ASIEN 02.11.2018 | Adrienne Woltersdorf

Seidenstraßen-Blues

Chinas Nachbarn drängen auf vorteilhaftere Bedingungen bei gemeinsamen Projekten.

Fern ihres Ursprungs ist die Neuauflage der Seidenstraße ein Erfolg. In Lateinamerika beteiligt sich eine wachsende Zahl von Staaten an der Belt-and-Road-Initiative, kurz BRI. Venezuela ist das fünfte Land der Region, das von Chinas weltumspannenden Infrastrukturprojekt profitieren will. Anders sieht die Situation allerdings in Asien aus. Dort scheint sich die erste Euphorie bereits verflüchtigt zu haben. Gleich mehrere südostasiatische Staaten meldeten zuletzt Zweifel an.

Ausgerechnet Malaysien, bislang das Vorzeige-Partnerland Beijings, äußert neuerdings Bedenken. Die neue Regierung in Kuala Lumpur unter Premier Mahatir Mohamad begegenet den von der Vorgängerregierung mit China getroffenen Abmachungen unerwartet kritisch. Offen stellt sie den Nutzen für die malaysische Wirtschaft infrage. Das gilt beispielsweise für die Pläne einer Zugverbindung entlang der infrastrukturarmen Ostküste des Landes. Zuvor schockte Premier Mahatir schon das Nachbarland Singapur, als er den Bau der Hochgeschwindigkeitstrasse Singapur-Kuala Lumpur vertagte.

Auch Staaten wie Myanmar und Thailand treten neuerdings zögerlich auf. So überdenkt die Regierung Aung San Su Kyis gerade ein neun Milliarden US-Dollar teures, von China befürwortetes Projekt für einen Tiefseehafen. Ein einflußreicher Wirtschaftsberater Aung San Suu Kyis soll das Kyaukpyu Hafenprojekt als “verrückt“ und “absurd” bezeichnet haben. Zahlreicher werden die Stimmen, die vor dem wachsenden Einfluß Beijings ebenso warnen wie vor den Konsequenzen der absehbaren massiven Verschuldung. Die Beziehung Myanmars zu China ist nicht unkompliziert. Das hat bereits früher dazu geführt, dass Beijinger Initiativen erst gefeiert und dann fallen gelassen wurden. 2011 suspendierte Präsident Thein Sein das international heftig umstrittene 3,6 Milliarden US Dollar schwere Myitsone Damm-Projekt, das größte in einer Ansammlung von Staudämmen am Oberlauf des Irrawaddi.

Als warnendes Beispiel

Auch in Thailand gärt die Angst vor einem übermächtigen China. Dabei kommt dem Land

wird auf Sri Lanka verwiesen. Die Insel musste den BRI-finanzierten Hafen von Hambantota für 99 Jahre an Beijing überschreiben.

eine zentrale Rolle in Chinas südostasiatischem Konnectivitäts-Puzzle zu. Bangkok versucht derzeit seine Nachbarn davon zu überzeugen, gemeinsam einen regionalen Infrastrukturfonds für die Mekong-Region aufzulegen. Diese multilaterale Finanzierung würde die Abhängigkeit von China reduzieren. Chinas Premier Li Keqiang erinnerte Thailand, Kambodscha, Laos, Myanmar und Vietnam schnell daran, dass der Mekong in China entspringe. Die Volksrepublik müsse daher beteiligt sein. Dabei hatten noch im vergangenen Dezember thailändische Regierungsvertreter die Grundsteinlegung einer Hochgeschwindigkeits-Zugtrasse gefeiert. Sie soll das Land via Laos mit Südchina verbinden. Thailand ist das Herz von Beijings pan-asiatischem Schienen-Netzwerk. Mit schnellen Zugverbindungen über historisch unwegsames Terrain will Beijing dem Süden Chinas neue Routen nach Südostasien eröffnen.

Mitte September meldete dann auch noch Pakistan Bedenken an. Kein anderer Staat erhielt bislang so hohe chinesische Investitionen und Kredite für BRI-Projekte wie Pakistan. Insgesamt bezieht Islamabad für fertig gestellte und im Bau befindliche Projekte des China-Pakistan Economic Corridor, kurz CPEC, rund 15 Milliarden US-Dollar. Doch zuletzt entbrannte heftige Kritik. Ein enger Wirtschaftsberater des neuen pakistanischen Premiers Imran Khan erklärte der Financial Times, dass alle CPEC-Projekte für mindestens ein Jahr zurückzustellen und für die Errichtung des Wirtschaftskorridors fünf Jahre mehr Zeit einzuräumen seien. Inzwischen musste dieser Berater zwar öffentlich zurückrudern. Doch seine Tirade gegen die angeblich schlechte Verhandlungstaktik der pakistanischen Vorgängerregierung wurde weithin vernommen. Sie habe schlicht zu unfairen Vertragsabschlüssen geführt.

Auf der diesjährigen „Indian Ocean Conference“ aller Anrainer wurde von Chinas „Imperialismus“ und „Scheckbuch-Diplomatie“ gesprochen. Längst sei augenscheinlich, so der bekannte Ökonom Prasenjit Basu, dass Beijing von Afrika bis Asien via schuldenfinanzierter Projekte auf der Suche nach „Lebensraum“ und Absatzmärkten für seine Überproduktion sei. Überall wiederhole sich, dass China durch die massive Verschuldung der Gastländer in den Besitz wertvoller Infrastrukturanlagen gelange. Als warnendes Beispiel wurde in diesem Zusammenhang auf Sri Lanka verwiesen. Die Insel musste den BRI-finanzierten Hafen von

Hambantota für 99 Jahre an Beijing überschreiben, nachdem Colombo nicht mehr in der Lage war, seine chinesischen Schuldner zu bedienen.

Es scheint so, als diene die konzertierte Kritik als ein Warnschuß Richting Beijing und eine Einladung an Delhi und Tokio.

Es wäre überraschend, wenn ein Projekt solcher Reichweite und Wucht wie BRI nicht auch erhebliches Konfliktpotenzial mit sich brächte. Die moderne Vision der Seidenstrasse wird die geopolitische Balance neu justieren. Eine Schlüsselrolle nimmt dabei Südostasien ein. Durch diese Region muss jedes chinesische Cargoschiff durch, um den Rest der Welt zu erreichen. Die geplanten Netzwerke von Strassen und Schienen sollen China mit rund 60 Ländern verbinden. Doch Chinas kleine Nachbarn zweifeln derzeit zunehmend, ob BRI wirklich eine Win-Win-Lösung darstellt.

Projekte wie Wasserkraftwerke für das verarmte Kambodscha, die China-Laos Highspeed Zugstrecke oder der Tiefseehafen für Myanmar klingen am grünen Tisch verlockend. Solche Projekte lassen Entwicklungsländer von Wohlstand und Jobs träumen. BRI kann die insularen Wachstumsmärkte einer hoffnungslos untervernetzen Weltregion im Handumdrehen zu Boulevards globalisierter Lieferketten und zu Schauplätzen neuer Investitionen machen.

Laut einem Bericht der Asian Development Bank benötigen Südostasiens Staaten Investitionen in Höhe von fünf Prozent ihres Bruttoinlandsproduktes, um ihre Infrastruktur bis 2030 den wachsenden Bedürfnissen anpassen zu können. China kann über BRI hier Finanzierungslücken stopfen helfen. Dies gilt insbesondere dort, wo weder private Investoren noch internationale Finanzinstitutionen willens oder in der Lage sind einzuspringen. Es ist daher unwahrscheinlich, dass das asienweite BRI-Gemurre zur offener Revolte reifen wird. Zu verwoben ist das Schicksal der Region mit der Volksrepublik. China ist der größte Handelspartner nahezu aller südostasiatischen Staaten und verfügt damit über eine hohe politische Machtfülle. Es scheint eher so, als diene die konzertierte Kritik als ein Warnschuß Richting Beijing und eine Einladung an Delhi und Tokio.

Diese Einladung wird in Japan und Indien nur allzu bereitwillig angenommen. Die Länder treten selbst als Financiers von Großprojekten und Entwicklungszusammenarbeit in der Region auf. Beide verpflichteten sich erst kürzlich in Malaysien und Indonesien als Partner auf Augenhöhe beim Ausbau von Infrastruktur. Der Mekong-Region versprachen sowohl Tokio als auch Delhi umfangreiche Unterstützung.

Beijing scheint die Zeichen der Zeit ebenfalls erkannt zu haben. Insbesondere CPEC, der Megadeal mit Pakistan, als Herzstück der BRI in Südasien, darf trotz Pakistans Schuldenkrise nicht ins Stolpern geraten. Am Tag, als die Financial Times Dawoods Kritik veröffentlichte, verkündeten Beijing und Islamabad, Drittländer seien eingeladen, sich an CPEC finanziell zu beteiligen. Pakistans Premier Khan hat gute Chancen, bei seiner anstehenden Reise nach Beijing bessere Konditionen nachzuverhandeln.



Adrienne Woltersdorf
Paris

Adrienne Woltersdorf leitet das Büro der Friedrich-Ebert-Stiftung in Paris. Sie war Leiterin der Stabsstelle Kommunikation der FES und des Büros für Regionale Kooperation in Asien mit Sitz in Singapur sowie des FES-Büros in Afghanistan. Vorher hatte sie acht Jahre lang für die *taz* aus Washington und Berlin berichtet.