



Afrika »China spielt in Afrika mittlerweile eine herausragende Rolle. Denn die Chinesen haben erkannt, dass das Bevölkerungswachstum, der Rohstoffreichtum und der niedrige Entwicklungsstand des afrikanischen Kontinents ein enormes Potenzial als Produktionsstandort und Absatzmarkt darstellt.« So formulierte es im vergangenen Jahr eine Studie der deutschen Wirtschaftsförderungsgesellschaft Germany Trade & Invest. In den Medien spielt das Thema seit Jahren eine wachsende Rolle, meist begleitet von misstrauischen Erwägungen. Denn als Kreditgeber und mit Direktinvestitionen gewinnt Peking auch an Einfluss – den andere gern hätten oder abgeben müssen. »Die Rolle Chinas in afrikanischen Ländern muss im Kontext dessen gesehen werden, was auch andere Akteure in Afrika treiben«, so Lucy Corkin von der Rand Merchant Bank Africa. Zum Beispiel sind die USA mit 54 Milliarden US-Dollar an ausländischen Direktinvestitionen der größte Investor auf dem Kontinent. Schlagzeilen hat das aber in der Vergangenheit kaum gemacht.

Ostwind gegen Westwind

Die »Belt and Road Initiative« ist eine zentrale Säule der chinesischen Wirtschafts- und Außenpolitik. Die Ähnlichkeit mit westlich-kapitalistischen Modellen der Globalisierung ist nicht zufällig

UWE HOERING

Im Herbst 2013, wenige Monate nach seiner Amtsübernahme als Generalsekretär der Kommunistischen Partei Chinas und als Staatspräsident, skizzierte Xi Jinping in zwei Reden in Kasachstan und Indonesien die Landkarte der Neuen Seidenstraßen – zu Land und zu Wasser. In beiden Fällen bezog er sich auf die einstige hegemoniale Rolle des »Reichs der Mitte«, das in früheren Jahrhunderten durch Infrastruktur und Handel, durch Sicherheit und kulturellen Austausch entlang der Seidenstraßen Wohlstand, Frieden und Völkerverständigung gebracht habe. Erst im März 2015 kondensierten sich diese Vorstellungen im offiziellen Dokument »Visionen und Aktionen zum gemeinsamen Aufbau des Wirtschaftsgürtels entlang der Seidenstraße und der maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts«, anfangs holprig als »One Belt, One Road« bezeichnet, inzwischen als »Belt and Road Initiative« eine zentrale Säule der chinesischen Wirtschafts- und Außenpolitik.

Die Ankündigungen, die Welt infrastrukturell aufzurollen, ließ die China-Watcher, vor allem in den westlichen kapitalistischen Ländern, zu neuer Hochform bei der Interpretation der Absichten Pekings auflaufen: Hoffnungen auf einen neuen Globalisierungsschub, wenn auch mit chinesischen Merkmalen, mischten sich mit Warnungen vor negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen, vor Abhängigkeit, gar vor Neokolonialismus und vor einer Verschärfung geopolitischer Hegemonialkonflikte mit dem Potenzial militärischer Konfrontation, etwa um die Vorherrschaft in Ostasien. Die

potentiellen Nutznießer auf den Land- und Seewegen, vorwiegend Länder des Globalen Südens, reagierten dagegen zumindest anfangs überwiegend positiv angesichts des erwarteten Geldsegens in Infrastruktur und industrieller Entwicklung. Doch auch hier wurden die wirtschaftlichen Erwartungen vielfach von politischen Ängsten begleitet, beispielsweise in Südasien, wo die Konfrontation zwischen Indien und Pakistan durch Belt&Road eine neue Dimension erhält, oder in Südostasien, der Region mit der intensivsten Erfahrung chinesischer Interventionen in Wirtschaft und Politik.

In Europa schwankten die Einschätzungen lange unentschieden zwischen wirtschaftlichen Chancen einer engeren eurasischen Verflechtung und Risiken chinesischer Expansion – mit einer deutlich ausgeprägten Ost-West-beziehungsweise Nord-Süd-Spaltung. Inzwischen wird die Skepsis prononcierter: In einem Strategiepapier vom März 2019 warnt die EU-Kommission vor einer »Systemrivalität«, betont jedoch gleichzeitig, China sei zwar Konkurrent, etwa beim Ausbau der Industrie 4.0, nach wie vor aber auch ein – mehr oder minder fairer – Partner mit vielen gemeinsamen Interessen.

Wirtschaftlich verfolgt Belt&Road eigentlich keine andere Strategie als die EU, die G7-Staaten oder internationale Finanzinstitutionen wie Weltbank und Asiatische Entwicklungsbank: Infrastrukturentwicklung als Wachstums- und Expansionsschub und damit als Ausweg aus der Globalisierungskrise. Ein Vorteil in diesem Infrastruktur-Wettrüsten sind – zumindest auf dem Papier – die dreistelligen Milliardenbeträge, die dafür seitens der chinesischen Regierung scheinbar mühelos

mobilisiert werden, und die größere Effizienz bei der Umsetzung vieler Projekte. In Windeseile konnte Peking damit Weggefährten in weit über 100 Ländern gewinnen, die bei mit viel Pomp ausgerichteten Belt&Road-Foren für Internationale Kooperation stolz präsentiert wurden – hochrangige Staats- und Regierungsvertreter aus Asien und Europa, in geringerer Zahl aus Afrika.

ANZEIGE



»Eine überzeugende Initiative gegen den Neoliberalismus.« *Wolfgang Streeck*

Die Ökonomie des Alltagslebens
Für eine neue
Infrastrukturpolitik
edition suhrkamp
SV

Mit einem Vorwort von Wolfgang Streeck
Aus dem Englischen von Stephan Gebauer
Taschenbuch, 263 Seiten, € 18,-

edition suhrkamp

► Die Dynamik beruht auf einer Dreifaltigkeit von Staat, Konzernen und Banken. Wie Chinas Entwicklung in den vergangenen 40 Jahren ist auch Belt&Road wesentlich staatlich angetrieben, bündelt die Stärken eines Staatskapitalismus, der nicht zuletzt durch die tief verankerte Kommunistische Partei über weitreichende Kontrollmöglichkeiten über politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Institutionen verfügt: Staatliche Banken vergeben Milliardenkredite an Länder wie Pakistan, Russland oder Philippinen, mit denen staatlich kontrollierte Konzerne Häfen rund um den Indischen Ozean und um das Mittelmeer ausbauen, Kraftwerke hochziehen und Stromtrassen, Eisenbahnlinien in Ostafrika, Pipelines zwischen Westchina und dem Indischen Ozean und Autobahnen durch Zentralasien oder nach Sibirien vorantreiben. Damit soll ein Netzwerk geschaffen werden für mehr Handel und für Wirtschaftskorridore, in denen Logistikunternehmen, Industrie- und Agrarbetriebe Fuß fassen und durch die Integration in globale Produktionsketten Wachstum und Wohlstand bringen sollen.

Das ist natürlich nicht ganz uneigennützig. Der weltweite Infrastrukturausbau verspricht zumindest kurzfristig eine Entlastung von Chinas eigenen wirtschaftlichen Problemen: Überkapazitäten und Überproduktion in vielen Schlüsselindustrien, steigende Lohnkosten, wegbrechende Exportmärkte spätestens seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2007/2008. Mit Belt&Road können neue Absatzmärkte und Investitionsstandorte für chinesische Unternehmen im Energie- und Transportsektor, in der Schwerindustrie und im Agrarbereich erschlossen werden.

Handelt es sich dabei eher um eine kurzfristige Lösungsmaßnahme, die noch weitgehend dem eigenen Entwicklungsmodell aus Infrastrukturentwicklung, Exportorientierung und extensiver Nutzung fossiler Energien folgt, so trägt die langfristige Perspektive den Titel »Made in China 2025«: Für den Sprung von der Werkstatt der Welt in die Hightech-Liga der Industriemächte wird die eigene technologische Entwicklung massiv vorangetrieben, flankiert durch Investitionen in Hightech-Unternehmen in Industrieländern.

Und auch hierbei spielt Belt&Road eine Rolle, beispielsweise für die Energiesicherheit, den Zugang zu Rohstoffen für die industrielle Modernisierung oder für die Verlagerung schmutziger Industrien. Damit ist sie eine wesentliche Säule für die Expansion und Modernisierung des chinesischen Staatskapitalismus, auf deren Erfolg auch die Legitimation von Staat und Partei beruht. Die Ähnlichkeit mit westlichen Ansätzen für die weitere Globalisierung ist dabei nicht zufällig, handelt es sich doch um die gleiche Wachstumsstrategie, und dahinter um den gleichen kapitalistischen Akkumulations- und Verwertungszwang, der das chinesische Engagement in den Ländern entlang Belt&Road prägt. So sind auch die Instrumente die gleichen wie der massive Einsatz politischer und finanzieller Mittel, asymmetrische Handels- und Investitionsabkommen und die Macht globaler Konzerne.

Davon geht eine neue Bedrohung für die wirtschaftliche Vormachtstellung der etablierten Industrieländer aus, auf die nicht nur die US-Regierung unter Trump mit dem Feldzug gegen chinesische Handelsüberschüsse und Technologiekonzerne reagiert. Sie legt auch die Grundlagen für geopolitische Machtverschiebungen, auf die zum Beispiel die EU-Kommission mit ihrer Warnung vor einer »Systemrivalität« abstellt.

Belt&Road richtet sich zwar nicht ausschließlich, bislang aber vorrangig an Entwicklungs- und Schwellenländer. Ähnlich wie mit FOCAC, dem Forum für wirtschaftliche Zusammenarbeit mit Afrika, oder mit dem Bündnis mit Brasilien, Russland, Indien und Südafrika (BRICS) entstehen neue Allianzen, in denen nicht die westlichen Industrieländer dominieren. Darin schwingt eine postkoloniale Konnotation mit, die unter anderem dadurch glaubwürdig wird, dass China selbst keine Kolonialherrschaft ausübte und als Gründungsmitglied der Blockfreien-Bewegung antikoloniale Befreiungsbewegungen und Versuche unabhängiger Entwicklung förderte. Von Peking selbst wird der eigene Aufstieg zur Wirtschaftsmacht geradezu als späte Wiedergutmachung/Vergeltung für die eigenen Demütigungen durch die westlichen Kolonialmächte und durch Japan

herausgestellt, was nicht nur innenpolitisch legitimiert, sondern in vielen Ländern angesichts eigener Kolonialisierungserfahrungen eine ähnliche Genugtuung auslösen mag.

Ganz unmittelbar bietet China mit Belt&Road eine Alternative zu westlichen Investitionen und Entwicklungsgeldern – und damit eine attraktive Option zur Herrschaftssicherung. Mit der Berufung auf das Prinzip der Nichteinmischung in innere Angelegenheit, einem Vermächtnis der Blockfreien-Bewegung, unterscheidet sich Peking von politischen Zumutungen westlicher Regierungen nach institutionellen Reformen und Korruptionsbekämpfung, vor allem nach Menschenrechten und demokratischen Verfahren. Damit kann China vor allem bei autoritären, illiberalen Regimen punkten, wodurch Belt&Road eine Tendenz zu einer neuen globalen autoritär-populistischen Allianz bekommt, indem sie solche Regime stärkt und legitimiert.

Dabei formuliert Belt&Road ein wirtschaftliches und politisches Versprechen auf Wohlstand und Stabilität, Souveränität und Entwicklung. Im Unterschied zu einer Deglobalisierungsperspektive, wie sie von Kritikern der Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte wie Walden Bello formuliert wird, orientiert sie sich an einer Globalisierung 2.0 – die gerechter und egalitärer sein soll, ein neues Goldenes Zeitalter, vor allem für die bisherigen Verlierer der neoliberalen und finanzgetriebenen Globalisierung. Damit bietet sie einen wirkmächtigen diskursiven und gleichzeitig pragmatischen systemischen Gegenentwurf zur Dominanz westlich-kapitalistischer Industrieländer.

Aber auch hier findet Einmischung statt: Kredite sind mit der Auftragsvergabe an chinesische Unternehmen verbunden, die mit staatlicher Rückendeckung Sonderkonditionen gegenüber anderen ausländischen Unternehmen, teils auch gegenüber einheimischen Unternehmen, aushandeln können.

Außenpolitisch dient Belt&Road der Umsetzung der Ein-China-Politik gegenüber Taiwan, aber auch anderer politischer Positionen: Mitglieder der südostasiatischen Regionalorganisation ASEAN sind gespalten in der Frage der Verurteilung von Chinas Territorialansprüchen im Südchinesischen Meer, Thailand, die Philippinen und andere langjährige Verbündete der USA, deren wachsende Präsenz in Asien unter Präsident Obama ein geopolitischer Anstoß für die Suche nach neuen Verbündeten durch Belt&Road war, gehen mehr oder minder deutlich auf Distanz. Auch in Europa hat die Rivalität inzwischen politischen Niederschlag gefunden: Südosteuropäische Länder nutzen Chinas Verlockungen, um auf nationale Souveränität und Nichteinmischung durch Brüssel zu pochen, in einigen Fällen wurden EU-Beschlüsse zu China blockiert.

Eine durchgängige Sorge in vielen Ländern sind andererseits Projekt- und Schuldenrisiken und damit Zweifel am versprochenen Globalisierungs- und Entwicklungsschub. Zwar gibt es vor allem im Infrastruktur- und im Energiebereich Vorhaben, die in Rekordzeit umgesetzt wurden. Häufig handelt es sich jedoch um wirtschaftlich unsinnige Prestigeprojekte, die eher Investoren und Regenten dienen als einer umfassenden wirtschaftlichen Entwicklung. Zudem sind viele noch nicht über Absichtserklärungen oder das Planungsstadium hinausgekommen. Angesichts der drohenden Diskrepanz zwischen Milliardenkrediten und schleppenden Erfolgen hat sich der Vorwurf der »Schuldenfallen-Diplomatie« inzwischen zu

China bietet mit Belt&Road eine Alternative zu westlichen Geldern und damit eine attraktive Option zur Herrschaftssicherung.

Manche hoffen auf einen neuen Globalisierungsschub, andere warnen vor einer Verschärfung geopolitischer Konflikte.

einem veritablen Killerargument entwickelt. Westliche Finanzinstitutionen lenken damit scheinheilig durch den Fingerzeig auf Peking vom eigenen Beitrag zu Überschuldung ab.

Eng damit verbunden sind ein wachsendes Misstrauen gegenüber Chinas Machtambitionen, Befürchtungen politischer Risiken und Sorge bezüglich der Verschärfung interner, regionaler und hegemonialer Konflikte. Chinesisch dominierte Großprojekte provozieren in vielen Fällen lokale Proteste und Widerstände, etwa durch Intransparenz und Korruption, Vertreibungen und Umweltschäden. Teils verstärken sie damit eine verbreitete Sinophobie, teils produzieren sie neue Ängste vor wirtschaftlicher und politischer Abhängigkeit.

Neokolonialismus-Vorwürfe, wie sie zum Beispiel Malaysias Präsident Mahathir Mohamad äußerte, kratzen an Pekings Image. Besonders in Ländern mit relativ demokratischen Verhältnissen wie Sri Lanka oder Malediven, in denen sich Protest artikulieren kann, sind Peking durch Wahlen verbündete Regierungen abhandeln gekommen. Die Allianz mit Moskau in Zentralasien ist eher ein fragiles Zweckbündnis von chinesischem Geld und russischen Sicherheitsversprechungen als eine gleichberechtigte Partnerschaft, in Südasien tritt China der Regionalmacht Indien heftig auf die Füße. Durch neue bilaterale Beziehungen hebt Peking möglicherweise bestehende Allianzen einer Süd-Süd-Kooperation wie BRICS aus.

Sehr schnell sind die »Visionen und Aktionen« der neuen Seidenstraßen in den Mühen der Ebene angelangt. Anders als zu Hause, wo der Staat ökologische, soziale und politische Konflikte und Interessengegensätze durch Wohlstandsgewinne und Kontrolle einigermaßen eindämmen kann, sind seine Spielräume in den »Partnerländern« begrenzt. Eine Antwort darauf ist der Aufbau eigener internationaler Sicherheitsdienste und digitaler Überwachungssysteme.

Der Gegenwind aus vielen Entwicklungs- und Schwellenländern zwingt die Regierung in Peking inzwischen aber auch dazu, Projektkosten zu reduzieren und Kriterien für Schuldentragfähigkeit auszuarbeiten, Transparenz und Einbeziehung ausländischer Konzerne zu versprechen. Dennoch ist nicht ausgemacht, dass Belt&Road wie angekündigt mehr Wohlstand und Sicherheit durch wirtschaftliche Entwicklung und globale Integration bringen und Chinas einstige Größe wieder herstellen kann. Und das gilt umso mehr angesichts Trump'scher Handelskriege, die nur unvollkommen die damit verbundene Verteidigung der US-amerikanischen hegemonialen Vorherrschaft kaschieren.

Aber Belt&Road ist wirtschaftlich und politisch zum Erfolg verdammt. Entscheidend für die zukünftige Entwicklung ist, dass ein Scheitern gravierende Folgen hätte – vor allem für China selbst. Genauer: für Partei und Regierung, und ganz persönlich für Xi Jinping. Wie sie darauf reagieren werden – ob mit Flexibilität, Pragmatismus und Rücksichtnahme auf nationale Bedenken oder mit verstärktem Autoritarismus in China selbst und in beteiligten Ländern –, ist eine offene Frage.

Uwe Hoering ist Publizist und beschäftigt sich unter anderem mit der Rolle Chinas in Süd- und Südostasien. Er ist Mitglied im Vorstand der Stiftung Asienhaus in Köln. Zuletzt erschien von ihm »Der Lange Marsch 2.0. Chinas Neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell« (bei VSA Hamburg 2018).

DIE »SEIDENSTRASSE« DES WESTENS

Die »Belt and Road Initiative« ist häufig Gegenstand warnender Betrachtungen, China spiele damit ökonomische und politische Macht aus. Eine neue Studie der Bertelsmann-Stiftung hat nun westliche und chinesische Finanzströme in andere Staaten verglichen. Das Ergebnis: »Der Westen hat längst seine eigene »Seidenstraße.«

»Westliche Staaten sorgen sich vor Chinas wirtschaftlichen und geopolitischen Ambitionen und fordern eine Antwort auf die chinesische Strategie«, so heißt es in einem Anfang September veröffentlichten Papier. Doch »entgegen der öffentlichen Wahrnehmung sind westliche Staaten ein mindestens genauso wichtiger Investor.«

Aus westlichen Staaten seien zwischen 2013 und 2017 insgesamt etwa 290 Milliarden US-Dollar in die untersuchten »Belt and Road«-Länder geflossen – China hat im gleichen Zeitraum in diesen Staaten etwa 285 Milliarden US-Dollar gelenkt. »Eine Analyse einzelner Länder zeigt sogar: Für die große Mehrheit der untersuchten Staaten (16 von 25) sind Finanzströme aus westlichen Ländern wichtiger als aus China, zum Beispiel für Indien, Vietnam, Afghanistan, Ägypten und Nigeria. Nur für fünf Länder war China der wichtigere Partner, insbesondere für Pakistan, Kasachstan und Laos«, so die Untersuchung, die von Markus Taube und Antonia Hmadi von der Universität Duisburg-Essen erstellt wurde. Analysiert wurden sowohl Unternehmensinvestitionen als auch Gelder der Entwicklungszusammenarbeit. Die Studie beruht auf den aktuellsten öffentlich zugänglichen Daten.

Gegenüber den politischen Ankündigungen seien die »Belt and Road«-Ausgaben aus China »bisher stark« zurückgeblieben, heißt es bei der Stiftung, während aus westlichen Ländern »konstante Investitionen in die betrachteten Länder« fließen. »Die aufsummierten Zahlen würden noch deutlicher zugunsten des Westens ausfallen, wenn man die Finanzströme von vor 2013 mit in Betracht ziehen würde.«

Markus Taube, Antonia Hmadi **Was der Westen entlang Chinas neuer Seidenstraße investiert. Ein Vergleich westlicher und chinesischer Finanzströme** Gütersloh 2019.