo“ mit 5.000 Arbeitsplätzen, modernisierte es und sicherte damit den Standort.

Russland

Die Kooperation zwischen China und Russland geht weit über die Projekte der „Neuen Seidenstraße“ hinaus. Es liegt im strategischem Interesse beider Länder unter Berücksichtigung der Sanktionen gegen Russland und der Handelszölle gegen China eine engere wirtschaftliche und politische, aber auch militärische Zusammenarbeit anzustreben.

Im Rahmen der BRI stehen Projekte in der Logistik, der verarbeitenden Industrie und der Landwirtschaft im Fokus. Beispielsweise beteiligen sich chinesische Unternehmen am Bau neuer Logistik-Hubs, die an strategisch wichtigen Knotenpunkten entlang der neuen „Seidenstraße“ entstehen. So investierte die chinesische Poly-Group Murmansk, an der russischen Nordmeerküste, 275 Mill. Euro in den Bau eines Kohle-Terminals mit einer Kapazität von 18 Millionen Tonnen pro Jahr. In Belvi Rast, im Gebiet Moskau, errichten die chinesische Liaoning Port Group und die Russische Eisenbahn (RZD) bis 2022 für etwa 280 Millionen USD ein Containerterminal.

Weitere große chinesische Investoren sind Autofirmen, wie die Firma Haval, die die Marke „Great Wall“ in Tula baut, das Unternehmen für Haushaltsgeräte „Haier“, das für 267 Mill. Euro eine Waschmaschinenfabrik aufbaute. Daneben wird „Haier“ für 400 Millionen Euro eine „Smart-Factory“ ebenfalls für die Produktion von Haushaltsgeräten in der Republik Tatarstan errichten.

Weitere Projekte im Bau bzw. in Vorbereitung sind der Bau des russischen Teils des Transportkorridors Europa-Westchina mit 10.4 Mrd. USD (davon 60 % aus dem russischen Staatshaushalt), der russische Teil der Autobahn „Meridian“ bis zu 9.5 Mrd. USD, der Bau des Businesszentrums „Rostech-City“ und des Techno-Parks auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tuschino in Moskau für 1,27 Mrd. Euro.

Besonders interessant in der „Neuen Seidenstraßen“-Zusammenarbeit ist die Forschungskoooperation. Gemeinsam planen sie die Gründung eines „Tals des Intellekts“, das vom Verband der technischen Hochschulen Russlands und Chinas sowie von Huawei realisiert werden soll. Dort sollen Wissenschaftler aus beiden Ländern

gemeinsam forschen. Zudem investieren der Russische Fonds für Direktinvestitionen (RDIF) und die China Investment Corporation (CIC) 1 Mrd. USD in die Schaffung eines russisch-chinesischen wissenschaftlich-technischen Innovation-Fonds zur Erforschung von künstlicher Intelligenz, neuer Materialien und Raumfahrttechnologien.⁸

Polen

Zwischen 2000 und 2018 flossen 1,4 Mrd. Euro in Form von ausländischen Direktinvestitionen aus China nach Polen. Damit zählt Polen in Mittel- und Osteuropa, nach Ungarn, zu den Ländern mit den meisten Investitionen.

Für den Schienenverkehr mit Europa auf der "Neuen Seidenstraße" spielt der Transit durch Polen eine zentrale Rolle. Folglich nehmen die Investitionen im Logistik-Sektor den vorderen Platz ein. Es handelt sich um Investitionen im Ausbau der Gleise, der Terminals für den Umschlag von der russischen Breitspur auf die europäische Spurweite, zur Digitalisierung der kommerziellen Prozesse sowie der Logistik-Hubs.

Der Gütertransit über Polen verzeichnet ein rasantes Wachstum. Rund 80 Prozent der Züge zwischen China und der Europäischen Union passieren Polen.

Ein weiteres Gebiet chinesischer Investitionen ist der umstrittene Kohlebergbau. Infolge des europaweiten Ausstiegs aus der Kohleförderung sind die europäischen Banken nicht mehr bereit diesen Sektor zu finanzieren. Hier steigen chinesische Banken im Rahmen der BRI ein.

Nahe der Weissrussischen Grenze sowie östlich von Warschau entstanden chinesische Handelszentren zur Verteilung der Konsumgüter-Importe aus China.

Weißrussland

Der Gütertransit über Weißrussland, ebenso wie für Polen, verzeichnet ein rasantes Wachstum. Entsprechend wird die Modernisierung und der Ausbau der Bahn- und Umschlags-Kapazitäten mit chinesischen Investitionen vorangetrieben.

In unmittelbarer Nähe zum internationalen Flughafen von Minsk wurde die Sonderwirtschaftszone China-Belarus-Industrial Park "Great Stone"⁹ errichtet. Diese soll zu einem Zentrum für die Hightechbranche, einem Knotenpunkt für Logistik und zu einer "Öko-Stadt", nach chinesischem Vorbild, ausgebaut werden.

Weißrussland hat bislang einen sehr unausgeglichene Handel mit China und beabsichtigt, begünstigt durch die BRI, den Export nach China bis 2025 zu verzehnfachen. Gute Handelsaussichten gibt es dabei für Lebensmittel, wie Trockenmilch, Fleisch, aber auch für Holzprodukte.

Ukraine

Unter dem Schirm der BRI versucht die Ukraine die verkehrsstrategische Lage zu nutzen, den Transitverkehr in die EU auf das eigene Schienennetz in Konkurrenz zu Weißrussland und auch Polen. Dazu werden 2 Logistik-Center an der Grenze zur EU ausgebaut.

Investitionen der EU in der Ukraine sind an Bedingungen der politischen und wirtschaftlichen Reformen geknüpft, welche die Ukraine im Dialog mit China zu umgehen bemüht ist.

China investiert ohne derartige Auflagen in die Solar- und Windenergie. Weiter stehen chinesische Investitionen für den Bau einer neuen U-Bahnlinie in Kiew und einer Ringstraße um die Stadt für je 2 Mrd. USD zu Verfügung. Hinzu kommen Gelder für den Ausbau der Straße Odessa-Mykolajiw-Cherson für bis zu 200 Mill. USD und den Bau einer neuen Dnjepr-Brücke bei Kremenschuk für knapp 340 Mill. USD.

Rumänien

Nach Informationen des Mercator Institutes for China Studies (MERICS) beziffern die kumulierten chinesischen FDI-Transaktionen in Rumänien für den Zeitraum 2000 bis 2018 bereits 0,9 Mrd. Euro.

Für chinesische Unternehmen ist Europa nicht nur einer der bedeutendsten Absatzmärkte, sondern auch wegen des niedrigen Lohnniveaus in Rumänien, wie in all den osteuropäischen Ländern, ein interessanter Produktions- und Dienstleistungsstandort, der gleichzeitig den Zugang zum EU-Markt ermöglicht. So werden nach dem Aufbau einer Fahrradfabrik für 20 Mill. USD im westrumänischen Ort Deva konventionelle und E-Fahrräder mit dem Label "Made in EU" produziert.¹⁰

Das chinesische Handelsunternehmen "Cofco" betreibt einen Getreideterminal mit einer Kapazität von mehr als 3 Mill. Tonnen im Hafen Constanta.

Ebenfalls, wie in anderen osteuropäischen Ländern, wurde in der Nähe der Hauptstadt ein Handelszentrum für chinesische Konsumgüter aufgebaut.

Griechenland

Die wichtigste Investition in Griechenland stellt die teilweise Übernahme des Hafens Piräus dar. (Siehe oben) Neben dem Betrieb der Terminals und des Umschlags im Hafen übernahm das chinesische Unternehmen Huawei Technologies im Januar 2018 im Rahmen einer Ausschreibung auch die Planung, Erneuerung und Modernisierung der digitalen Infrastruktur der Hafengesellschaft Piräus, OLP. Das betrifft unter anderem das Rechenzentrum und das Sicherheitssystem des Betreibers.

Nach Pressemeldungen erwog Huawei beim letzten Treffen mit dem griechischen Premierminister im April 2019 den Bau eines chinesisch-griechischen Forschungs- und Entwicklungszentrums für die Digitalisierung und künstliche Intelligenz. Im April 2019 hat Griechenland sich offiziell der "Initiative 16+1", angeschlossen, die nun "17+1" heißt.

Deutschland

Der größte europäische Binnenhafen, Duisburg, stand wegen des Niedergangs der Kohle- und Stahlindustrie vor dem Aus. Nach deutschen und chinesischen Investitionen wurde der Hafen als ein Anfangs- und Endpunkt der Zugverbindungen China-Europa ausgebaut. Heute erreichen und verlassen wöchentlich 35 Containerzüge mit gesamt ca. 2.100 Containern den Hafen. Die Container werden in Europa weiter verteilt. Der Hafen mit dem bedeutenden Logistik-Zentrum erfährt Wachstum und neue Jobs. Aber auch Unternehmen wie Siemens sind als Unterauftragnehmer für chinesische Projekte, z.B. im Kraftwerksbau u.a. in Pakistan, beteiligt.

4. Afrika

Allcin für die Periode 2019 bis 2021 sagte China 60 Mrd. USD finanzielle Unterstützung für Afrika zu.

Bei der Kooperation China – Afrika hat China gegenüber westlichen Ländern gewaltige politische Vorteile :

- China hat keine historischen Altlasten wie Kolonialismus, Sklaverei und misslungene Strukturprogramme von Weltbank und Weltwährungsfonds zu tragen,
- China und die afrikanischen Länder verstehen sich gegenseitig als Opfer der kolonialen und imperialen Politik der führenden westlichen Staaten,
- China macht den Afrikanern keine entwicklungspolitischen Vorschriften,
- China ermahnt nicht bezüglich Korruption, Demokratie und Menschenrechte.

Der 2007 eingerichtete China-Africa-Entwicklungsfond CADF hat in den ersten zehn Jahren seit Gründung bis Juni 2017 rund 4.4 Milliarden US\$ für Investitionsprojekte in 36 afrikanischen Ländern zugesagt und damit Investitionen chinesischer Unternehmen von insgesamt 20 Milliarden US\$ ermöglicht.¹¹ Darunter befinden sich Straßenbau- und Krankenhausprojekte genauso wie Fabriken zur Herstellung von Lastwagen, Kühlschränken oder Klimageräten.

Das große finanzielle Risiko wird teilweise durch Warenausfuhren des Empfängerlandes abgesichert. So wurden nach Recherchen der CARI (China Afrika Research Initiative) rund ein Drittel der zwischen 2000 und 2014 an afrikanische Länder vergebenen Kredite durch Exporte, häufig von Öl, aber nicht ausschließlich, nach China abgesichert.¹²

Verbunden mit der Entwicklung von Infrastruktur-Projekten fördert China in Afrika vor allem den Aufbau von kleinen Gewerben wie Textilfabriken, dezentralen Solar- und Biogas-Anlagen, den Anbau und Verarbeitung von Baumwolle, aber auch dem Abbau von Rohstoffen.

Reichhaltige Vorkommen der Energierohstoffe Kohle und Gas, in den nördlichen Ländern der Region aber auch hervorragende Möglichkeiten der Nutzung von Wasserkraft, schaffen gute Ausgangsbedingungen für Investitionen in Kraftwerke. Chinesische Unternehmen sind mit Projekten in mehreren Ländern aktiv, große Investitionsvolumina erreichen vor allem die geplanten Wasserkraftwerke in Angola, Sambia und Simbabwe.

Offiziellen Informationen zufolge sind rund 2.500 privatwirtschaftliche Unternehmen aus China in über 50 afrikanischen Staaten aktiv, der Großteil davon sind kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Die tatsächliche Zahl dürfte jedoch um ein Vielfaches größer ausfallen.

Das Engagement von chinesischen KMU folgt meist einem dreistufigen Schema: Das Interesse, in Afrika zu investieren wird durch Handelsbeziehungen geweckt. Im zweiten Schritt werden Investitionen in die Produktion vor Ort getätigt und im dritten Schritt erfolgt der Bau eigener Industrieparks.

Die Wachstumseffekte aus Direktinvestitionen entstehen insbesondere deshalb, weil China Engpässe in der Infrastruktur und Energieversorgung beseitigt. Bereits 2011 wurde angekündigt 59 Sonderwirtschaftszonen (SWZ) in Afrika aufzubauen.

Im Kongo sollen bis 2020 voraussichtlich 21.000 Arbeitsplätze alleine in der Sonderwirtschaftszone von Brazzaville geschaffen werden. Maßgeblich für den Erfolg der SWZ aus afrikanischer Sicht wird es sein, lokale Unternehmen in die Wirtschaftstätigkeit einzubinden.

Bis 2050 wird sich die Bevölkerung Afrikas auf 2 Mrd. Menschen verdoppeln. Afrika wird dann ein höheres Arbeitskräftepotenzial aufweisen als China im Jahr 2016.

China selbst will seine arbeitsintensive Exportindustrie in Staaten mit niedrigen Löhnen auslagern und damit Kosten reduzieren bzw. Wettbewerbsvorteile erhöhen. In Afrika könnten dadurch Arbeitsplätze geschaffen und eine Transformation von Agrar- zu Industrienationen angestoßen werden. Der traditionelle Fokus Chinas auf die Sicherung der Rohstoffquellen Afrikas weicht damit einer Erkundung des Potenzials Afrikas als Standort standardisierter Industriefertigung ab. Innerhalb dieser Kooperation wird zunehmend die "lowcost" Produktion nach Afrika, bei gleichzeitiger Verpflichtung des Exports nach China und Drittländern, verlagert. Diese Art der wirtschaftlichen Kooperation bedingt afrikanische Kapazitäten für Binnentransporte.

Ein Blick auf die Landkarten verdeutlicht, dass keine durchgehenden Nord/Süd oder West/Ost-Verbindungen existieren, die einen inneren afrikanischen Handel ermöglichen. Verursacht wurde diese Situation in der kolonialen Vergangenheit durch den auf die ehemaligen Kolonialmächte ausgerichteten Handel. Die Strategie der BRI fördert im Gegensatz dazu nicht den auf die Küsten ausgerichteten Transport, sondern auch den inneren afrikanischen Verkehr.

Bei allen Projekten legt China besonderen Wert darauf, nicht in den Verdacht neokolonialen Verhaltens zu kommen, weshalb China immer den gegenseitigen Handel auf gleichberechtigter Basis anstrebt und peinlich darauf achtet, nicht einseitige Entscheidungen, die einer Herrschaft über ein Land bedeuten könnten, zu treffen. China appelliert in den afrikanischen Ländern an die gemeinsamen Erfahrungen aus der durch die westlichen Länder dominierten Kolonialzeit und betont den gemeinsamen Kampf gegen die westliche Dominanz im Namen der liberalen Demokratie.

Laut einer Studie von Mc. Kinsey tragen die etwa 10.000! chinesischen, meist privaten Unternehmen, zu einer Verbilligung der Produktion, zur Ausbildung von Fachkräften und Arbeitern, damit erheblich zur wirtschaftlichen Entwicklung Afrikas bei.¹³ Nach Veröffentlichungen des Spiegels leben in Afrika 1,5 Mio. chinesische Arbeiter, Manager, Ingenieure und Händler.¹⁴

In den Jahren 2014 und 2015 führte die Organisation "AfroBarometer" in 36 afrikanischen Staaten eine Befragung über die Bewertung der China-Aktivitäten in ihren jeweiligen Ländern. 63 % der Befragten bestätigten, dass der Einfluss von China einen positiven Effekt auf die Entwicklung des Landes hat. Allerdings wird das Entwicklungsmodell USA von 30 % der Befragten gegenüber 24 % dem von China bevorzugt. Noch immer wird der Einfluss am stärksten von den früheren Kolonialmächten mit 28 % gegenüber 23 % dem von China und 22 % dem von den USA angesehen.¹⁵

Einige spezielle Infrastruktur- und Wirtschaftsprojekte

- Angola: Drei im Bürgerkrieg zerstörte Eisenbahnlinien wurden saniert.
- Äthiopien: Die Eisenbahnstrecke Addis Abeba – Djibouti wurde neu als erste elektrifizierte Strecke in Afrika ausgebaut und nahm 2018 den Betrieb auf.
Eine neue Textilfabrik soll nach Angaben der Ethiopian Investment Commission zunächst gut 1.000 Menschen beschäftigen und neben Garn auch Stoffe und Bekleidung produzieren, also vertikal integriert sein. China Daily schreibt von künftig 3.000 Beschäftigten und Investitionen von insgesamt 220 Mill. USD in zwei Phasen. Damit wäre das Werk ein Mammutprojekt der Textilindustrie – nicht nur in Äthiopien.
- Ghana: 2010 unterzeichneten die Regierungen von China und Ghana ein Abkommen zur Förderung von Energie-Infrastruktur, Bildung, Abwasserentsorgung und Entwicklung der Landwirtschaft für 6 Mrd. US-Dollar. Als Gegenleistung werden an China über 15 Jahre 13.000 Barrel Rohöl täglich geliefert. Darüber hinaus gibt es eine Vereinbarung über einen weiteren 4 Mrd. US-Dollar-Kredit von China für den Bau einer Nord-Süd-Verkehrs-Verbindung
- Kenia: Eisenbahnprojekt Mombasa – Nairobi für 5 Mrd. USD soll Kenia, Ruanda, Uganda, Burundi und die Republik Südsudan miteinander verbinden.
- DR Kongo: Mitte des Jahres 2007 wurde ein 3 Mrd. US-Dollar-Geschäft vereinbart. Chinesische Unternehmen sollen in großem Umfang Infrastrukturprojekte bauen. Geplant sind unter anderem:
 - 3.200 Kilometer Eisenbahntrassen
 - 3.400 Kilometer Autobahnen
 - 3.500 Kilometer kleinere Straßen
 - 31 Krankenhäuser und 145 Gesundheitsstationen
 - 2 Universitäten
 - 5.000 Sozialwohnungen
- Kamerun: Ein Tiefseehafen wurde finanziert.
- Nigeria: Eine Eisenbahnlinie soll über mehr als 1.400 Kilometer an der nigerianischen Atlantikküste entlang von Lagos bis Calabar für 13 Milliarden Dollar gebaut werden.
- Sudan: Im Jahr 2007 vereinbarte China mit der Regierung Sudans Exportkredite in Höhe von 1 Mrd. USD für den zweispurigen Ausbau der Eisenbahnlinie von Khartum in die sudanesischen Hafenstadt Port Sudan (787 km). Der Bau wurde 2012 fertiggestellt.¹⁶

Beispiel Lateinamerika

Da die Länder Lateinamerikas nicht zur eigentlichen BRI gehören, obwohl dort auch chinesische Investitionen vor allem in Kuba, Venezuela oder Brasilien getätigt werden, wird hier nicht weiter darauf eingegangen. Erwähnt soll hier nur das Projekt des Baues eines neuen 280 km langen Nicaragua-Kanals, der für größere Schiffseinheiten als der Panamakanal (16.000 TEU) passierbar werden soll.

Organisationen der BRI

AIIB, Asia Infrastruktur-Investment Bank

Die AIIB wurde am 29.06.2015 mit Banken aus 57 Ländern, trotz heftigen Widerstandes der USA, auf Initiative Chinas als ein Gegenentwurf zur Weltbank gegründet. Bereits 2018 wuchs die AIIB auf 66 Mitglieder an und weitere 21 Kandidaten stellten Anträge.

Wie es der Name bereits ausdrückt, besteht der Zweck dieser Bank in der Finanzierung von Infrastruktur-Projekten vor allem in Asien, aber nicht ausschließlich, im Wettbewerb zu den von den USA-Finanzinstituten dominierten internationalen Banken, wie der Weltbank, der Asiatischen Entwicklungsbank und auch des Internationalen Währungsfonds. Die US dominierten Finanzierungsinstitute spiegeln aus Sicht der Schwellenländer, insbesondere Chinas, bei den implementierten Stimmenverhältnissen nicht die globalen Machtverhältnisse wider. Von Seiten der USA, aber ebenfalls der EU, werden in der Regel an die Vergabe von Infrastruktur-Krediten politische Bedingungen, die in die inneren Angelegenheiten der Kreditnehmer eingreifen, wie zum Beispiel ein Demokratieversprechen, gestellt. Entsprechend dem chinesischen Verständnis von Harmonie statt Hegemonie ist ein solches Vorgehen nicht vereinbar mit den Prinzipien der BRI.

Trotz des offenen Wettbewerbs zu der Weltbank und dem Internationalen Währungsfonds sind bereits die führenden europäischen Staaten wie Deutschland, Frankreich, England und Italien der AIIB beigetreten. Japan und Kanada bekundeten die Möglichkeit zu einem späteren Zeitpunkt beizutreten, allerdings haben die USA generell einen Beitritt ausgeschlossen.

Bislang wurden bereits ca. 40 Infrastruktur-Projekte in Sektoren wie Hydro-Energiegewinnung, Irrigation, Verkehr, Kommunikation und Tourismus in den Mitgliedsländern der "Neuen Seidenstraße" finanziert.¹⁷ Dabei ist entscheidend, in welcher Währung die Kredite vergeben werden. Kredite werden vorzugsweise in RMB, der chinesischen Währung, oder über die Nutzung eines Währungskorbs der Mitgliedsstaaten der AIIB, aber auch in USD, ausgegeben.

Allerdings wurden bislang nur ca. 1 % aller Chinesischen Overseas Foreign Direct Investments, OFDI, durch die AIIB finanziert. Die Finanzierung erfolgte durch die chinesischen Banken:

- Die vier großen staatseigenen chinesischen Banken: Bank of China, Construction Bank, Agricultural Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China 51 %
- China Development Bank 38 %
- Export-Import Bank 8 %
- New Development Bank 1 %
- Silk Road Funds 1 %
- AIIB 1 %¹⁸

Die "Bank of China" (BoC) und die "China Construction Bank" (CCB) bieten vor allem Handelskredite und Garantien für Ausschreibungen im Bausektor an.

Mit den Funds der "China Development Bank" (CBD) sowie der "China Export and Import Bank" (China Eximbank) werden subventionierte Regierungskredite (Government Concessional Loans, GCL) sowie begünstigte Kredite für Käufer von chinesischen Exporten (Preferential Export Buyers Credits, PEBC) vergeben.

Die "Industrial and Commercial Bank of China" (ICBC) ist als Geber weitgehend kommerzieller Kredite aktiv.

Die Exportrisiken werden über die staatliche chinesische Versicherungsgesellschaft Sinosure abgesichert.

Als eines der ersten internationalen Vereinbarungen zur Beteiligung an der BRI wurde 2018 ein Memorandum of Understanding, MOU, zur Unterstützung von Projekten im Rahmen der "Neuen Seidenstraße" zwischen der *Commerzbank, Frankfurt/Main* und der *Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)* geschlossen. Die Vertriebsstärke der Commerzbank in Europa kombiniert mit den lokalen Kenntnissen der ICBC im chinesischen Markt soll deutschen und europäischen Unternehmen dabei helfen, Geschäftsmöglichkeiten entlang der Handelskorridore zu nutzen – gleichzeitig werden asiatische Unternehmen bei ihren Geschäften in Europa unterstützt.

BRICS, Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika

Der lose Zusammenschluss dieser wirtschaftlich aufstrebender Staaten dient der Koordinierung von gemeinsamen Interessen zur weiteren gegenseitigen Unterstützung der Entwicklung, aber insbesondere auch um die Interessen gegenüber Investoren aus dritten Staaten zu koordinieren. Seit 2009 treffen sich die Staatschefs einmal jährlich.

2014 wurde von den BRICS-Staaten die New Development Bank als Alternative zur Weltbank und des internationalen Währungsfonds gegründet.

Der Bank sollen 50 Mrd. US Dollar als Kreditvolumen für Infrastrukturprojekte auf der BRI zur Verfügung stehen und es soll eine Sonderrücklage in Höhe von 100 Mrd. USD für wirtschaftliche Turbulenzen eingerichtet werden.

Trotz der sich verändernden Investitionsbedingungen und dem Verfall der Rohstoffpreise, als auch der politischen Veränderungen in den BRICS Staaten verlor diese Organisation nicht an Einfluss.

SOC, Shanghai Corporation Organisation

Die SOC wurde bereits am 15. Juni 2001 auf Initiative Chinas als eine eurasische Union von den 6 Staaten China, Russland, Tadjikistan, Kasachstan, Kirgizstan und Usbekistan mit Sitz in Beijing gegründet.

Während eines Gipfeltreffens in Astana, Kasachstan, im Jahr 2017 nahm die Organisation die beiden Staaten Indien und Pakistan als weitere Mitglieder auf.

Den Beobachterstatus haben Afghanistan, Weißrussland, Iran und die Mongolei inne. Zu den sechs „Dialogpartnern“ der Organisation gehören die Staaten Aserbaidschan, Armenien, Kambodscha, Nepal, die Türkei und Sri Lanka.

In den Mitgliedsstaaten leben etwa 40 % der gesamten Weltbevölkerung, was die Bedeutung der Staaten für die Weltpolitik hat. So ist es nicht unberechtigt, dass die SOC seit Dezember 2004 einen Beobachterstatus bei den Vereinten Nationen inne hat.

Das ursprüngliche Gründungsziel waren nur Sicherheitsfragen in den Grenzregionen der zentralasiatischen Staaten. Noch während des SOC-Gipfeltreffens in Qingdao (China) im Juni 2018 verabschiedeten die Mitglieder ein Programm zur gemeinsamen Bekämpfung von „Terrorismus, Separatismus und Extremismus“.

Allerdings bereits vor der offiziellen Verkündung der Neuen „Seidenstraße“ nahmen Fragen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit einen breiten Raum ein, aber erst nach 2013 wurden die Prinzipien der BRI integriert.

Als Hauptziele ihrer zwischenstaatlichen Zusammenarbeit sind nunmehr:

- Stärkung des gegenseitigen Vertrauens und der Nachbarschaft unter den Mitgliedstaaten,
- Förderung der effektiven Zusammenarbeit in den Bereichen Politik, Handel, Wirtschaft, Forschung, Technologie und Kultur sowie auf den Gebieten von Bildung, Energie, Transport, Tourismus und Umweltschutz,
- Gemeinsame Anstrengungen um Frieden, Sicherheit und Stabilität in der Region zu bewahren und sicherzustellen,
- Entwicklung einer demokratischen, fairen und rationalen neuen internationalen politischen und ökonomischen Ordnung.

Damit stellt die SOC eine umfassende Plattform für die wirtschaftliche, technische, wissenschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit, aber auch die Kooperation in Sicherheitsfragen dar. Jährlich finden Gipfeltreffen auf den Ebenen der Staatsoberhäupter und der Regierungschefs statt. Daneben werden Arbeitstreffen der verschiedenen Bereiche organisiert. Arbeitsorgane der SOC sind das Sekretariat in Beijing und das Anti-Terrorismus-Büro in Taschkent.

FOCAC, Forum China – Afrika Corporation

Da China zum größten Handelspartner des afrikanischen Kontinents wurde, ergab sich die Notwendigkeit die Interessen gegenseitig zu koordinieren und auf Initiative Chinas wurde 2000 das FOCAC gegründet. Bis auf Swasiland, das zu Taiwan diplomatische Beziehungen unterhält, sind alle afrikanischen Länder Mitglied.

Das FOCAC organisierte auch das AfCTFA, African Continental Free Trade Agreement, in dem 52 der 55 afrikanischen Länder mit ca. 1,2 Mrd. Einwohnern vertreten sind und welches ca. 90 der gehandelten Güter einschließt.¹⁹

Auf dem achten FOCAC-Treffen im September 2018 in Peking bekräftigte Staatspräsident Xi Jinping das Ziel einer "umfassenden strategischen und kooperativen Partnerschaft" mit Afrika. Ausdruck dafür ist die Umsetzung von "Zehn Großen Kooperationsplänen", die alle wesentlichen Aspekte der Zusammenarbeit umfassen: Industrialisierung, Modernisierung der Landwirtschaft, Entwicklung der Infrastruktur, finanzielle Kooperation, grüne Entwicklung, Unterstützung von Handel und Investment, Armutsbekämpfung, öffentliche Gesundheit, kultureller und personeller Austausch sowie eine Zusammenarbeit für Frieden und Sicherheit.

CELAC, China-Latein und Karibische Staaten

Der CELAC, Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños, wurde 2010 in Mexiko als Gegenentwurf zur OAS (Organisation Amerikanischer Staaten), die von den USA dominiert wird, gegründet. Der CELAC gehören alle Staaten Lateinamerikas und der Karibik außer USA und Kanada an.

Am 8./9. Januar 2015 fand ein gemeinsamer Gipfel der CELAC in Peking statt. Beweggründe für die von China initiierte Tagung mit der CELAC war die Förderung der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Zusammenarbeit zwischen den Staaten und China. China erhofft sich durch diese Zusammenarbeit einerseits durch die Erhöhung des Wohlstandes in den Ländern die Entwicklung von potenten Handelspartnern aber andererseits auch einen größeren Einfluss in der Region.

China kündigte an, im kommenden Jahrzehnt rund 250 Mrd. USD in Mittel- und Südamerika und der Karibik zu investieren, wodurch sich das wechselseitige Handelsvolumen verdoppeln sollte. Beabsichtigt sind umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur, aber auch in die verarbeitende Industrie, um neben den Importen von Rohstoffen auch verarbeitete Produkte importieren zu können. Da die wirtschaftliche und politische Stabilität in den Ländern der CELAC sehr differenziert ist, entwickelte sich die Kooperation mit China bisher nur marginal.

17+1 Initiative

Im Jahre 2011 wurde ebenfalls auf Initiative Chinas eine Wirtschaftsgruppe 16+1 gegründet. Das Motiv für die Gründung erwuchs bei den 16 Partnerländern, die ehemals zum sozialistischen Block gehörten, aus der gemeinsamen Erfahrung des gescheiterten Aufbaus einer sozialistischen Gesellschaft unter sowjetischer Hegemonie. All diese Länder haben die gemeinsame Erfahrung des gescheiterten Aufbaus einer sozialistischen Gesellschaft, einer relativen Unterentwicklung gegenüber den anderen europäischen Staaten sowie der gesellschaftlichen Schocktherapie während des Überganges von der sozialistischen Zentralplanwirtschaft zur liberalen Marktwirtschaft unter Vorherrschaft der Europäischen Union. Zusätzlich erfuhren mehrere Länder erstmalig eine staatliche Selbstständigkeit.

Da die VR China sich aus dieser Hegemonie bereits in den 60er Jahren löste, einen eigenen Weg suchte und sogleich sich der Gefahr von amerikanischen Interessen vereinnahmt zu werden aussetzte, aber auch den Weg daraus fand, glaubt die chinesische Führung eigene Erfahrungen an diese Länder weitergeben zu können.

Der Zeitpunkt für die Gründung der 16+1 Initiative war nach der Finanzkrise 2008/09 günstig, da alle diese Länder betroffen waren und die EU keine wirkliche Hilfe bieten konnte, da diese mit sich selbst beschäftigt war. China war aber dank seiner unabhängigen Finanzpolitik wohl in der Lage und bereit mit freien Industrie- und Baukapazitäten sowie finanziellen Mitteln zu helfen.

Die Gruppe schließt folgende Central und Eastern European (CEE) ein: 12 EU-Mitglieder: Estonia, Latvia, Lithuania, Poland, Czech Republik, Slovakia, Hungarian, Slovenia, Croatia, Romania, Bulgaria und 5 Non EU-Mitglieder Bosnia, Serbia, Montenegro, Albania, Nord-Macedonia. 2019 trat Griechenland als Vollmitglied bei, sodass jetzt von der 17+1 Initiative gesprochen wird.

Das Ziel ist eine enge Zusammenarbeit all der Mitgliedsländer auf dem Gebiet von Investments, der Landwirtschaften, des Handels, des Transports, der Unterhal-

tung von e-Handelsplattformen, des wissenschaftlichen und kulturellen Austausches und der gegenseitigen Unterstützung in der wirtschaftlichen Entwicklung.

China hat im Rahmen der Kooperation Prioritäten wie wirtschaftliche Zusammenarbeit, Infrastruktur, neue Spitzen- und grüne Technologien gesetzt. Die Initiative Chinas rief die Kritik der EU hervor, da die EU in dieser Initiative eine Einmischung in die Politik und Interessen der EU sah und somit befürchtete, dass der Einfluss der dominierenden EU-Staaten wie Deutschlands und Frankreichs eingegrenzt werde.

Andererseits resultierte die Motivation für die 16+1 Initiative bei Staaten wie Polen oder Ungarn auch aus einer zunehmend eurokritischen Haltung und weniger der wirtschaftlichen Vorteile. Die Gruppe fühlte sich verpflichtet gemäss den Prinzipien des multilateralen freien Handels, der WTO, und der UN-Charta sowie der EU-Regeln zu handeln. Alle Länder haben das Pariser Umweltabkommen unterzeichnet und handeln entsprechend.

Die realen Ergebnisse nach fast 10 Jahren Existenz des Abkommens sind allerdings relativ gering. Das Gesamtvolumen der chinesischen Investitionen in die 16 Mitgliedsländer belief sich bis 2018 auf 7,1 Mrd. USD. Nach Angaben der UNCTADstat sind die Länder im Durchschnitt mit nur 1,2 % ihres Außenhandels abhängig von China. Dagegen von Deutschland mit 6,3 %, von England mit 4,4 % und Frankreich mit 3,5 %.²⁶

Auf die 6 Länder Serbien, Ungarn, Polen, Rumänien, Bosnien und Slovenien fallen 95 % des chinesischen Investment in der 16+1 Gruppe. Die gesamte investierte Summe in den 16 Staaten ist wesentlich niedriger als Chinas Investment in den westlichen EU-Staaten, nämlich in 11 Ländern mit 125 Mrd. USD.

Man kann bestimmt nicht von einer zielgerichteten, spaltenden Einflussnahme Chinas in die Gemeinschaft der EU sprechen, wie es gern von bestimmten Regierungen der EU getan wird. Auch hat sich das Handelsvolumen bis 2016 nur auf ca. 58 % des gesetzten Ziels, 100 Mrd. USD, entwickelt und ist somit weit hinter den Vorstellungen geblieben. Auch ist die Parität noch nicht erreicht, da China nach wie vor mehr exportiert. Das soll sich nach den Vorstellungen des letzten Gipfels vor allem durch die geplanten Importe von landwirtschaftlichen Produkten ändern.

Allerdings wurden mit dem Investment wirtschaftsstrategische Vorhaben realisiert, die vorher mit Unterstützung der EU nicht realisiert werden konnten bzw. nicht realisiert werden sollten, wie z.B. der Eisenbahnanschluss von Piräus an das europäische Eisenbahnnetz und die Erhöhung der Transportkapazitäten der Eisenbahnverbindungen von Piräus bis nach Budapest, da das eine direkte Konkurrenz zu den Nordhäfen darstellt.

Im Rahmen dieser Initiative hat die VR China den eigenen Binnenmarkt für den gegenseitigen Handel vorwiegend auf der Basis von RMB-Zahlungen komplett geöffnet. Der Handel umfasst nach China landwirtschaftliche Produkte und aus China überwiegend Konsumgüter. Obwohl Chinas Handel mit den 16+1 Ländern 2016 mit 1.204 Mrd. USD nur 0,6 % ausmachte, spielte das von China importierte Volumen an landwirtschaftlichen Gütern für die lokalen Landwirtschaften eine herausragende Rolle. China dagegen exportiert eine Vielzahl von Konsumgütern, die über die Zentralmärkte in Polen, Ungarn oder Serbien direkt oder per e-Kommerz gehandelt werden.

Die Entwicklung der Infrastruktur innerhalb der Länder, aber vor allem in der Anbindung an China über entweder See-Bahn via Piräus und andere Häfen der beteiligten Länder oder Bahn-Bahn über Polen, Ungarn oder die Slowakei spielt eine dominierende Rolle.

Neben den wirtschaftlichen Belangen werden die Sport- und Kultur-Projekte, wie Fußballstadien, Hotels, Museen und vieles mehr verhandelt. Jährlich findet ein Business-Forum auf der Ebene der Regierungschefs statt. Das 8. Gipfel-Meeting wurde im April 2019 in Dubrovnik abgehalten. An diesem Meeting nahmen neben den Regierungschefs 360 Firmen und Banken mit bis zu 1.000 Delegierten teil. Eine der wichtigsten Vereinbarungen während dieses Meetings war die Einrichtung von chinesischen Bankenfilialen in weiteren Mitgliedsländern wie Kroatien, damit Projekte, die von der EU nicht gefördert werden, begonnen werden können.

Neben dem Gipfeltreffen finden regelmäßige Beratungen der Chefs der Zentralbanken, der Transportminister sowie spezielle Meetings von Unterorganisationen statt.

Chinas Investitionen in den Ländern der 17+1 Organisation auf dem Gebiet der Verbesserung und Ausweitung der Kapazitäten der Kohlekraftwerke in Bezug auf die Umweltverträglichkeit werden heftig von der EU kritisiert, da durch die von der EU gesetzte Politik unterlaufen wird.

Die 17+1 Kooperation findet in den letzten Jahren bei der EU keinen positiven Widerhall. Wenn 2013 noch von einer umfassenden strategischen Partnerschaft gesprochen wurde, schätzte die EU-Kommission die VR China 2019 als einen Wettbewerber in der technologischen Führung und einen Systemrivalen, der ein alternatives Modell zur westlichen Demokratie und Wirtschaft verfolgt, ein.

EAEU - ASEAN

Eurasian-Economic-Union (EAEU) ist eine wirtschaftliche Union der zentral-, nordasiatischen und osteuropäischen Länder, wie Russland, Kasachstan, Kirgizstan, Armenien und Belarus. Sie wurde am 1. Januar 2015 gegründet.

Durch die Infrastruktur-Projekte der BRI entstehen neue mögliche Transportverbindungen zwischen den Ländern der EAEU und den Südasiatischen Ländern der ASEAN-Gruppe, wie Thailand, Cambodia, Singapur und Indonesien und damit entwickeln sich neue Handelsmöglichkeiten. Bislang bestanden nur unökonomische Verbindungen über lange Seeverkehrs-Distanzen oder per Luftverkehr.

Erstmalig durch die Anbindung der EAEU einerseits und der ASEAN-Länder andererseits an das chinesische Verkehrsnetz, insbesondere das Eisenbahnnetz, sind direkte Transportverbindungen möglich. Für Länder wie Kasachstan, Kirgizstan, Armenien oder Belarus ergeben sich vollkommen neue Handelspartner. Entsprechend finden gegenwärtig Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen statt. Ein MoU, "Memorandum of Understanding", wurde bereits 2018 unterzeichnet. Vermittler und Zentrum dieser neuen Entwicklung ist die BRI.

Investitionen auf der „Neuen Seidenstraße“

Chinas Investitionen außerhalb des Landes erfolgten nach einer staatlichen Strategie, die 1999 mit der ersten "Going Global Strategie" eingeführt wurde, gefolgt von der Mitgliedschaft in der WTO 2001, der Gründung der "Shanghai

Cooperation Organisation", SCO, ebenfalls 2001, der BRICS Gründung 2006 und 2013 der Belt und Road Initiative.

Die Investitionen in anderen Staaten, OFDI, setzte bereits um 2000 ein und nahm schnell zu. Hier ein Vergleich der FDI, ausländische Direktinvestitionen in China, mit den chinesischen Investitionen im Ausland in Mrd. USD.

	FDI	OFDI
2005	ca. 60.000	12.300
2010	70.000	68.800
2015	148.000	174.400
2016	140.000	216.200
2017	135.000	138.000

Aus den wenigen Zahlen ist erkennbar, dass vor 2015 die FDI nach China die Auslandsinvestitionen Chinas überstiegen, aber China erst nach 2015 mit der BRI mehr im Ausland investierte als andere Länder in China.

Interessant sind die Bestimmungsländer der gesamten chinesischen Auslandsinvestitionen seit 2005 bis 2016:

Total führen die Ausgaben in die USA mit 129,9 Mrd. USD.

Mit großem Abstand folgen dann die OFDI-Investitionen in den BRI-Ländern vor allem im Sektor Bau/Infrastruktur (in Mrd. USD):

Pakistan 34,3, Nigeria 29,3, Russia 25,3, Arabien 22,3, Algerien 21,7, Äthiopien 19,8, Vietnam 16,2, Malaysia 14,5.

Die gesamten OFDI aufgeteilt nach Wirtschaftssektoren zeigen schon eine Priorisierung des Energiesektors:

Energie 37 %, Erz/Metall 16 %, Real Estate 10 %, Transport 8 %, weitere Sektoren sind Finanzen, Technologien, Landwirtschaft, Touristik/Kultur und Chemie.

Unter den top 10 Ländern der chinesischen Investitionsaktivitäten sind weder Deutschland noch ein anderes westliches europäisches Land vertreten.

(Alle Zahlenangaben aus : yidaiyilu.gov.cn / data.oecd.org)²¹

Seit Einführung der BRI investierte China in diesem Rahmen von 2013 bis 2018 689,88 Mrd. USD. Gemäß der Zielsetzung der Initiative nehmen Energie und Transport die dominierenden Positionen ein. Grundvoraussetzung für eine kontinuierliche industrielle Entwicklung ist die Energieversorgung, Kraftwerke und Energietransport, entsprechend nehmen die Investments für die Energiebasis 38 % ein. An zweiter Stelle kommt die Transportinfrastruktur mit 26 %.

Dabei nahmen die Aktivitäten der chinesischen Privatindustrie, finanziert durch die staatlichen Banken, schnell zu: 2010 6 %, 2015 32 %, 2016 52 %.

Absoluten Vorrang in der Zielrichtung haben die Länder in unmittelbarer Nachbarschaft zu China in Zentral- und Südostasien wie Pakistan, Kasachstan, Malaysia, Laos, Bangladesch, Cambodia, Myanmar, Sri Lanka und Vietnam, gefolgt von den Ländern Afrikas.

Eine unabhängige Studie des Mercator Institutes für China Studies, "meric", bestätigt die Aussage, dass

- a) die Investitionen in der Energieproduktion und deren Transport die erste Position einnehmen (2/3 der Investitionen im Rahmen der BRI – ca. 50 Mrd. USD),
- b) die Investitionen im Energiesektor sich nach den geographischen und historisch gegebenen Bedingungen richten, d.h. sowohl erneuerbare als auch auf Kohle basierende Quellen genutzt werden, wie z.B. in Pakistan auf Basis von Kohle sowohl auf Wasserkraft und in Lateinamerika auf hauptsächlich erneuerbaren Energien,
- c) die Investitionen geographisch weit verteilt sind und es keine eindeutigen Vorzugsregionen gibt und
- d) die Investitionen die Grundlage bilden für die nächste Phase der Industrialisierung im Rahmen der BRI für die auf China ausgerichteten Handels- und Lieferketten.

Die Investitionen auf dem Gebiet des Energietransportes, Grid-Netze, sind bisher mehrheitlich national, aber bereits für einen Anschluss an das globale Netz ausgerichtet.

Investitionen im Transportsektor, allgemein, aber fälschlich als das Hauptfeld der BRI angesehen, fielen dagegen bislang (2018) "nur" 15 bis 17 Mrd. USD an und vollkommen unterbewertet sind die Investitionen auf der "digital silk road" mit ca. 10 Mrd. USD.

Nach den gegenwärtig bekannten geplanten Projekten wird diese Tendenz beibehalten, wogegen allerdings auf Grund des digitalen Wettstreits mit den USA eine Erhöhung der Investitionen im Sektor der "digital silk road" zu erwarten ist.

Auch ist von chinesischer Seite ein eindeutiger Druck auf die Empfangsländer in Richtung erneuerbarer Energien zu verzeichnen. In China selbst wurden im Nachgang der Pariser Klimakonferenz eine Vielzahl von Kraftwerken basierend auf Kohle gestrichen.

Bei den bisherigen Krediten der BRI fallen ca. 20 Mrd. USD auf erneuerbare, 15 Mrd. USD auf fossile Energien und 12 Mrd. USD auf Grid-Projekte. Die Anzahl der auf Basis Kohle arbeitenden Kraftwerke ist allerdings noch höher als die auf erneuerbaren Energien, was einmal mit den höheren Investitionen für z.B. einem Wasserkraftwerk am Mekong zusammenhängt, aber auch dass Kohlekraftwerke schneller in Betrieb genommen werden können, um eine schnelle Industrialisierung, wie in Pakistan oder Indonesien, zu ermöglichen, diese aber auch nur eine begrenzte Lebensdauer haben.²² In den Jahren seit Beginn der Reformen praktizierte China eine zweiseitige Strategie in der Wirtschaftspolitik in der Form, dass der Staat die Infrastruktur finanzierte und entwickelte und die lokale und nationale Industrie mit staatlichen Krediten die lokale Industrie aufbaute.

Der Anteil privater Investitionen im Vergleich zu staatlichen hat sich seit 2010 vervielfacht: 2010 9,3 %, 2015 32 % und 2016 51,6 %.²³

III. Wieso konnte China so erfolgreich sein?

Wenn man die Philosophie bzw. die Anstrengungen der VR China für den Aufbau der "Neuen 'Seidenstraße'", der Belt and Road Initiative, BRI, verstehen will, dann muss man einen Blick auf die Entwicklung Chinas in den letzten Jahrhunderten, aber insbesondere auf die letzten 70 Jahre werfen. Nur unter Berücksichtigung der Geschichte des chinesischen Volkes und dessen kulturellen Entwicklung, der Demütigungen, die das chinesische Volk in den vergangenen Jahrhunderten ertragen musste, des schweren, aber erfolgreichen Aufbaus der Volksrepublik, der den Aufbau der Volksrepublik begleitenden Politik der führenden Weltmächte und letztendlich der gegenwärtigen Konfrontation mit den herrschenden imperialen Mächten kann man das Geschehen nachvollziehen.

Im folgenden Abschnitt wird versucht einige dieser Aspekte zu beleuchten, ohne dabei den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Nach einer Periode von Versuchen und Fehlern während der Mao-Zeit stellte die Führung der KPCh fest, dass mit der bisherigen Strategie keine durchgreifenden Erfolge zu erzielen seien. Innenpolitisch war die Auseinandersetzung mit den Problemen der Zeit nach der Revolution von 1949 noch in vollem Gange und außenpolitisch eröffneten sich neue Möglichkeiten.

Die USA erkannten, dass sich China als strategischer Partner gegen die Wirtschaftsmacht, aber mehr noch gegen die Militärmacht Sowjetunion, instrumentalisieren lasse. Eine Annäherung USA – China setzte ein, da auch China sich von der Hegemonie der sowjetischen Führer lösen wollte. Gleichzeitig zeigte sich für die VR China, dass der sowjetische Weg zum Sozialismus, die Ablehnung der Marktkräfte und die alleinige Orientierung auf die zentrale, staatliche Planung, wie in der Sowjetunion, als auch in den verbündeten Staaten des Warschauer Paktes, nicht zum Ziele führe.

Man beobachtete sehr genau die gescheiterten Reformpläne der 50er und 60er Jahre in den sozialistischen Partnerländern, die die sowjetische Führung stoppte, und erkannte die Notwendigkeit einen neuen, anderen Weg zu finden. Das war der Hintergrund für die durch Deng Xiao Ping initiierte "Öffnungs-Politik".

Mehrere Faktoren kamen zusammen:

- China war aus oben genannten Gründen bereit neue Wege zu suchen;
- das Bevölkerungswachstum setzte Arbeitskräfte auf dem Lande frei. Mit dem Einsetzen von Reformen, auch in der Landwirtschaft, wurde dieser Trend noch verstärkt. China brauchte für die freien Arbeitskräfte Beschäftigung;
- die Entwicklung des neoliberalen Kapitalismus, vor allem die sich verselbstständigende Finanzwirtschaft in den USA und Westeuropa produzierte freies Kapital, welches Verwertung suchte. Gleichzeitig entwickelte der Wettbewerb einen starken Druck auf die Reduktion des Preises der Ware "Arbeitskraft". Die neoliberalen Kapitalisten verlagerten die Produktion in "Billiglohnländer" wie China. Als Nebeneffekt gingen ganze Industriezweige in den Stammländern zurück oder verschwanden vollkommen, was höhere Arbeitslosigkeit verursachte und wiederum den Druck auf die Produktionskosten erhöhte;
- neue Transporttechnologien wie der Containerverkehr entstanden, so dass ein massenweiser Transport über lange Distanzen sich ökonomisch, im Vergleich zur Reduktion der Produktionskosten, rechnete,

- die chinesische Bevölkerung, wie aber auch die Bevölkerungen in anderen unterentwickelten Ländern, war nach Jahren, Jahrzehnten des Darbens motiviert harte, im Vergleich zu den westlichen Arbeitern, geradezu unmenschliche Arbeitsbedingungen zur Verbesserung des eigenen Lebens auf sich zu nehmen und
- die chinesischen Arbeitsbedingungen standen nicht im Widerspruch zur konfuzianisch geprägten Lebensmentalität und waren in jedem Fall besser als die unter kolonialen Bedingungen.

Zusammengefasst lässt sich konstatieren, dass nicht China den Plan hatte zur "Werkstatt" der Welt zu verkommen, sondern dass das westliche, freie Kapital die entwickelten Bedingungen nutzte und damit China in diese Position degradierte. Gleichzeitig legte damit das Kapital aber auch die Ursachen für spätere Konflikte, wie die Verödung ganzer Industriegebiete (in den USA und Westeuropa), die unausgeglichenen Handelsbilanzen (USA / Trump Handelskrieg gegen China), den Technologietransfer nach China und damit die treibhausmäßige Entwicklung des wissenschaftlich/technischen Fortschritts in China, die Verlagerung von Umweltbelastungen aus eigenen Ländern nach China, den Abbau von Sozialleistungen weltweit und weiteres mehr.

Die heutige Kritik an China wegen der unausgeglichenen Handelsbilanz, des "Technologieraubes", der Umweltbelastung, der "Ausbeutung" der Arbeitskräfte usw. ist unter Berücksichtigung der Ursachen nicht gerechtfertigt, geradezu hypokritisch. Die von China gezeigte Abwehrhaltung und die Suche nach einer konstruktiven, friedlichen Lösung ist nachvollziehbar.

Die Antwort hat nicht lange auf sich warten lassen

Mit all den Erfolgen: erfolgreiche Wirtschaft ohne liberale Marktwirtschaft und westlicher "freier" Demokratie, stattdessen autoritäre Kontrolle der Wirtschaft und Gesellschaft, aber mit Wohlstand für **Alle**, führend in neuen Technologien fordert China natürlich die wirtschaftlich und politisch vorherrschenden Nationen (USA, EU) immer wieder heraus.

Mit dem Aufsteigen von Chinas Wirtschaft, mit der Überwindung der Armut, der wachsenden internationalen Handelsmacht, wurde der Ton gegenüber China immer aggressiver.

Man rätselt in der neoliberalen Politik und Wissenschaft, was das in China denn sei: Kapitalismus oder Sozialismus, Markt- oder doch zentralisierte Planwirtschaft oder besser Staatskapitalismus? Staatskapitalismus würde gut passen in Weiterentwicklung des gescheiterten Staatskapitalismus in den sowjet-geprägten Ländern von der Sowjetunion bis zur DDR – man müsse lediglich demokratische Reformen erzwingen, um China in das westliche System zu integrieren.

Dass sich ein neuer, erfolgreicher Typus von Sozialismus, eben ein Sozialismus chinesischen Charakters, herausgebildet hat, mit der Besonderheit, dass sich die Politik, der Staat und die Wirtschaft mit dem Ziel, den Wohlstand für **Alle** zu erhöhen, entwickelt hat, anstatt den Profit **Weniger** zu maximieren, will man in den westlichen Staaten nicht akzeptieren und die "Linken" haben es scheinbar noch nicht begriffen.

Das Besondere ist ein starker Staat, der die für die Wirtschaft entscheidenden Kategorien, wie das Eigentum an Grund und Boden, die Finanzwirtschaft, Energieversorgung, das Verkehrswesen, die Gesundheitsfürsorge, Versicherungen, Sicherheit selbst kontrolliert und plant. Innerhalb dieses Rahmens haben die Wertkategorien der Marktwirtschaft volle Entfaltungsmöglichkeiten.

Der Sozialismus chinesischen Charakters ist weder Sozialismus im Sinne von Marx noch Kapitalismus oder Staatskapitalismus – es ist ein Hybrid, geformt aus verschiedenen gesellschaftlichen Modellen, welcher den Anforderungen an ein schnelles Wachstum bei gleichzeitiger und nachhaltiger Erhöhung des Wohlstandes **Aller** entspricht.

Dieses System hat ein schnelles Wachstum der Wirtschaft ermöglicht, angeheizt durch die staatliche Finanz- und Steuerpolitik, aber auch eingegrenzt durch zunehmend staatliche Eingriffe für nachhaltige und grüne Entwicklung.

Nur dieses System gestattete innerhalb von wenigen Jahren eine Umkehr von der Werkstatt der Welt mit enormen Umweltbelastungen zu einer Wirtschaft der Hochtechnologien oder die schnelle schrittweise Umstellung von einer auf Kohle ausgerichteten Energiewirtschaft auf erneuerbare Energien.

Das steht im vollen Widerspruch zu den neoliberalen, westlichen Wirtschaftstheorien und betätigt die Kritik an diesen. Aus der westlichen Sicht kann das, was in China sich vollzogen hat, nicht sein und darf auch nicht sein! Daher die zunehmend starke Kritik, respektive Verunglimpfung der VR China. Anfänglich nur verbal, dann aber durch Handels- und Kapital-Beschränkungen, bis hin zu Investitionsverboten, siehe Huawei, und bis zu Ausweisungen chinesischer Wissenschaftler z.B. aus den USA oder restriktiver Visa-Politik, wie sie von Deutschland betrieben wird.

Die Warnungen vor Chinas Machtansprüchen und folgendem Handelsstreit, Blockaden für chinesische Hightech-Produkte werden immer lauter. Und das ist nur der Anfang ...

Chinas Investments, so beklagen die Apologeten und die Medien der traditionell wirtschaftlich führenden Staaten, werden nur an chinesische Firmen ohne eine internationale Ausschreibung vergeben. Laut westlicher Informationen, der "Reconnecting Asia Database", gehen 86 % der von China finanzierten Aufträge an chinesische Firmen, 7,6 % an lokale und nur 3,4 % an ausländische Unternehmen.²⁴

Laut AIIB gehen allerdings von den durch die AIIB finanzierten Projekte zu 30 % an chinesisches, 40 % an lokale und 30 % an Unternehmen aus Drittländern. Für chinesische Investoren steht allerdings die Frage der Fähigkeiten der Unternehmen aus dritten Ländern, die Projekte unter den meist komplizierten klimatischen und geographischen Bedingungen termin- und qualitätsgerecht auszuführen.

IV. Warum initiiert China die Belt and Road Initiative und investiert solche enormen Mittel für dieses Projekt?

1. China hat im Laufe der Geschichte viele schwere Demütigungen und negative Erfahrungen hinnehmen müssen

Über Jahrhunderte war China eine führende Weltmacht, verlor dann nach der Selbstisolation vom 15. bis zum 19. Jahrhundert den wirtschaftlichen und technischen Anschluss und wurde daraufhin von den imperialistischen Kolonialmächten tief gedemütigt. Es verlor seine Souveränität und wurde mit Geringschätzung behandelt. Erinnert sei nur an die Opium-Kriege oder den Vertrag von Versailles von 1919.

Nach der Befreiung von der japanischen Besetzung, den Bürgerkriegen und dem Sieg der Kommunisten 1949 ging es unter Mao Tse-Tung darum dem chinesischen Volk das Selbstbewusstsein zurückzugeben. Aber erst mit der Einführung der Reformen nach dem 3. Parteitag der KPCh entwickelte sich die VR China langsam zu einem modernen Staat. Entsprechend den Prinzipien der Souveränität, der Stabilität, des ökonomischen Wachstums, der Erhöhung des Wohlstandes wurden die Reformen ohne globale Ambitionen durchgesetzt. Heute, nach 40 Jahren Reformen und strategischem Wachstum, sind die Erfolge sichtbar:

- das BIP ist um den Faktor 26 angestiegen,
- das BIP stieg auf 80 Billionen RMB (12 Billionen USD) damit auf zweiter Position nach den USA,
- mindestens 3/4 der Bevölkerung (800 bis 900 Mio.) sind dauerhaft aus der Armut befreit,
- die Armutsquote sank unter 4 %, bis 2020 soll die Armut komplett beseitigt sein,
- eine breite, wohlhabende Mittelschicht wuchs in den Städten und auf dem Land,
- ein umfassendes Sozial- und Rentenversicherungssystem für die Stadt- und Landbevölkerung wurde eingeführt,
- führend in Schlüsselindustrien wie Künstlicher Intelligenz, mobile Telefonie, G 5 Technologie, e-Mobilität ect.,
- Wandel von Werkstatt der Welt in eine Produktionsstätte für hochwertige Werkzeuge und Maschinen, daneben aber auch noch Produktion von Produkten niedriger Preisklassen entsprechend des Marktes,
- Umfassendes Bildungssystem auf allen Ebenen: Primärschulen, Fach- und Hochschulen, Universitäten,
- Millionen chinesische Studenten im Ausland kommen zurück und finden in China bessere Forschungs-, Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Während des letzten Parteitages formulierte die KP Chinas die Ziele für die Erfüllung des Chinesischen Traums:

Hundert Jahre nach der Gründung der KP China, 2021, den Aufbau einer Gesellschaft mit "bescheidenem" Wohlstand umfassend zu vollenden und hundert Jahre nach der Gründung der Volksrepublik, 2049, den Aufbau eines modernen sozialistischen Landes, das reich, stark, demokratisch, zivilisiert und harmonisch ist, zu verwirklichen.

Xi Jinping sprach von der Erfüllung der "großen nationalen Renaissance" – China wieder zur alten Stärke zu verhelfen – den chinesischen Traum zu erleben.

Was bedeutet "bescheidener" Wohlstand ?

Man kann es so interpretieren, dass die chinesische Führung verstanden hat, dass es aus Gründen der Erhaltung der Ressourcen der Welt, des Schutzes der Umwelt nicht möglich und erstrebenswert ist, den derzeitigen Wohlstand der westlichen Länder anzustreben, sondern dass es nur möglich sein wird, einen niedriger angesetzten, aber gerechteren Wohlstand für alle Menschen auf der Welt anzustreben. Für die derzeitigen reichen und führenden Länder bedeutet das eine relative Reduzierung des Wohlstandes, ein Teilen des Wohlstandes, damit alle Menschen am Reichtum der Welt Anteil haben können und über einen "bescheidenen" Wohlstand verfügen. Nur wenn die gesamte Menschheit daran einen Anteil hat, kann sie sich gleichmäßig entwickeln, kann sich das Wachstum in bisher rückständigen Regionen positiv auf die entwickelteren auswirken, kann es helfen, Krisen, seien es wirtschaftliche oder gesellschaftliche wie die Flüchtlingskrisen, zu überwinden.

Das scheint die der "Neuen 'Seidenstraße'" zugrunde liegende Philosophie zu sein. Es wird und muss gesellschaftliche Veränderungen geben – eine Suche nach der möglichen Gesellschaftsform für die gesamte Menschheit – eine menschenrechte oder "artgerechte" Gesellschaft!

2. Wie jedes souveräne Land bemüht sich auch die VR China weder politisch noch ökonomisch erpressbar zu sein

Da Chinas wirtschaftliche Entwicklung stark vom Außenhandel, der internationalen Kooperation, abhängig ist, ist eine wesentliche Voraussetzung für die Souveränität die Sicherheit der Handels- und Verkehrswege. China initiierte die "Neue 'Seidenstraßen'-Initiative", die BRI, unter anderem, um die chinesische Handelswege zu schützen und alternative Transportwege, die verschiedenen Verkehrsrouten, aufzubauen.

Der fast gesamte Seehandel Chinas nach/von Europa (und Afrikas) verläuft durch die Ost- und Südchinesischen Meere, durch die Straße von Malakka, passiert den südlichen Zipfel des Indischen Subkontinents, passiert das Horn von Afrika, führt durchs Rote Meer zum Suezkanal. Bereits zweimal in der jüngeren Geschichte wurde diese Route erheblich eingeschränkt: während des 2. Golfkrieges und durch die somalischen Piratenangriffen.

Die Blockade des Suezkanals während des 2. Golfkrieges wurde umgangen, indem die Schifffahrt um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet wurde. Das führte

zu längeren Transitzeiten und höheren Frachtraten, was zwangsläufig den Zugang zum Markt erschwerte bzw. die Waren verteuerte.

Die Piraterie vor der Somalischen Küste beeinträchtigte die internationale Schifffahrt ebenfalls erheblich, da Konvois gebildet, die Schiffe mit zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen ausgerüstet und letztendlich militärische Schutzverbände entsandt werden mussten. All das führte zu erhöhten Frachtraten und somit zu erhöhten Warenpreisen.

Eine gegebenenfalls vollständige Blockade der Seehandelsroute, entweder der Straße von Malakka oder südlich des Indischen Subkontinents, der Zufahrt zum Persischen Golf – der Straße von Hormus, oder der Zufahrt zum Roten Meer, des Suezkanals, würde nicht nur die weltweiten Warenpreise erhöhen, sondern in China eine schwere wirtschaftliche Krise hervorrufen.

Als alternative Transportrouten strebt China im Rahmen der BRI den Ausbau der Eisenbahnen über Asien bis Europa, den Ausbau des Straßennetzes vor allem in Asien, die Verlegung von Netzen für den Energietransport, Öl- und Gas-Pipelines sowie Stromleitungen und gesicherte Hafenskapazitäten entlang der Schifffahrtslinien an. (Siehe Abschnitt: Die Routen der One Belt One Road Initiative)

Ironischerweise wurden von den westlichen Schifffahrtsnationen die Rufe laut, dass sich China als einer der Hauptnutzer dieser Schifffahrtsrouten an den zusätzlichen militärischen Schutz beteiligen müsse. Bislang war die chinesische Marine nicht auf den Weltmeeren präsent und konnte es auch nicht, da die chinesische Marine nur für den unmittelbaren Schutz der Küstengewässer ausgelegt war.

Dem Ruf folgend und/aber auch aus der eigenen Erkenntnis den chinesischen Seehandel schützen zu müssen, initiierte China ein Programm zum Ausbau der Flotte und errichtete 2015 den ersten Flottenstützpunkt außerhalb des chinesischen Territoriums, in Djibouti, wo sich auch Stützpunkte der USA, Italiens und Frankreichs, Japans und Saudi Arabiens zum Schutze der Schifffahrt befinden. Der chinesische Stützpunkt dient neben dem militärischen Schutz der Schifffahrtslinien aber auch als Basis für die chinesischen Peacekeeping-Missionen.²⁵

“China rüstet aggressiv auf” oder “China fordert die militärische Dominanz der USA heraus”, heisst es in der internationalen Presse. Die Wirklichkeit sieht anders aus:

Chinas Rüstungsausgaben betragen 2018: 215 Mrd. USD (2017: 228 Mrd. USD) oder pro Kopf 153,57 USD. Die der USA betragen aber 611 Mrd. USD (2017: 610 Mrd.USD), was pro Kopf 1.868,5 USD ausmacht. Die USA geben also pro Kopf mehr als 10 x soviel für die Rüstung aus wie China. Gemessen am BIP wendet China 1,9 % des BIP auf, die USA 3,2 % und zum Vergleich Deutschlands bisher nur 1,2 %!

Genau Zahlen der Marinekräfte sind nicht bekannt, aber ein Vergleich der wichtigsten Waffenträger lässt eine Vorstellung zu:

Flugzeugträger	USA 11 / China	2
Nuklearbestückte U-Boote	USA 14 / China	4
konventionelle U-Boote	USA 68 / China	62

Allerdings hat China z.Z. einen neuen Flugzeugträger sowie weitere 8 neue Zerstörer im Bau.

Demgegenüber halten nach amerikanischen Angaben die USA 60 % ihrer Navy in der asiatischen Region. Neben den permanent stationierten US-Truppen in Japan (Okinawa 35 k Soldaten und 130 Kampffjets) und Südkorea (45 k Soldaten) wurde ein Flugzeugträger-Kampfverband ins Gelbe Meer beordert. Das wird von der VR China als eine eindeutige Androhung einer möglichen Blockade der Handels- und Transportverbindungen verstanden.²⁶

Diese amerikanische Präsenz bedeutet eine einseitige Kontrolle der Schifffahrtsrouten und rief bei den chinesischen Militärs erneute Ängste hervor, zumal bereits die US-Präsenz von der Inselkette Japans über die Philippinen bis nach Indonesien und von den Aleuten bis Guam die VR China seeseitig militärisch einhegt. Die USA unterhalten auf beiden Inselketten Militärstützpunkte bzw. Optionen für militärische Nutzung, selbst in Vietnam und natürlich auch auf den Philippinen, Thailand und Singapur.

Da wie bereits erwähnt 80 % des chinesischen Außenhandels nach Europa und Afrika durch das Gelbe bzw. Ostchinesische Meer abgewickelt werden und im chinesischen Interesse gesichert werden müssen, baute China auf den Paracel- und Spratly-Inseln und dem Scarborough Riff Hafenanlagen, Flugzeuglandebahnen und Versorgungsstationen auf – eine Art von festen Flugzeugträgern!

China erhebt auf diese Felsen im Meer Anspruch, da dort die chinesischen Fischer, allerdings auch Fischer anderer Völker, seit Jahrhunderten fischten und vor allem aber Nationalchina 1947 die “Neun-Striche-Linie”, eine Markierung, die 90 % des Südchinesischen Meeres einschließt, auf den chinesischen Seekarten einführte und als international anerkannt betrachtete.

Die territoriale Hoheit der Inseln ist allerdings umstritten. Die Anliegerstaaten Vietnam, Malaysia, Philippinen erheben ebenfalls historische Ansprüche und Rechte für die Fischerei und die Ausbeutung der Rohstoffe. Aus neutraler Sicht ist es nicht zu befürworten, dass diese Inseln und Riffe einseitig und militärisch genutzt werden, ohne entsprechende multilaterale Verträge. Bilaterale Lösungen für die Nutzung der Inseln wurden durch die USA regelmäßig u.a. auch aus wirtschaftlichen Gründen hintertrieben. Die multinationalen Öl-Konzerne Chevron und BP sind an der Beteiligung der Öl-Explorationen Vietnams und der Philippinen auf den Inseln interessiert.

Die weiteren US-amerikanischen Versuche der Einhegung Chinas an den landseitigen Westgrenzen zu Kasachstan, Tajikistan, Kirgizstan waren wegen des Afghanistan-Abenteuers nicht erfolgreich und konzentrierten sich danach mehr auf die zwischen China und Russland eingezwängte Mongolei. Hier erfolgten regelmäßige diplomatische Aktivitäten auf höchster Ebene mit dem Erfolg, dass die Mongolei die USA als ihren dritten Nachbarn ansieht und damit die Präsenz Chinas und Russlands “ausbalanciert”. Allerdings bemüht sich die mongolische Regierung um militärische Neutralität. Keine ausländischen Truppen sind in der Mongolei stationiert und die Mongolei ist nicht Mitglied eines militärischen Paktes.

Eine besondere Bedeutung für den Ausbau der “Neuen ‘Seidenstraße’” hat die Xinjiang Provinz mit der mehrheitlichen muslimischen Volksgruppe der Uiguren. An die Xinjiang Provinz, die westliche Provinz Chinas, grenzen 6 Staaten: die Mongolei, Kasachstan, Kirgizstan, Tajikistan, Afghanistan und Pakistan. Es ist das

Ausgangs- bzw. Eingangstor für die landseitige Anbindung der "Neuen 'Seidenstraße'". Die stabile wirtschaftliche und politische Sicherheit ist von essentieller Bedeutung. Diese zu sichern wird mittels einer Doppelstrategie verfolgt: Erhöhung des Lebensstandards durch Ansiedlung neuer Industrie verbunden mit der Zuwanderung anderer Volksgruppen vor allem der Han-Chinesen und gleichzeitiger strikter Unterdrückung jeglicher separatistischer Bestrebungen.²⁷

3. Infrastruktur als Finanz- und Wachstumsmotor

Die chinesische Mentalität ist unter anderem gekennzeichnet durch eine hohe "Lernaffinität", so ist es nicht verwunderlich, dass man sich im Rahmen des Reformprozesses auf den deutschen National/Verkehrsökonom des 19. Jahrhunderts, Friedrich List, der ebenfalls wesentlich die Verkehrserschließung Deutschlands theoretisch begründete, besann und dem Ausbau der Infrastruktur bei der breiten Entwicklung des Landes und der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit einen besonderen Vorrang schenkte.

1990 gab es gerade 2.000 km Autobahnen und ein lückenhaft ausgebautes, eingleisiges Schienennetz. Heute gibt es weit über 100.000 km Autobahnen, das gesamte Land ist durch ein komplettes Schienennetz erschlossen und davon sind mehr als 30.000 km mit speziellen Gleisanlagen für Hochgeschwindigkeitszüge ausgestattet. 80 % der chinesischen Städte mit über 1 Mill. Einwohnern werden mittels der mit 350 km/h verkehrenden Züge verbunden.

Besucher Chinas während der 90er Jahre waren immer erstaunt und hat bei ihnen Unverständnis hervorgerufen, dass um Beijing eine dritte, eine vierte, eine fünfte und letztendlich eine sechste Ringstraße als 6-spurige Autobahn gebaut wurde, zumal damals kaum Verkehr stattfand. Es handelte sich dabei nicht nur um einfache Autobahnen, sondern um einen kompletten Infrastruktur-Ausbau mit Wasser- und Abwasser-, Strom und Kommunikationsverbindungen.

Die Theorie wurde bestätigt: systematisch siedelten sich die neuen Industrien und dabei viele private Unternehmen an. Heute befinden sich rund um Beijing und den anderen Großstädten diese Industrie und Wirtschaftsgebiete. Die Industrie, die "Weltwerkstatt", wuchs entlang der Ringstraßen in den Außenbezirken der Städte!

Das gleiche Prinzip findet beim Ausbau der "Neuen 'Seidenstraße'", der BRI, statt. Die VR China gibt Kredite, um den Ausbau der Infrastruktur in den Ländern in Zentralasien, Südostasien oder Afrika zu initiieren, die dann Investitionen an den Verkehrsverbindungen anziehen sollen.

Die Investitionen in Sri Lanka für den Hafen und Flughafen Hambantota oder in Pakistan, in Gwadar, verwunderten die westlichen Politiker und Journalisten wie die Besucher Chinas, als diese den Ausbau der Ringstraßen um Beijing beobachteten. Zur Zeit noch langsam, aber mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt die Auslastung der Kapazitäten durch neue Investitionen und Verkehrsströme zu. Gleiches gilt z.B. für die Eisenbahnbindung von Mombasa nach Nairobi, eingeweiht im Mai 2017.²⁸

Der Ausbau der Infrastruktur in der VR China umfasste die Verknüpfung der Städte, der Industriezentren, sowie die des "flachen" Landes mit den Städten, die innerstädtische Erschließung als Voraussetzung der Industrialisierung und der Urbanisierung. Die Projekte bezogen sich auf Straßen, Bahnen einschließlich U-

Bahnen, Kanalisationen, die Energieversorgung und Telekommunikation, Park-Areals, Parks usw. ...

Zur Finanzierung dieser Projekte gewährte die staatliche "China Development Bank" den Provinzen und Städten Kredite mit niedrigen Zinsen und langen Laufzeiten, die ihrerseits an Stadt- und Industrie-Investoren weitergegeben wurden. Als Sicherheiten diente das Land, welches entweder ungenutzt, aber potentiell als Bauland nutzbar war bzw. landwirtschaftliches Land, welches Bauern zur landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung stand, aber staatseigen war.

Bereits in den 90er Jahren, aber vor allem nach 2000 und nach Ausbruch der Finanzkrise, die als Gegenmaßnahme der chinesischen Regierung einen beschleunigten Ausbau der Infrastruktur initiierte, wuchsen die Kredite und damit die Verschuldung gewaltig an. Westliche Beobachter, Journalisten, auch seriöser Wirtschaftszeitungen, sagten in absoluter Unkenntnis der chinesischen Bedingungen Jahr für Jahr den Zusammenbruch der chinesischen Wirtschaft voraus und frohlockten bereits, dass eben eine kommunistisch, zentralstaatlich geleitete Wirtschaft nicht erfolgreich sein kann.

Was war das Erfolgsrezept ?

Der Ausbau der umfassenden Infrastruktur, d.h. Wohn- und Geschäftshäuser, Straßen, Bahnen, Wasser-, Energie- und Kommunikationsverbindungen, die wirtschaftliche Erschließung des Landes, löste einen unmittelbaren Drang des Zuzuges der Landbevölkerung in die Städte aus, die beschleunigte Urbanisierung setzte ein. Das Land, städtisches, aber ungenutzt und landwirtschaftliches, war vor der Erschließung zu niedrigen Preisen weitestgehend unbegrenzt verfügbar. Weder das städtische noch das landwirtschaftliche Land, waren privates Eigentum, nur die vertraglich garantierten Nutzungsrechte waren privatisiert und käuflich. Für die Übertragung der Nutzungsrechte wurden auf dem Land, als auch in den Städten und Dörfern den vorherigen Nutzern Kompensationen gezahlt. Hier muss erwähnt werden, dass in der westlichen Literatur immer vom Verkauf bzw. Kauf des Grund und Bodens gesprochen wird, was falsch ist! Nur Nutzungsrechte wurden gehandelt!

Mit der Urbanisierung stiegen allerdings die Nutzungspreise des Landes rapide, welche von den Investoren durch den Verkauf der Nutzungsrechte der entwickelten Infrastruktur nunmehr realisiert wurden und die Rückzahlung der Kredite ermöglichte. Die Preise stiegen innerhalb kürzester Zeit vier- bis zehnfach! Die Investoren erzielten extra ordinäre Gewinne!

Das Einkommen der Investoren erhöhte sich sprunghaft weit über die Rückzahlungsverpflichtungen. Diese hohen Gewinne, frei verfügbares Kapital, floss dann in neue Infrastruktur- und Industrieprojekte, aber zum Teil auch in unsinnige, überhöhte Projekte im In- und Ausland.

Diese privaten, halbstaatlichen und staatlichen Investoren entwickelten sich zu großen, zum Teil landesweiten Unternehmen für Straßen- oder Eisenbahnbau, für Wohnungsbau- und Industriebau, Hafen- und Flughafenbau, für Energie- und Kommunikationsprojekte usw. Diese Unternehmen sowie akkumulierte Fonds waren bereit zur Übernahme auch internationaler Projekte im Rahmen der BRI.

Das Prinzip des Ausbaues der Infrastruktur auf staatseigenem Land verbunden mit dem Handel der im Wert steigenden Nutzungsrechte bei schneller Urbanisie-

zung und steigenden Nutzungspreisen bewährte sich als Finanzierungsmodell landesweit! Die westliche Fachliteratur spricht von LGFV, Local Government Financing Vehicles.²⁹ So entstanden in Rekordzeiten die neuen Städte, die Eisenbahnlinien, die Autobahnen, Häfen, Flughäfen, aber auch Industriezonen.

Gleichzeitig mit der Urbanisierung wurden neue Industrien – vor allem Leichtindustrie – mit neuen Arbeitsplätzen geschaffen, was wiederum ermöglichte die arme Landbevölkerung in Städte umzusiedeln und diese aus der Armut zu heben. Das alles war verbunden mit der Entwicklung der sozialen Versorgung wie Gesundheitseinrichtungen, Gesundheits- und Rentenversicherung sowie des Einzelhandels.

Natürlich verlief der Prozess der Finanzierung, der Übertragung der Nutzungsrechte und der Urbanisierung nicht reibungslos, stellte er doch eine vollkommene Umstrukturierung der Gesellschaft dar. Er verstärkte die ohnehin verbreitete Korruption, verursachte eine ungleiche Verteilung des „Reichtums“ und ließ Millionäre, ja sogar Milliardäre zu. Dieser Entwicklung wurde schon früh versucht entgegenzusteuern, aber erst durch die von der KP Chinas und Xi Jingping initiierten Antikorruption-Kampagne mit Erfolg.

In den westlichen Medien wurden Horror-Meldungen über leerstehende Städte in China verbreitet. Aber wenn man heute mit den Hochgeschwindigkeitszügen, z.B. von Shanghai nach Beijing fährt (in 4,5 Std. für 1200 km), dann sieht man rechts und links auf flachem Land Städte, die noch vor wenigen Jahren wie Geisterstädte anmuteten, aber jetzt mit wachsender Industrie und Arbeitsplätzen bewohnt sind. Die Urbanisierung, ein Maßstab für eine moderne Industriegesellschaft, ist nur von 2007 mit 45 % bis 2017 auf 58 % gewachsen und soll weiter auf 80 % anwachsen. China sieht diese Art der Finanzierung, Industrialisierung und Urbanisierung als ein mögliches Modell für Länder der BRI in Zentralasien und Afrikas an, um den Rückstand und die Armut zu überwinden.

Neben der Produktion von Energie stellt deren Transport einen nicht zu unterschätzenden Teil der Infrastrukturpolitik dar. Beim Bau der „Seidenstraßen“-Wirtschaftsgürtel, der Highways, der Schienenverbindungen wurden die notwendigen Stromtrassen jeweils mit geplant.

Die nationalen Stromkorridore werden im Rahmen der BRI an internationale Versorgungskanäle angeschlossen, um die Stromversorgung im eigenen Land, aber auch in den angrenzenden bzw. weiteren Nachbarländern zu stabilisieren. So dient das Übertragungsdreieck China, Mongolei und Russland der tri-lateralen Anbindung der Netze sowie der Zusammenarbeit auf den Gebieten wie Wind- und Solarenergie, der Kernenergie.

Der chinesische, staatliche Netzbetreiber „State Grid Corporation of China“ (SGCC) koordiniert die Beteiligung an Stromnetzen in anderen Staaten wie z.B. Laos, den Philippinen, Vietnam, Kasachstan, Kirgizstan und andere mehr.

Durch die SGCC wurden die von Siemens und Brown Boveri entwickelten Ultra Hochspannungskabel, KUHV, weiterentwickelt und werden im Rahmen der „Neuen ‚Seidenstraße‘“ eingesetzt. Bisher (2018) hat China ca. 37.000 Kilometer dieser KUHV-Kabel verlegt. Wie bereits erwähnt nehmen die Investitionen für die Energiebereitstellung im Rahmen der BRI mit 38 % des bisherigen Umfangs die vorrangige Stellung ein. (Siehe Abschnitt Investitionen auf der „Neue Seitenstraße“)

4. VR China baut eine eigenständige, hoch entwickelte Wirtschaft auf: Modell der BRI?

Gegenwärtig und seit Einsetzen der Reformen zu Beginn der 80er Jahre werfen die USA, als auch die westeuropäischen Länder, der VR China unfaire Handelspraktiken vor. Die VR China öffne den Markt nur eingeschränkt, gestatte keinen freien Zugang zum Finanz- und Service-Markt, schreibe Joint Venture in Schlüsselindustrien (Auto- und Pharmaindustrie) vor, subventioniere die Exportindustrie usw.

Kurz: China schützt die eigene Wirtschaft und das entspricht nicht den Prinzipien der Marktwirtschaft und dem Regelwerk der WTO.

Wiederum die Lehren des deutschen Nationalökonomen Friedrich List vom Verdrängungswettbewerb durch Freihandel wurden und werden im 20. Jahrhundert von den Schwellenländern, insbesondere von China, studiert und konsequent angewendet. Friedrich List empfahl seiner Zeit im 19. Jahrhundert für Deutschland eine aktive Wirtschaftspolitik zur Überwindung des ökonomischen Rückstandes der deutschen Wirtschaft gegenüber England. Er forderte eine Mobilisierung der Produktivkräfte durch „Entfeudalisierung“ und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, flankiert durch „Erziehung-Zölle“, die die Überlebenschancen der unterentwickelten Wirtschaften bis zum Zeitpunkt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit sichern sollten. Diese Handelsschranken sollten flexibel gehandhabt werden, damit sie den internationalen Know-how-Transfer nicht behindern.

Die teilweise Abschottung würde nach List Nachteile in den Produktionskosten und der Qualität der Produkte mit sich bringen, die nach Erreichen des internationalen Niveaus aber wieder ausgeglichen werden könnten.³⁰

England, Deutschland, Japan, USA waren dafür Beispiele:

- Im 18./19. Jahrhundert gestattete England nicht die Ausfuhr von Dampfmaschinen – Deutschland entsandte Spione die Maschinen zu kopieren,
- Das Markenzeichen „Made in Germany“ wurde auf Druck Englands eingeführt, um die eigenen Technologien zu schützen,
- Deutschland führte 1878/79 Schutzzölle ein, um die eigene Stahlindustrie zu schützen,
- USA blockierte den Import von Tabak und Tee und
- Japan baute die Technologie der elektronischen Unterhaltung auf der Transistor-Technologie von Dell auf.

Neben der Politik der Schutzzölle und des Aufbaus der verbindenden Infrastruktur hatte in den oben genannten sich industrialisierenden Staaten die Kontrolle der Landeswährung sowie eine in die geplante Wirtschaftspolitik eingebettete Marktwirtschaft Priorität!

Genau diese Wirtschaftspolitik verfolgte und verfolgt China mit großem Erfolg, mehr noch! Es empfiehlt diesen Weg allen an der BRI beteiligten Ländern.

„Entfeudalisierung“ bedeutete für China die Überwindung des Status eines Agrarlandes und „Erziehungs-Zölle“ sind nichts anderes als der Schutz der eigenen Industrien bis diese am internationalen Wettbewerb gleichberechtigt teilnehmen können.

Wenn die deutsche Wirtschaft z.B gegenwärtig die Öffnung des Automobilsektors für 100 % ausländische Unternehmen feiert, dann ist das kein Erfolg des deutschen Drucks und der "erfolgreichen" Verhandlung, sondern ein Erfolg der chinesischen Autoindustrie auf internationales Niveau gewachsen und wettbewerbsfähig zu sein. Diese Wirtschaftspolitik ist konträr zu der der entwickelten Wirtschaften, die Absatzmärkte für ihre auf der Basis hoch entwickelter Produktivkräfte produzierten Produkte suchen und damit die weniger entwickelten Handelspartner auf niedrigerem Niveau halten. Mit dieser Politik forderte VR China die Industrienationen heraus und tut es heute mit der BRI eben noch mehr.

In der Tat hat die VR China nicht den chinesischen Finanzmarkt für das westliche Kapital geöffnet. Denn hätte die VR China das getan, wäre der chinesische Kapitalmarkt sofort unter die Kontrolle der internationalen Banken geraten und China hätte die Kontrolle über die eigene Währung verloren. Das Gleiche gilt für die Industrie. Chinas Industrie war absolut rückständig und bedurfte der proportionalen Entwicklung unter eigener Kontrolle, was nur mit gelenkten Investitionen möglich war. Ebenso bedurfte es eines gezielten Zuwachses an wissenschaftlich/technischem Fortschritt – Übernahme von Technologien usw.

China lernte aus der Geschichte. Der Freihandel zwischen Partnern mit unterschiedlich entwickelten technischem Niveau und Produktivität hat sich immer zum Nachteil des rückständigeren ausgewirkt. Erst muss das technische Niveau und die Produktivität international angepasst werden. Das wiederum ist ein Teil der Idee hinter der BRI: Entwicklung der nicht entwickelten Länder durch Aufbau der Infrastruktur bei gleichzeitigem Schutz der eigenen Märkte zur Entwicklung der eigenen Industrie und Landwirtschaft – faire Handelsabkommen!

Die afrikanischen Staaten, die noch immer unter den Folgen der überwundenen Kolonialisierung leiden, sehen in der von der VR China eingeschlagenen Strategie auch einen möglichen Weg eigener Entwicklung.

5. Die VR China sucht neue unabhängige Absatzmärkte

Die VR China hat lernend aus der weltweiten Wirtschaftsgeschichte geschaff, sich über die Phase der Werksatt für die Welt zu einer Gesellschaft mit einer Wirtschaft, die den Anforderungen des 21. Jahrhunderts entspricht, zu entwickeln. Die VR China hat sich bereits heute zur stärksten Handelsnation und zur zweitgrößten Volkswirtschaft aufgeschwungen. Sie ist u.a. führend in neuen Technologien, wie Telekommunikation, Hochgeschwindigkeitszügen, e-Mobilität, Solar- und Windenergie, Gen-Technik, Künstliche Intelligenz und anderen Entwicklungen des 21. Jahrhunderts.

Das schnelle Wachsen der chinesischen Wirtschaft zu einer modernen exportorientierten Industrie rief bereits in den vergangenen Jahren restriktive Reaktionen westlicher Staaten für den chinesischen Import von Hightech-Gütern herauf. Amerika definiert das amerikanisch-chinesische Verhältnis als einen Wettbewerb zwischen freien und repressiven Visionen und bezeichnet China als eine revisionistische Macht, die die wirtschaftlichen, diplomatischen Sicherheitsentscheidungen der USA störe.

Die Konkurrenz zwischen des Weltmächten hat sich von der militärischen Ebene auf die wirtschaftlich/technologische verschoben. Die durch die USA Regierung

eingeführten Importzölle stellten offensichtlich keine Überraschung für die chinesische Exportindustrie dar. Auch das Verbot für amerikanische Importe vom Elektronikgiganten Huawei sind nicht komplett überraschend. Immer wieder wurden durch die US-Regierung chinesische Firmen auf eine "schwarze Liste" gesetzt. Als Beispiel wurden 2019 wiederum 5 Firmen gelistet: Chengdu Haiguang Integrated Circuit, Chengdu Haiguang Microelectronics Technology, Higon, Sugo und Wuxi Jiangnan Institute of Computing Technology.³¹

Die chinesischen Führer erkannten, dass sich die Produktivkräfte nur mittels Wettbewerb progressiv entwickeln lassen, sprich mit der kontrollierten Anwendung der Marktkategorien, des Marktes, sowie der Nutzung billiger und anspruchsloser Arbeitskräfte, um internationale Produktion mit dem technischen Know-How ins Land zu holen und damit die eigenen Fähigkeiten zu entwickeln. Für die Industrieländer stellte das ebenfalls eine Win-Situation dar, wobei diese wegen ihrer kurz-sichtigen Sicht auf die Kapitalverwertung nicht erkannten, dass sie damit ihren eigenen Wettbewerber/Konkurrenten technisch und technologisch aufzogen. Der Widerspruch bestand für sie darin, dass sie im Interesse einer besseren Wettbewerbsfähigkeit, trotz Verboten seitens der US-Regierung, auch ihre eigene Hightech-Produktion nach China verlagerten und damit China in die Lage versetzten den technischen Rückstand aufzuholen.

Auf der anderen Seite lernten die chinesischen Führer von den kapitalistischen Krisen, auch Finanzkrisen, wie anfällig eine Wirtschaft durch den Markt sein kann. Sie versuchten den Spagat der Einbettung des nationalen Marktes in eine staatlich kontrollierte Planwirtschaft, bei nur schrittweiser internationaler Öffnung des Marktes, bei Akzeptanz an privatem Eigentum an Produktionsmitteln, aber gleichzeitig bei absoluter Kontrolle der gesellschaftsbestimmenden bzw. erhaltenden Wirtschaftszweige, wie des Außenhandels, des Finanzwesens der Banken und der Währung, des Sozial- und Gesundheitswesens einschließlich Versicherungen und des Verkehrswesens.

Die staatliche Kontrolle des Marktes war und ist der Frage unterworfen, wem dient der Markt: dem Profit oder der Erhöhung des Wohlstandes?

Wer kontrolliert den Markt: Kapital/Profit oder Politik?

China hat sich dafür entschieden, dass die Politik den Markt im Interesse der Erhöhung des Wohlstandes kontrolliert! Diese Politik führte zwangsläufig zu Verwerfungen, damit auch zu sozialen Spannungen, die nach den praktischen Prinzipien des Versuches/Fehler-Neuer Versuch gelöst und korrigiert wurden bzw. werden sollen.

In der einerseits durch die westlichen Staaten, vor allem die USA, ausgerufenen und andererseits durch den wirtschaftlichen und sozialen Erfolg Chinas entstandene Konkurrenzsituation zwischen den Systemen des liberalen Finanz- und Wirtschaftskapitalismus und des sozialistischen, autoritären Staates, könnte bereits ein starkes Abschwächen der weiteren Entwicklung des Wohlstandes soziale Unruhen hervorrufen.

Die VR China mit ihrer führenden kommunistischen Partei, als alleinige staats-tragende Macht, sah sich von Beginn als Objekt kapitalistischer, respektive imperialistischer Machtpolitik an. In den Jahren der beginnenden Reformen nutzten die

USA China allerdings als Gegenpart zur weltpolitisch starken Sowjetunion, als auch für ihren eigenen wirtschaftlichen Vorteil.

Gleichzeitig beobachteten die USA den Aufschwung des kommunistischen Chinas sehr aufmerksam, wobei sie stets reagierten, wenn die chinesische Entwicklung, nach ihrem Empfinden, zu schnell voranschritt. So wurden von der Gründung der Volksrepublik an Exportrestriktionen von militärischen Gütern eingeführt und nie aufgehoben. Mit zunehmender chinesischer Entwicklung wurden kontinuierlich Restriktionen und Sanktionen für den Export von Hightech und wissenschaftlichen Neuerungen nach China aber auch für den Import von China verhängt. Einen vorläufigen Höhepunkt erlangte diese Taktik in dem Verbot der Nutzung von elektronischem Kommunikationsequipment von Firmen wie ZTE oder Huawei. 2018 setzte in den USA eine Kampagne der Kontrolle und Ausweisung chinesischer Studenten und Wissenschaftler mit gleicher Begründung ein.

All die ökonomischen Restriktionen wurden natürlich ideologisch als Schutz gegen den "Weltkommunismus" verpackt. Schlimmer noch – jegliche Möglichkeit der propagandistischen, ideologischen Beeinflussung der Bevölkerung wurde genutzt, um den schnellen Fortschritt der VR China zu verlangsamten, auch um nachzuweisen, dass das kapitalistische System dem kommunistischen überlegen ist. Jegliche Schritte der Regierung hin zur ideologischen Öffnung/Vielfalt wurden genutzt, um die Systemfrage aufzuwerfen und mit der Verbreitung des Internets gezielt Bevölkerungsschichten gegen die staatlichen und kommunistischen Einrichtungen zu beeinflussen. Das hatte letztendlich zur Folge, dass das Internet in China mehr und mehr eingeschränkt bzw. kontrolliert wurde. Ein erster Schritt war die Verbannung von Google in China, bis hin zur Sperrung von Internetplattformen und die Kontrolle von Datenbewegungen.

Für China wurde es in dieser Systemauseinandersetzung immanent wichtig sich zu schützen, indem es sich mehr und mehr von den USA und den westlichen Ländern unabhängig machte, aber gleichzeitig das Wachstum zur Erhöhung des Wohlstandes beibehielt. Das ist ein Beweggrund, warum China unter anderem solche Anstrengungen unternimmt die eigene Infrastruktur, die Elektronikindustrie, die Kommunikationsindustrie, die Raumfahrt schnell zu entwickeln, aber auch warum China die BRI vorantreibt.

So lange China billige Produkte herstellte, konnten diese auch in den weniger entwickelten Ländern Zentralasiens oder Afrikas abgesetzt werden. Aber teure Hightech-Produkte bedürfen für den Absatz entsprechend finanzkräftige und technisch/technologisch bereite Kunden, die es bislang ausreichend nur in der westlichen Welt gab. China kann keine Smartphones verkaufen, wenn kein Netzwerk oder keine elektrische Energie zur Verfügung steht.

Es ist für die VR China, für das System des Aufbaus eines bescheidenen Wohlstandes, lebenswichtig ein neues sozial/ökonomisches System aufzubauen, welches nicht auf Vorherrschaft, Hegemonie und Ausgrenzung beruht, sondern auf gleichberechtigter Partnerschaft und friedlichem Zusammenleben, um neue Märkte für den Absatz der hochwertigen Produkte zu entwickeln, aber auch die eigene wirtschaftliche und technische Entwicklung voranzutreiben. Es müssen neue, starke Handels-, Wirtschafts- und kulturelle Partner gefunden bzw. erst aufgebaut werden.

Chinesische Sprichwörter, mit Ursprung aus der konfuzianischen Schule lauten: "Der, wer Erfolg haben will, sollte anderen zum Erfolg verhelfen." oder ein anderes: Shou zhi yi yu bu ru shou zhi yi yu" – "Zu helfen ist es besser die Angel, anstatt den Fisch, zu geben."

Vor diesem Hintergrund kann Xi Jinping's Ankündigung zunächst durchaus auch als Reaktion auf die Politik der USA verstanden werden, einerseits auf das sogenannte "Rebalancing to Asia" und in diesem Kontext vor allem auf die Verhandlungen über eine transpazifische Partnerschaft (TPP) und über ein transatlantisches Freihandelsabkommen (TTIP), an denen China nicht teilnehmen sollte und andererseits auch auf die 2011 ins Leben gerufene New Silk Road Strategie Washingtons.

6. Produktionsstätten nahe der Verbraucherzentren - niedrigere Lohnkosten

Das durchschnittliche Einkommen in China lag 2018 im weltweiten Vergleich an 46. Stelle in Euro 8.019 per Kopf und Jahr, respektiv Euro 668 per Monat fast gleich auf mit Russland oder Malaysia und vor Bulgarien und allen zentralasiatischen, asiatischen (außer Japan, Südkorea und Singapur) sowie den afrikanischen Ländern.³²

Mit diesem Lohnniveau ist China im Billiglohn-Sektor nicht mehr konkurrenzfähig. Bereits die internationalen Textil-, Pharma- aber auch Elektronikkonzerne verlagerten ihre Industrie raus aus China nach Indien, Bangladesh, Vietnam usw. In der gleichen Zeit begann China zwangsläufig die eigene Industrie auf die Produktion hochwertiger Güter umzustellen, aber verlagerte ebenfalls eigene Produktion z.B. nach Afrika. China schafft damit neue Arbeitsplätze in den Ländern, fördert den Aufbau einer lokalen Industrie und hebt den Wohlstand.

Der wesentliche Unterschied dieser Politik Chinas zu der der westlichen Länder ist darin zu sehen, dass nicht versucht wird niedrigeres Lohnniveau für die Massenproduktion von Konsumgütern, z.B. Textilien, für die investierenden Länder auszuerschöpfen, sondern die modernen Produktionsanlagen hochwertiger Produkte verlagert, Arbeitskräfte hoch qualifiziert werden und die Produkte für die lokalen Märkte bestimmt sind. Lokale qualifizierte Arbeitskräfte werden nicht für fremde Märkte abgeworfen, sondern ausgebildet um das produzierende Land zu entwickeln.

So baute China eine Textilfabrik in Äthiopien, eine Fabrik für die Herstellung von Glasfaser-Kabel in Ägypten oder für Computer in Ghana.

7. Überkapazitäten

Die BRI stellt auch eine planmäßige Strukturanpassung, um vorhandene Bau- und Stahl-Überkapazitäten auszulasten, dar.

Die VR China verfügte aus der Aufbauphase als Werkstatt für die Welt über gewaltige Bau- und Stahl-Überkapazitäten, über große Reserven an "Labour-Force", hochausgebildeter Ingenieure der Bau- und Kommunikationsindustrie, über Unternehmen mit langjährigen Erfahrungen Mammut-Projekte zu erstellen. 2018 erreichte die chinesische Gesamtproduktion von Stahl erstmals über 1 Mrd. t.

Durch die USA wurden bereits im März 2018 Importzölle auf Stahl aus China von 25 % eingeführt und die EU führte auf warmgewalzte Eisen- und Stahlerzeug-

nisse Aufschläge von bis zu 96,50 Euro pro Tonne ein. Die Bauindustrie, spezialisiert auf komplizierte Infrastruktur-Projekte wie die Bahnverbindung nach Tibet oder die Verkehrserschließung der Xinjiang Provinz mit der Gobi- und Taklamatan Wüste oder den Bau der vielen Flughäfen in allen chinesischen Provinzen, verfügte ebenfalls über hohe Kapazitäten, die für neue Projekte bereit waren.

Nach Jahren des schnellen Wachstums trat das zu erwartende und ökonomisch notwendige Abflachen der Zuwachsraten ein. Die VR China stand vor der Wahl entweder die Kapazitäten zu reduzieren oder neue Verwertungsmöglichkeiten zu finden. Die Entscheidung fiel zu Gunsten neuer Märkte! Der Zeitpunkt des Auftakts der BRI wurde somit durch den Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung Chinas und der Weltwirtschaft bestimmt.

Andererseits würde ein Schrumpfen der chinesischen Unternehmen eine Vernichtung von aufgebauten Produktivkräften sowie eine Verschlechterung der Beschäftigungsquote hervorrufen und gegebenenfalls mit sozialen Unruhen einhergehen. Im Rahmen der BRI ergaben sich die vielfältigen Möglichkeiten einer sinnvollen Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten.

8. Unabhängiges Finanzsystem

Natürlich zielt die Initiative auch darauf die Unabhängigkeit vom US-amerikanisch dominierten Finanzsystem zu stärken und die eigene Währung als Handels- und Reservewährung zu etablieren.

Das US-amerikanisch beherrschte Finanzkapital wird regelmäßig durch die USA zur Durchsetzung hegemonialer Interessen genutzt – siehe Embargo und Sanktionspolitik z.B. gegenüber Kuba, Russland, Iran, Venezuela ...

Die währungspolitischen historischen Erfahrungen Chinas sind durch das koloniale Verhalten der westlichen Mächte im 19. und 20. Jahrhundert geprägt. Nach der Übernahme der Macht 1949 setzten sich die Erkenntnisse aus den Erfahrungen noch nicht sofort durch, man importierte zu viele Waren, was eine galoppierende Inflation hervorrief. Erst mit den einsetzenden Reformen, der Marktwirtschaft, wurde auf die Stabilität der eigenen Währung orientiert und sie wurde mit einem von der Regierung künstlich niedrig gehaltenen festen Wechselkurs stabilisiert. Infolgedessen hatte die chinesische Exportwirtschaft einen entscheidenden Vorteil, was ihr als Subvention vorgeworfen wurde, aber dazu diente die eigene Produktivität treibhausähnlich zu erhöhen und die Volkswirtschaft zu entwickeln.

Die Folge war, dass China als Billiglohnland ausgemacht wurde, die hochentwickelten Wirtschaften die Wertschöpfung der wertmäßig billigen Massenproduktion nach China verlegten und die eigene Industrie schrumpften.

Die Wechselkurse wurden auf der Basis des anfangs bestehenden Produktivitätsniveaus festgelegt, mussten allerdings entsprechend des Anstiegs der Produktivität in China regelmäßig angepasst werden, was aber durch die Zentralbank Chinas nicht erfolgte. Um im Inland Disparitäten zu vermeiden, wurden dann die Einkommen erhöht, was wiederum zu inflationistischen Tendenzen in der Volksrepublik führte.

China öffnete erst ab 2008 seine Währung für Handelspartner, die in China einkaufen wollten, so für Südkorea, Japan, aber vor allem für den Iran, über den die USA ein Ölembargo verhängt hatten. Das Beispiel machte Schule. Schon 2012

wurde der Außenhandel zwischen den BRICS-Ländern, die 42 % des Welthandels ausmachten, in Landeswährungen abgewickelt, d.h. dem USD-Einfluss der Weltbank und der politischen Einflussnahme entzogen.

Aus der Geschichte gelernt, in den 40 Jahren der Reformen bestätigt, ist es heute Chinas Interesse auch beim Aufbau der "Neuen Seidenstraße" den Handel und die Kreditvergabe zwischen den beteiligten Ländern dem traditionellen Finanzsystem der liberalen Markt- und Finanzwirtschaft zu entziehen. Obwohl das den heftigen Widerstand der westlichen Finanzwelt hervorrief, hatte die Weltbank 2017 einen Fonds von 8 Mrd. USD für Infrastruktur-Projekte im Rahmen der BRI bereitgestellt. Selbst die EU hatte 2018 250 Millionen für einen gemeinsamen Fonds mit China zugesagt.

Angesichts der geopolitischen Konflikte der USA mit China (Zölle) und Russland (Sanktionen) wollen die beiden Länder künftig enger kooperieren. Um sich vor weiteren US-Sanktionen zu schützen, treiben Russland und China die "Entdollarisierung" ihrer Handelsbeziehungen voran. Im Juni 2019 haben die Staatschefs Vladimir Putin und Xi Jinping vereinbart, künftig verstärkt auf Basis der nationalen Währungen Rubel und Yuan zu fakturieren. Dazu soll ab 2020 ein Abrechnungs- und Clearingsystem analog zu SWIFT zwischen der russischen VTB-Bank und der Industrial and Commercial Bank of China eingerichtet werden.

9. Die Schuldenfalle

Die westlichen Media beschuldigen China die Länder Zentralasiens, die an der OBOR-Initiative teilnehmenden Länder, aber insbesondere afrikanische Länder in eine Schuldenfalle zu locken. Dabei wird das Beispiel des Hafens Hambantota in Sri Lanka herangezogen, da in diesem Falle die von der Regierung Sri Lankas kalkulierten Einnahmen für die Rückzahlungen nicht eintraten und China daraufhin den Hafen für 99 Jahre in Pacht sowie die China Merchant Portholding 70 % der Port Operation Company übernahm. (Siehe oben)

Die US-amerikanische Research Firma Rhodium Group untersuchte 40 verfügbare Kreditfälle und kam eindeutig zum Ergebnis, dass China keine Übernahme von Objekten als Ausgleich für verzögerte oder nicht erfolgte Rückzahlungen anstrebt. Im Gegenteil: bei den 40 untersuchten Fällen gewährte China für 18 Kredite eine teilweise Stornierung der Kredite oder eine Umschuldung. Dabei handelte es sich aber jeweils nur um kleine Beträge bzw. um Sondervergünstigungen wie in einem Falle in Kuba.

Aber wie sieht es in Afrika aus ?

Von der Gesamtverschuldung aller afrikanischen Staaten sind nur 14 % Schulden an China. Von den 17 am stärksten verschuldeten Ländern haben lediglich 3 Länder Schulden an China.³³

In den westlichen Mainstream News wird davon gesprochen, dass China erst mit der BRI die Zusammenarbeit mit Afrika intensiviert, aber in der Tat bestehen seit über 40 Jahren enge wirtschaftliche Beziehungen, ohne Schuldenlasten. Die Schulden dagegen an die früheren Kolonialmächte sind durch den Verfall der Rohstoffpreise, billiges Geld von der Weltbank, Privatisierung von Staatsprojekten mit hohen Zinsen zu Lasten von Sozialprojekten und fehlender Infrastruktur entstanden.

10. Bildung / Digitalisierung

Um den Anforderungen der Digitalisierung, des 21. Jahrhunderts gerecht zu werden legt die chinesische Regierung außerordentlichen Wert auf eine hohe Bildung. Es besteht bis zur 9. Klasse Schulpflicht, die auch mit autoritären Maßnahmen, dem westlichen Verständnis widersprechenden, durchgesetzt wird. Verletzung der Vorsorge der Eltern für den Schulbesuch der Kinder wird mit harten Strafen geahndet. Über das ganze Land besteht ein Netz von Internatsschulen.

Das Analphabetentum liegt statistisch bei 4 %, aber noch vor Gründung der Volksrepublik lag es bei über 50 % und in Indien heute noch bei 26 %. In China studieren über 18 Millionen und im Ausland nochmals über eine Million junge Menschen. In der VR China gibt es ca. 3.000 öffentliche Universitäten. Einschreibungen verlangen das Bestehen von Eignungsprüfungen, die auf einem hohen Niveau erfolgen. Zum Niveau der Universitäten sei genannt, dass in der gebildeten Bevölkerung die Meinung vertreten wird, nur Studenten, die die Eignungsprüfungen nicht bestehen, studieren im Ausland. Mit anderen Worten: Absolventen chinesischer Universitäten haben in der VR China bessere Möglichkeiten als Studenten, die im Ausland studierten.

Das ist die Antwort, wieso China in Wissenschaft und Technik, der Digitalisierung, der Raumfahrt in kürzester Zeit aufholen konnte. Und wiederum, das gleiche Prinzip offeriert China den Ländern und der Neuen „Seidenstraße“. China baut nicht nur Schulen in verschiedenen afrikanischen Ländern auf, sondern hat ein Programm für afrikanische Studenten in China. 2018 studierten ca. 100.000 junge Afrikaner in China. 2003 waren es dagegen nur ca. 2.000. Die Universitäten Chinas sind seit 2017 die wichtigsten Anlaufpunkte für Englisch sprechende afrikanische Studenten.

Die VR China gewährt dafür erleichterte Visa-Bedingungen und stellt Stipendien zur Verfügung. Aber das entscheidende erscheint mir zu sein, dass die Visa nach dem Studium nicht verlängert werden. Damit werden die graduierten Studenten motiviert in ihre Länder zurückzugehen, um diese aufzubauen.

Verglichen mit der Politik von Deutschland, die Anreize schafft ausgebildete Fachkräfte nach Deutschland zu holen, erscheint mir die Politik der VR China im Rahmen der BRI doch die richtigere Hilfe zu sein.

Ein weiteres Argument, warum China gegenwärtig die BRI initiieren konnte und diese bei den Schwellenländer so willkommen ist, ist der Grad der Digitalisierung in der VR China.

Die VR China hat eine ganze Stufe der Kommunikationsentwicklung übersprungen. Von veralteten Kommunikationsverbindungen, basierend auf analogen Telefonnetzwerken, hat China mit dem Aufkommen der Computer, der mobilen Telefontechnik und des Internets gleich den Sprung in ein landesweites Mobilnetzwerk vollzogen. Darauf aufbauend konnte die Digitalisierung in großen Schritten vollzogen werden.

Bereits in den 90er Jahren wurden durch die chinesische Regierung Anreize gesetzt in moderne Technologien wie Computertechnik zu investieren, so wurden spezielle Steuerprogramme für Hightech-Firmen offeriert oder die Mieten in den Hightech-Parks reduziert. Richtig Fahrt nahm die Entwicklung in den 2000er Jahren auf, als z.B. die „Nationale Strategie für Informationsentwicklung 2006–2010“

verabschiedet wurde. Die Strategie hatte Erfolg: Heute haben über 60 % der Bevölkerung mittels Smartphones Zugang zum Internet. Das 4 G-Mobilfunknetz ist auch auf mehr als 5.000 Meter Höhe in Tibet und natürlich im gesamten „flachen“ Land umfassend und stabil verfügbar. Das 5 G-Netz befindet sich im Aufbau und wird bereits in den Zentren genutzt.

Heute kann man in China in abgelegenen, ländlichen Regionen beobachten, wie Bauern über das Internet via kostenloser Plattformen wie Alibaba mit Partnern in Übersee direkten Handel betreiben. Der Sprung ins mobile Telefon- und Kommunikationsnetz ist auch für die Schwellenländer der einzige Weg ohne weiteren Zeitverzögerung moderne Kommunikationsnetze und damit Industrien aufbauen zu können.

Auf dem Gebiet des Gütertransportes setzt die Digitalisierung neue Maßstäbe: an allen Grenzübergängen nahm vorher die kommerzielle Abwicklung die längste Zeit ein und verursachte Engpässe und Rückstaus. Durch die digitale Abfertigung, beginnend am Grenzübergang China/ Kasachstan, konnte das überwunden werden.

2019 hat die Zentralregierung junge Absolventen aufgerufen sich nicht in den Zentren niederzulassen, sondern Start-up's zu gründen und in Kleinstädten bzw. auf dem Lande sich zu entwickeln. Möglich ist das durch die über ganz China aktiven IT-Unternehmen wie Alibaba, Tencent usw. Getragen wird das durch die gewaltigen Investitionen in neue Technologien, so plant China in den folgenden Jahren 134 Mrd. USD in künstliche Intelligenz zu investieren, Deutschland nur 3,4 Mrd.

Ganze Servicezweige sind durch die Digitalisierung geprägt. In den Städten kann man praktisch kein Taxi ohne Smartphone bekommen, da alle Bestellungen online erfolgen. Das Zeitalter der Kredit- und Bankkarten wurde praktisch übersprungen. Selbst der kleinste Gemüsehändler akzeptiert die Bezahlung mittels Smartphone. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes digitalisiertes Banksystem und alle Nutzer des digitalen Bezahlers müssen Bankkonten mit gegebener Kreditwürdigkeit besitzen. Hier kommt das System der digitalen Datenerfassung und Überwachung ins Spiel ...

All das war und ist möglich durch den umfassenden Service der Internet-Giganten wie Tencent oder Alibaba, aber auch der Produzenten der Technik wie Huawei, ZTE und viele mehr. Die Technologien wurden in China getestet und stehen jetzt allen BRI-Mitgliedern zur Verfügung!

In China bestehen drei „Silicon Valley's“: in Beijing (Haidian), Shanghai und Shenzhen. China ist bereits führend in der e-Mobilität, in Shenzhen ist der gesamte Busverkehr bereits auf e-Technologie umgestellt, in der 5 G-Technik, in Medizintechnik, auf dem Gebiet der künstlichen Intelligenz, sowie in der elektronisch gesteuerten Drohnen-Technik.

In den afrikanischen Ländern überwiegen die chinesischen Telefone des chinesischen Anbieters „Transsion Holding“, der unter verschiedenen Namen wie z.B. TECNO, speziell für Afrika entwickelte Handy's herstellt und die über eine besondere Software verfügen, die die dunkle Hautfarbe auf Fotos besser hervorbringt. Die Telefone werden aber nicht mehr in China hergestellt, sondern in Äthiopien.

Durch diese Fortschritte konnte China mit den führenden amerikanischen Hightech Firmen gleichziehen, aber vor allem den Vorsprung der amerikanischen Militärmacht auf dem Gebiet der elektronischen Rüstung für eventuelle Cyber-

Konflikte reduzieren. Das hatte zur Folge, dass die USA den Handelskrieg gegen China initiierten, um verdeckt den Handel mit elektronischen Hightech-Produkten zu unterbinden. Laut Media Information dürfen an ca. 120 chinesische Firmen keine elektronischen Produkte, wie Computerchips, verkauft werden. Das sind insbesondere Firmen der Kommunikationstechnik, der Drohnen-Technologie oder der Raumfahrt.

Als Antwort darauf intensiviert China die Anstrengungen eine eigene Chip-Industrie aufzubauen und alle US-amerikanischen Hard- und Software aus staatlichen Einrichtungen bis 2020 zu verbannen.

Gezwungenermaßen erlebt die VR China eine weitere, gewaltige Beschleunigung in der Digitalisierung, was sich auch auf die BRI auswirkt. Die VR China stellt all die Errungenschaften, die neuen Technologien der Kommunikation und der künstlichen Intelligenz, den beteiligten BRI-Ländern ohne Restriktionen und Sanktionen im Rahmen der BRI zur Verfügung. In den zentralasiatischen Ländern befindet sich bereits der Aufbau des umfassenden 4 G-Netzes und in Ansätzen des 5 G-Netzes mit chinesischer Technik in vollem Progress.

Gemäß der Database des "meric" haben chinesische Unternehmen seit 2013 ca. 17 Mrd.USD für die "digital silkroad" investiert:

- ca. 7 Mrd. USD für das Glasfaser- und Telekommunikations-Netzwerk,
- ca. 10 Mrd. USD für e-Kommerz und Mobile-Zahlungssysteme. Alleine das chinesische Unternehmen Alibaba hat ca. 4 Mrd. USD in den südostasiatischen online Markt "Lazada", verknüpft mit Ali-Pay, investiert,
- several Millionen USD für smart- und safe-city Projekte und Data- und Research-Center.³⁴

Die IT-Entwicklungen entlang der BRI werden durch das Büro der Zentralen Cyberspace Kommission Chinas koordiniert, welches die klare Vorgabe gegeben hat, dass Chinas IT-Giganten führend werden und vor allem die Digitalisierung auf der Neuen „Seidenstraße“ vorantreiben sollen.

Mit 8 Ländern wurde 2017 die "Digital Economy Cooperation Initiative" gegründet (China, Laos, Thailand, United Arab Emirates, Saudi Arabia, Turkey, Egypt, Serbia).

Ebenfalls im Rahmen der BRI geben chinesische Banken Kredite an das indische Unternehmen Bharti Airtel oder an das russische Rostelcom mit der Auflage die Technik von Huawei oder ZTE einzusetzen.

Huawei Marine's verlegte das 6.000 km lange Glasfaser-Kabel durch den Südatlantik von Cameron nach Brasilien. Damit werden die chinesischen IT-Standards verbreitet und gegen die US-amerikanischen durchgesetzt, was wiederum etwas mit dem Wettkampf zwischen China und den USA zu tun hat, aber sich erst Jahre später niederschlagen wird, allerdings schon gegenwärtig eine erfolgreiche Strategie gegen die westlichen Boykottmaßnahmen ist.

11. Nur ca. 20 % der Fläche erlaubt eine landwirtschaftliche Nutzung

Obwohl China traditionell eine Agrargesellschaft war, bedarf es heute auf Grund der angewachsenen Bevölkerung starker landwirtschaftlicher Produktions- und Im-

portlinien. Über Jahrtausende gab es regelmäßige Hungersnöte, die vor allem in den landwirtschaftlich schwer nutzbaren Regionen schwer waren.

Von der gesamten 9,5 Mill. qkm großen Fläche Chinas sind nur ca. 12,7 % für den Ackerbau geeignet. Das entspricht pro Kopf 0,09 Hektar. Zum Vergleich in Deutschland kommen pro Kopf 0,15 Hektar. Bereits derzeit wird die bewirtschaftete Fläche maximal genutzt, was aber durch ökologisch gesetzte Grenzen auch limitiert ist.

Oder eine andere Zahl: China ernährt ein Fünftel (20%) der Weltbevölkerung auf lediglich 8 % der globalen Anbaufläche. Zusätzliche Schwierigkeiten ergeben sich aus Umweltschäden der Industrialisierung sowie einer Überdüngung großer landwirtschaftlicher Gebiete und der fortschreitenden Urbanisierung.

Diese Probleme werden inzwischen auch von der Politik erkannt, ebenso wie die Bedeutung von Landwirtschaft und ländlicher Entwicklung für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, eine „harmonische Gesellschaft“, den Schutz der natürlichen Umwelt oder die zunehmende Importabhängigkeit von anderen Agrarprodukten als Grundnahrungsmittel.

Nach WTO-Angaben importierte China 2017 Agrarwaren im Gesamtwert von 116,42 Mrd. USD und exportierte landwirtschaftliche Erzeugnisse im Wert von nur 54,70 Mrd. USD.

Die Importe landwirtschaftlicher Produkte für die Fleischproduktion kommen derzeit hauptsächlich aus den USA. Das ist die Ursache, weshalb sich China in den benachbarten Ländern, vor allem Russland und Kasachstan um die Nutzung landwirtschaftlicher Flächen bemüht. Die Behauptungen westlicher Medien und zum Teil auch westlicher Politiker, dass China in Afrika Land aufkauft, damit dort staatliche chinesische Betriebe landwirtschaftliche Produktion für die Lebensmittelversorgung von Chinas Bevölkerung betreiben, "Land Grabbing", ist komplett falsch. Die Johns-Hopkins-Universität, Baltimore hat dazu geforscht und unter dem Titel "Will Africa Feed China?" die Ergebnisse veröffentlicht.³⁵

Danach besaßen chinesische Unternehmen bis 2015 nur 240.000 Hektar Land (etwa zweimal die Fläche von New York) und produzierten darauf landwirtschaftliche Produkte für die lokalen afrikanischen Märkte. Nach Brautigam ist es absolut nicht richtig, dass sich unzählige chinesische Bauern in Afrika niedergelassen haben und dort für China produzieren. Richtig dagegen ist, dass China in 30 afrikanischen Ländern landwirtschaftliche Zentren gegründet hat, die auf dem Gebiet für effiziente und nachhaltige Landwirtschaft forschen. 2016 haben sich die Zentren mit der Bill&Melinda-Gates-Stiftung zusammengeschlossen, um effizienter zu arbeiten.

12. Grünes China³⁶

China stieg infolge der schnellen Industrialisierung als der größte Verbraucher von Kohle auf und überholte die USA als erster CO₂-Verursacher.

Seit der Gründung der Volksrepublik bestand eine der wichtigsten Aufgaben bei der Industrialisierung darin, die Industrie und Bevölkerung mit ausreichend Energie zu versorgen. Die einzige kurzfristige Möglichkeit diese Aufgabe aus eigener Kraft zu erfüllen war die Gewinnung der Energie aus den gewaltigen Kohlevorkommen

des Landes. Überlegungen über Umweltverschmutzung spielten in dieser Zeit keine Rolle, würden auch wegen der gesetzten Prioritäten nicht akzeptiert werden.

Das ging solange gut, bis die Umweltbelastungen, insbesondere die Verschmutzung der Luft und Natur ein unerträgliches Ausmaß annahmen, aber auch das internationale Bewusstsein für den Umweltschutz anstieg, die Kosten für die Bekämpfung der Umweltbelastungen die der Kosten für die Bekämpfung der Folgen zu übersteigen drohten. Ein Umdenken setzte ein, große Summen mussten und müssen investiert werden, um die bisher entstandenen Schäden zu beseitigen.

China lernte, schloss sich den internationalen Umweltkonferenzen und deren Beschlüssen an. Heute versucht China im Rahmen der BRI die eigenen Erkenntnisse zu vermitteln – umweltgerecht zu investieren, was letztendlich ökonomischer ist, als die Folgen der Schäden zu beseitigen. Wenn trotzdem noch Kohlekraftwerke, wie in Pakistan oder in Serbien, finanziert werden, dann nur als Übergangslösung mit befristeten Laufzeiten, um kurzfristig den Energiebedarf für die notwendige Industrialisierung entlang der BRI zu decken.

Wachstum nicht mehr um jeden Preis !

Auf chinesische Initiative vollzieht sich eine Verkehrswende von der Straße auf die Schiene. Von allen 63 Transportprojekten entfallen nur 11 auf Straßenverbindungen, einschließlich des Karakoram-Highway, alle anderen stellen Eisenbahnprojekte, größtenteils elektrifiziert dar.

Die Landverbindungen der „Seidenstraße“ verlaufen auf der Schiene, umweltfreundlich, und nicht auf der Straße wie von Deutschland bevorzugt. Es gibt eine auf Umweltschonung ausgerichtete Verkehrsstrategie – die Verkehrswende wird vollzogen! Davon profitieren auch die BRI-Länder, indem sie einerseits dem Beispiel Chinas in Bezug auf die Infrastruktur folgen, aber auch als Nutzer der neuen Entwicklungen aufholen. Bei der Projektvergabe ist eine eindeutige Orientierung auf umweltfreundliche Energien zu sehen.

V. Was hat Konfuzius mit der OBOR-Initiative zu tun?

Im kurzen Überblick der Geschichte der „Seidenstraße“ wurde bereits erwähnt, dass sich nur der Buddhismus bei den chinesischen Völkern dauerhaft durchsetzen konnte, da dieser sich mit der konfuzianischen Lehre verweben ließ.

Am Beispiel der Lehre über die Menschheit, die für Konfuzius im Mittelpunkt stand, lässt sich eine Patenschaft des Konfuzianismus für die Politik und die staatliche Philosophie Chinas und der „Seidenstraße“ deutlich machen.

Konfuzius formulierte in seiner Menschheitslehre für die ideale Gesellschaft auf Erden, der Welt der großen Harmonie, folgende 8 Grundsätze:³⁷

1. Die Reichtümer des Landes sind öffentliches Gut, d.h. unter anderem Grund und Boden sind Gemeineigentum und unverkäuflich.
Das ist in China der Fall! Kein Privateigentum an Grund und Boden.
2. Das Land wird von einem verantwortungsbewussten und fähigen Mann regiert.
War in der Geschichte der Kaiser und in der nachfeudalen und

nachkapitalistischen Zeit die Kommunistische Partei mit einem fähigen durch Qualifizierung und Auswahl geprüften Leiter an der Spitze, derzeitig Xi Jinping.

3. Dem Anderen gegenüber soll man sein Wort halten und auf freundliche Nachbarschaft Wert legen.
Das ist ein Grundprinzip in der chinesischen Außenpolitik: Nichteinmischung und Vertragstreue!
4. Die Alten brauchen sich nicht um ihren Lebensunterhalt zu sorgen; diejenigen die sich im besten Lebensalter befinden, können ihre Fähigkeiten voll entfalten, Kinder können gesund aufwachsen; für Witwer, Witwen, Waisen und Alleinstehende sorgt die Gesellschaft.
Das entspricht moderner Sozialpolitik, die schrittweise in China durchgesetzt wird.
5. Jeder Mann nimmt den ihm gebührenden Platz ein, sodass er seine Fähigkeiten voll entfalten kann; jede Frau führt eine glückliche Ehe.
Dieser Grundsatz entspricht dem sozialistischen Prinzip: jeder hat einen nach seinen Fähigkeiten und Leistungen gesicherten Platz in der Gesellschaft.
Die Gleichstellung der Frau hat Konfuzius allerdings noch nicht gesehen.
6. Man soll sich Güter, auch wenn sie unbenutzt liegen, nicht aneignen und sich die Arbeitskräfte anderer nicht nur um seiner selbst willen zunutze machen.
Friedenspolitik und keine Ausbeutung des Menschen durch den Menschen – Ein unumstößlicher Grundsatz für China und die „Neue ‚Seidenstraßen‘“-Initiative!
7. Es gibt keine Tücke und Heuchelei, keine Räuber und Diebe.
Ehrliches und friedliches Leben miteinander – Bekämpfung der Kriminalität und des Terrorismus – ebenfalls ein Grundsatz für China und die Neue „Seidenstraße“!
8. In der Nacht braucht man die Tür nicht zu verschließen.
Was bedeutet das anderes als friedliche, vertrauensvolle Beziehungen zu den Nachbarn und natürlich auch den Nachbarländern.

VI. Die „Neue ‚Seidenstraßen‘ Initiative“ ist eine historische Notwendigkeit!

Wie das China-Afrika-Forum 2018, an dem 51 Staats- und Regierungschefs teilnahmen, zeigte, bevorzugt die Mehrzahl der afrikanischen Länder die Zusammenarbeit mit China, da China keine Altlasten aus der Kolonialzeit hat, selbst ein Opfer war, keine entwicklungspolitischen Bedingungen stellt und nicht über Korruption, Menschenrechte und Demokratie spricht, sowie über eine langfristige Strategie für die Entwicklung der Länder verfügt. Schon heute übersteigt der Handel Afrikas mit China dem der USA um 2/3.

Wenn die Führung der VR China ihr Ziel erreichen will bis 2049, zum 100. Jahrestag der Volksrepublik, eine moderne sozialistische Gesellschaft mit Wohlstand für **Alle** zu sein, dann braucht China eine Strategie zur Begegnung der zu erwartenden Konflikte mit den westlichen "Demokratien". Siehe Handelskrieg USA – China, Beschränkung des Handels mit Hightech-Produkten, Dollarsanktionen der USA gegenüber allen nicht Amerika hörigen Staaten, militärische Einhegung Chinas und so fort.

Die "Neue 'Seidenstraße'", die OBOR-Initiative, die BRI ist die friedliche Alternative: friedliche Erschließung neuer, unabhängiger, gleichberechtigter Wirtschafts-, Handels- und Kulturbeziehungen.

Dabei verglich sich China immer mit den anderen Schwellenländern, übernahm notwendige Korrekturen, verließ aber nie die Zielsetzung der Erhöhung des Wohlstandes auch im Interesse der Erhaltung des sozialen Friedens.

Der Weg des Aufbaus einer umfassenden Infrastruktur bei gleichzeitiger Entwicklung der verarbeitenden Industrie, von Wirtschafts- und Handels-Sonderzonen, sowie der Förderung von Wissenschaft und Technik erwies sich bisher als sehr erfolgreich. Die Länder Asiens und Afrika's beobachteten diese Entwicklung mit einer gewissen Bewunderung und Anerkennung. Sie verglichen die eigenen Erfolge mit denen Chinas und fragten nach den eigenen Möglichkeiten. Man wollte und will von China lernen, ohne von China beeinflusst und abhängig zu werden.

Auf der anderen Seite strebten die Süd- und Zentralasiatischen Länder eine stärkere Kooperation untereinander an, um die gewaltigen Probleme der Wasserversorgung, der Energie und der Handelswege, insbesondere für die landeingeschlossenen Länder, zu lösen. Gemeinsame Pipelines, Stromverbindungen und ähnliches wurden geplant. Aber es fehlte an Know-how und an finanziellen Mitteln. Das Verständnis des Lernens von China wuchs: Aufbau von Infrastruktur mit einer ausbaufähigen verarbeitenden Leichtindustrie.

Die eingeschlossenen Länder Zentralasiens oder Afrikas, ohne direkten Zugang zu den Weltmeeren, können den Vorteil des direkten Handels mit anderen Partnern durch inter-kontinentale Verkehrsverbindungen nutzen, ohne auf Häfen und Schifffahrtslinien dritter Staaten angewiesen zu sein. Gerade zwischen den afrikanischen Ländern gab es bisher kaum inter-afrikanischen Handel – erst 2019 trat ein inter-afrikanisches Freihandelsabkommen in Kraft.

Basierend auf den traditionellen Verkehrsverbindungen, geschaffen von den Kolonialmächten, war es leichter mit Europa zu handeln als innerhalb Afrikas. Gewaltige Potentiale für die afrikanische Entwicklung, auch der Überwindung der Armut und damit der Fluchtursachen, gingen verloren!

Ähnliches gilt für die Zentralasiatischen "Stan-Länder".

Von den Regierungen dieser Staaten wird das als eine neue Form der Globalisierung, nicht ausgehend von den Seehäfen, wie initiiert schon von den Portugiesen zu Beginn der Neuzeit, sondern zwischen den "landlocked" Staaten selbst.

Vor dem Hintergrund der alten sowjetisch-chinesischen Rivalität sollte die BRI insbesondere für Russland eine Herausforderung darstellen. Denn China bemüht sich um Projekte in den ehemaligen Sowjetrepubliken wie Kasachstan oder Kirgizstan – mit anderen Worten in der ureigenen russischen Einflussphäre. Außerdem scheint die neue „Seidenstraße“ in direkter Konkurrenz zur 2015 von Russ-

land ins Leben gerufenen Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) zu stehen – neben Russland sind Armenien, Kasachstan, Kirgizstan und Belarus Mitglieder der EAWU.

Gegenwärtig sieht es indessen so aus, als bevorzuge Russland den Schulterchluss mit den wirtschaftlich erfolgreichen Nachbarn im Osten. Hierzu gehört der Ausbau der Eisenbahnverbindungen genauso wie die prominente Teilnahme Putins auf dem Belt and Road Forum im Mai 2017 in Beijing.

Abgesehen von den geo-, militärstrategischen Interessen und Energielieferungen ist für China die positive wirtschaftliche und politische Kooperation mit Russland wichtig, da die zentralasiatischen Staaten in vieler Hinsicht an Russland gebunden sind. Ein Ausschluss Russlands könnte den BRI-Erfolg gefährden, zumindest ausbremsen. Experten wie Samuel Schlichting von der Universität Würzburg sprechen daher von der Herausbildung einer Art Arbeitsteilung im eurasischen Raum, in der Beijing die wirtschaftliche und Moskau die militärische Führungsrolle übernehmen.³⁸

Um den Einfluss Chinas auszubalancieren entstehen neue und bestehende Allianzen sowie Wirtschaftshilfen werden von westlichen Ländern insbesondere in Afrika aufgestockt.

Deutschland und die EU legten einen Marshall-Plan auf und die USA erhöhten die wirtschaftliche Hilfe für Afrika. Ein positiver Effekt, der den Menschen in Afrika zugute kommt – ein "Kollateral-Gewinn" für Afrika!

Beim Marshall-Plan für Afrika geht es vor allem darum, dass private Unternehmen motiviert werden sollen in Afrika zu investieren. Zusätzliche Mittel wurden vom deutschen Staatshaushalt dafür nicht bereitgestellt. Während der im November 2017 stattfindenden Afrika-Konferenz fand diese Initiative daher bei europäischen Unternehmen wegen bestehender Vorurteile kaum Anklang.

Bei der sogenannten Wirtschaftshilfe der europäischen Staaten für Afrika wurden in den letzten 20 Jahren mehr als 15 Mrd. Euro gezahlt, aber wesentlich mit der Absicht die Fluchtursachen durch die Errichtung von Grenzbefestigungen oder Internierungslager oder die Stützung militanter Regime zu reduzieren, aber nicht um die Länder des afrikanischen Kontinents nachhaltig zu entwickeln. So wurden im Rahmen der Bekämpfung der Migration von Afrika nach Europa ein Nothilfefonds für Afrika in Höhe von 4,1 Mrd. Euro aufgelegt und an die Türkei wurden ganze 6 Mrd. Euro gezahlt. Das mag sich jetzt hoffentlich im Wettbewerb mit China, um Anerkennung in Afrika zu erlangen, zum Vorteil der afrikanischen Staaten ändern.

Die Ankündigung der OneBelt OneRoad Initiative, BRI, mit den möglichen Investitionen fiel bei den zentral-, süd- und südostasiatischen sowie den afrikanischen Ländern auf, eine offene Bereitschaft zu partizipieren. Die westlichen Länder dagegen zweifelten erst an der Möglichkeit der Investitionen, lächelten über das sich überschätzende China und lehnten diese Initiative als eine Einmischung in ihre Einflussphären ab. Die USA befürchteten einen Machtverlust in Asien, Afrika und Europa. Die EU dagegen sah und sieht zusätzlich noch eine Spaltung des Bündnisses und einen Verlust von Absatzmärkten. Der Zeitpunkt der Eröffnung der Initiative war gut gewählt. China hatte erfolgreich einen Abschnitt der Entwicklung vollzogen, die Weltwirtschaft stellt sich auf das digitale Zeitalter um, die Weltwirtschaft

war und ist in Turbulenzen durch die aufkommenden Grenzen des neoliberalistischen Kapitalismus, durch den Brexit Englands und letztendlich durch die "Amerika first Politik" Donald Trumps.

Die durch chinesische Erfahrungen geborenen Prinzipien der "Neuen Seidenstraße", der BRI, entsprachen den Vorstellungen der eingeladenen Staaten. Sie sind durch das Bestreben nach Harmonie gekennzeichnet:

- gleichberechtigter Handel zwischen den Partnern gemäß dem Prinzip des dreimaligen Nein's: Keine Einmischung, Keine Hegemonie, Keinen Machtbereich,
- Investitionen und Kredite ohne politische und wirtschaftliche Bedingungen,
- Investitionen und Kredite weitestgehend nur in chinesischer oder lokaler Währung, um nicht vom amerikanischen Finanzimperium abhängig und erpressbar zu sein. Swap-Abkommen mit und zwischen den "BRI-Ländern" sowie stabile Währungskurse, RMB als Leitwährung,
- Aufbau einer umfassenden Infrastruktur: Transportwege wie Bahnen, Autobahnen, Pipelines, Strom- und Kommunikationsstraßen,
- Aufbau von neuen Energieanlagen (Kraftwerke), einschließlich Atomkraft
- Aufbau von Wirtschaftssonderzonen und Industriezentren sowie landesspezifischer, moderner Landwirtschaft,
- Connectivity – Wirtschaftliche und kulturelle Vernetzung,
- Freier Zugang zu neuen Technologien (e-Plattformen wie Alibaba oder Tencent sind frei),
- Anerkennung und Anwendung von internationalen Umweltstandards,
- kein Wachstum um jeden Preis zu Lasten der Umwelt und späterer Generationen,
- Entwicklung des wissenschaftlichen, kulturellen Austausches sowie des Tourismus,
- Vernetzung gleichberechtigter Partner mit dem Ziel des Ausgleichs der Entwicklungsunterschiede zur Schaffung eines bescheidenen Wohlstandes, denn nur mit der Hebung des Wohlstandes lassen sich die gegenwärtigen Probleme wie Migration, Terrorismus sowie Kriege um Ressourcen überwinden.

Die beteiligten und interessierten Länder scheinen die Prinzipien der vernetzten, gegenseitigen und harmonischen Entwicklung zur Erhöhung des Wohlstandes durch umweltgerechtes Wachstum anzunehmen. Ein Paradigmenwechsel von ausschließender zu integrativer Globalisierung findet statt.

An der 2. BRI-Konferenz Ende April 2019 nahmen 40 Regierungschefs und Vertreter von über 130 Staaten teil – natürlich nicht die USA. Mehr aber als in Davos und natürlich mehr als am G20-Gipfel. Der Austausch, hebt Xi Jinping in seiner Rede hervor, wird an die Stelle von Entfremdung treten. Eine neue Aera der Harmonie und des Handels kann anbrechen und Freundschaften werden Allianzen ersetzen. Die "Neue Seidenstraße" kann in Zeiten der Umbrüche und Kriege, z.B. in Afghanistan, Irak, Syrien, Libyen, Jemen u.a., neue Hoffnungen auf eine andere, friedliche Politik geben, das Vakuum, welches die traditionellen Volkswirtschaften

durch das Scheitern des Erfolges der neoliberalen, auf Profit ausgerichteten Politik hinterlassen haben, ausfüllen.

Selbst die Weltbank schätzt die Auswirkungen der "OBOR-Initiative" als ausgesprochen positiv ein. So werden die Lieferzeiten um ca. 12 % sinken und damit die Handelskosten um 10 %. Auf die weltweiten Lieferzeiten und Handelskosten wird das eine Auswirkung von 2,5 % haben.³⁹

Das hat natürlich einen direkten Effekt auf die materielle Verwertung des von den beteiligten, teils noch sehr armen Ländern, eingesetzten Kapitals. Die Frage ist dann, ob das die reichen, den Handel traditionell bestimmenden Staaten, überhaupt wollen?

Die EU und Deutschland wären gefordert sich aktiv zu beteiligen. Statt gegen die "Neue Seidenstraße" zu polemisieren, sollte Deutschland das Angebot annehmen und gemeinsam Projekte in Asien oder Afrika, insbesondere auf dem Gebiet nachhaltiger Energiegewinnung/Umweltstandards, angehen und mit China kooperieren. Stattdessen wird als Gegenmaßnahme der gesonderte Marshall-Plan für Afrika unterbreitet, der missionarisch die Übernahme der westlichen Demokratie für die afrikanischen Länder fordert und vor allem nur die Migration eindämmen und nicht den Wohlstand **Aller** erhöhen soll.

Die Vertreter der Wirtschaft, hier der OAOEV (Ostasien Osteuropa Verein) fordern in einer am 17.9.2019 veröffentlichten Studie:⁴⁰

„Es reicht nicht, beständig über das chinesische Projekt zu klagen, wir müssen es aktiv mit gestalten. Viele östliche Nachbarländer warten darauf, ihre Infrastruktur auszubauen und besser mit der EU zu verknüpfen. China und die EU könnten hier in enger Abstimmung einen großen Entwicklungsschub auslösen.“

Allerdings auch die im September 2019 veröffentlichte Studie der Bertelsmann Stiftung verdeutlicht den Unterschied zwischen der Politik der westlichen Länder und China:⁴¹

„Die Idee von ‚Wandel durch Handel‘ ist, dass durch einen intensiven wirtschaftlichen Austausch auch deutsche Institutionen und Wertvorstellungen transportiert werden, die letztlich zu einem Konvergenzprozess führen, in dem China sich in den sozioökonomischen und letztlich auch politischen Strukturen dem deutschen Modell angleichen wird.“

Eine solche strategische Ausrichtung ist dem chinesischen Denken fremd. Und genau das ist der Unterschied !!!!!

Balance und Ausgleich der Interessen: Harmonisieren versus Missionieren

Quellen :

- 1) Peter Frankopan, Die Neuen „Seidenstraßen“, Berlin 2019
- 2) www.govtrack.us-congress-bills-106-hr1152-text
- 3) www.traceca-org.org/en/home
- 4) Peter Frankopan, Die Neuen „Seidenstraße“n, Berlin 2019
- 5) geschätzt und aufbauend auf Information Spedition Geodis, Paris
- 6) www.en.Wikipedia.org
- 7) www.beltroad-initiative.com
- 8) ATURK, <http://asrtu.ru>; www.GTAI.de
- 9) <https://industrialpark.by>
- 10) www.merics.org
- 11) CADF; <http://www.cadfund.com>
- 12) <http://www.sais-cari.org>
- 13) Spiegel 29.06.2019
- 14) ebenda
- 15) www.afroBarameter.org
- 16) www.wikipedia.org
- 17) www.aiib.org
- 18) www.oxfordeconomics.com
- 19) www.focac.org/eng/
- 20) www.UNSTADstat.org
- 21) www.yidaiyilu.gov.cn / data.oecd.org
- 22) www.merics.org; Mercator Institute for China Studies, “Powering the Belt and Road”, 27.06.2019 und “Networking the Belt and Road – The future is digital”, 28.08.2019
- 23) www.aei.org/China Global Investment Tracker
- 24) www.reconnectingasia.csis.org
- 25) Edition Le Monde diplomatique Nr. 23, 2018
- 26) Rainer Rupp, www.ag-friedensforschung.de
- 27) <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/071/1907124.pdf>
- 28) Konfuzius Institut, Berlin, Workshop: Chinas „Seidenstraße“-Initiative – Konzepte und Akteure, 28./29.6.2019
- 29) Henry Sanderson, Michael Forsythe Chinas Superbank, Singapore 2013
- 30) F. Behrens, Geschichte der Politischen Ökonomie, Bd. 2
- 31) <https://www.federalregister.gov/documents/2019/06/24/2019>
- 32) www.länderdaten.info
- 33) <https://rhg.com/research-topic/china>
- 34) www.merics.org, “Networking the Belt and Road – The future is digital”, 28.08.2019
- 35) Deborah Brautigam, Will Africa Feed China?, Oxford University Press, 2015
- 36) Barbara Finamore, Will China save the Planet?, Polity Press, Medford 2018
- 37) Kuang Yaming, Konfuzianismus und die Modernisierung Chinas, Mainz 1990
- 38) <https://wueaddress.uni-wuerzburg.de>
- 39) Frankopan, Die neuen „Seidenstraße“n, Berlin 2019, S. 103
- 40) www.oaoev.de, Belt&Road darf keine Einbahnstraße werden, Positionspapier PDF, 17.9.2019
- 41) “Was der Westen entlang Chinas neuer „Seidenstraße“ investiert”, S. 8, Studie, 2019, Bertelsmann-Stiftung