

# Chinas Einfluss hat sich auf mehr als 140 Länder ausgeweitet

**Geopolitik** Langsam dämmert es auch Europa: China baut die neue Seidenstrasse zunehmend als mächtiges Instrument zum eigenen Vorteil aus. Erst kommen die Investitionen, dann kommt der Druck.

David Pfeiffer, Bangkok

Wer durch den südostasiatischen Raum reist, kann die Chinesinnen und Chinesen kaum übersehen, die in Sri Lanka und Pakistan an der Belt-and-Road-Initiative (BRI) arbeiten, auch neue Seidenstrasse genannt. Am Flughafen in Islamabad blickt man, während man selbst lange in der Schlange steht, neidisch auf den Schnellabfertigungsschalter dieser CPEC-Arbeiter, die in weissen Hazard-Anzügen, mit Maske und Visier zurück nach Hause rascheln. Ähnlich ist es in Colombo oder Karachi.

Der CPEC, der Chinese-Pakistan Economic Corridor, ist nur eine von vielen Wirtschaftskooperativen. Die geografische Reichweite der BRI hat sich auf mehr als 140 Länder ausgeweitet; über See nach Hanoi, Jakarta, Nairobi und Athen; über Land an Taschkent, Teheran, Istanbul und Budapest vorbei. Sie erreicht Afrika, den Nahen Osten und Lateinamerika. Ursprünglich geplant, um weltweite Lieferketten für den chinesischen Export zu schaffen, wird sie die Geopolitik vermutlich auf Jahrzehnte hinaus prägen.

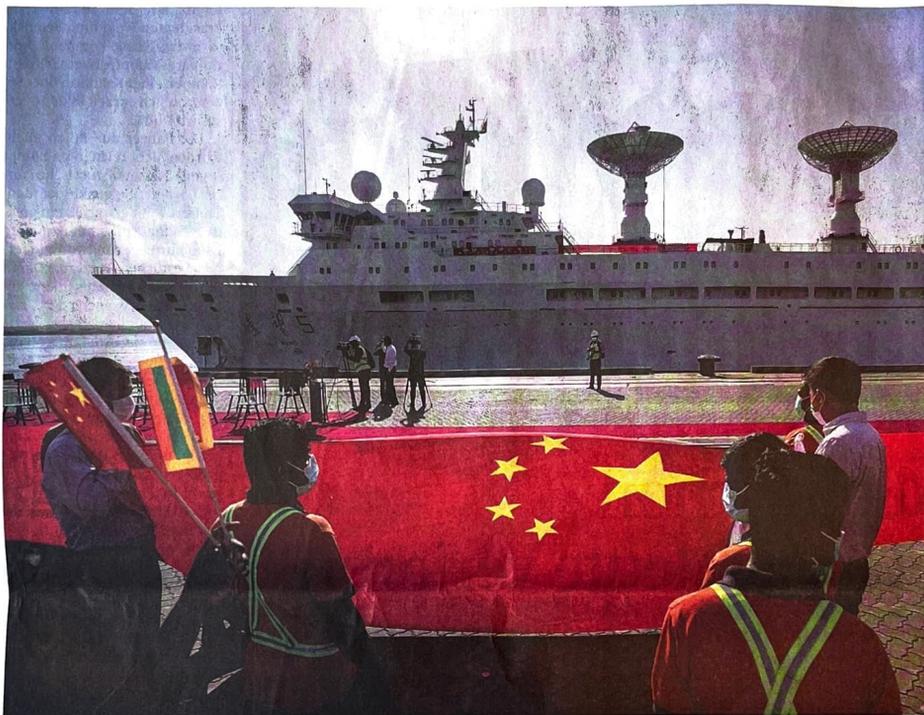
## Keine Verbindung auf Augenhöhe

Bislang wurden allein in Pakistan 27 Projekte im Wert von 19 Milliarden US-Dollar realisiert, 63 weitere Projekte sollen mit einem Investitionsvolumen von 35,2 Milliarden US-Dollar bis 2030 fertiggestellt werden. Mehr als 10 Milliarden davon fließen in Infrastrukturprojekte. Es ist keine Verbindung auf Augenhöhe. Pakistan ist ein halbindustriales Schwellenland, das von Agrar- und Textilwirtschaft lebt, die Infrastruktur des Landes ist marode. China hingegen hat sich mit Hightech zur Weltmacht entwickelt und braucht Pakistan nicht so sehr als Partner, sondern als Transitland.

Wenn Pekings Pläne aufgehen, würde der CPEC eine Abkürzung schaffen, um chinesische Waren über den von Pakistan kontrollierten Teil von Kashmir durch das Land bis an den Hafen von Karachi zu transportieren. Aus etwa 13'000 Kilometern Seeweg würden 3000 Kilometer über Land werden. Durch ein Land allerdings, das derzeit am Rande des Staatsbankrotts steht und mit der Rückkehr der Taliban zu kämpfen hat.

Doch Peking verfolgt zugleich eine sogenannte Perlenketten-Strategie, die aus mehreren Häfen entlang der Seewege im Indischen Ozean besteht. In Zukunft könnten beide Wege ineinander greifen. So wurde im Rahmen des CPEC ein Tiefwasserhafen im pakistanischen Gwadar gebaut, an dem riesige und schwer beladene Containerschiffe anlegen können. Konstruiert und teilfinanziert von chinesischen Konzernen. Bis vor wenigen Jahren war Gwadar noch ein Fischerort.

Dass so ein geografischer Handelspunkt auch grosse politische Verwerfungen provozieren kann, war im vergangenen August am Belpsi Sri Lankas zu beobach-



Indien hielt die Yuan Wang 5 für ein Spionageschiff und protestierte – doch schliesslich durfte das chinesische Forschungsschiff im vergangenen August doch noch in Hambantota in Sri Lanka anlegen. Foto: Eranga Jayawardena (AP)

ten. Dort wollte das chinesische Schiff Yuan Wang 5 im Hafen Hambantota anlegen, was zu heftigen Protesten aus Delhi führte. Sri Lanka liegt quasi direkt unterhalb der Südspitze Indiens, und in Delhi hielt man die Yuan Wang 5 für ein Spionageschiff, geeignet, um militärische Einrichtungen auszuspähen. Peking bezeichnet die Yuan Wang 5 als Forschungsschiff. Colombo geriet in die Zwickmühle, weil Sri Lanka sowohl bei Indien wie auch bei China hoch verschuldet ist und sich im Prozess der Umstrukturierung seiner Auslandsschulden befindet, nachdem im April der Staatsbankrott bekannt gegeben wurde.

Mindestens 15 Prozent seiner Schulden hat Colombo bei Peking. Die tatsächliche Höhe ist schwer zu ermitteln, weil viele Verbindlichkeiten in Darlehen von chinesischen Staatsunternehmen ste-

cken, die die Regierung in Peking nicht ausweist. Der Hafen von Hambantota wurde von einem staatlichen chinesischen Ingenieurbüro gebaut und mit etwa einer Milliarde Dollar finanziert. Bereits am 10. August 2017 berichtete der frühere Minister für Sonderprojekte, Sarath Amunugama, im Parlament in Colombo, dass eine Bitte um Schuldenerlass in Peking abgelehnt worden sei.

## Schuldenkrise der Schwellenländer

Amunugama fasste die Haltung Chinas so zusammen: «Wir haben vielen Ländern in der Welt Kredite gegeben. Wenn wir Sri Lanka einen Schuldenerlass gewähren, werden 30 bis 40 Länder um die gleiche Behandlung bitten.» Nun kontrolliert Peking den Hafen durch einen Pachtvertrag über 99 Jahre, den Sri Lanka

## China engagiert sich auch aktiv in der Fernmeldeunion. Denn wer die Macht über die Kanäle und Wege hat, hat auch das Sagen.

gewähren musste, nachdem es nicht in der Lage gewesen war, Darlehen zurückzuzahlen.

Da viele Schwellenländer in eine Schuldenkrise geraten sind, nicht zuletzt durch die Folgen der Pandemie, finden solche Vorgänge derzeit weltweit Beachtung. Der Internationale Währungsfonds verhandelt mittlerweile häufig direkt mit Peking, wenn es ums Schicksal von Ländern wie Surinam, Sambia, Ghana, Ecuador, Sri Lanka oder Pakistan geht.

In Europa war man kurz erschrocken, als der Hafen von Piräus verkauft wurde. Zuletzt führte der Einstieg des chinesischen Containerriesen Cosco im Hamburger Hafen zu Diskussionen. Doch die BRI läuft schon sehr viel länger, ohne in Europa gross beachtet zu werden. Von 2013 bis 2020 unterzeichneten chinesische Staatsinstitute Absichtserklärungen über die Vergabe von Krediten in Höhe von mehreren Milliarden Dollar an viele Länder, die von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) als Hochrisikoländer eingestuft werden.

Die OECD schätzte 2018 bereits, dass die BRI-Projekte mehr

als eine Billion US-Dollar im Ausland investieren. Bis 2027 könnten die Gesamtausgaben weltweit 3,7 Billionen Dollar erreichen, mit allen Verbindlichkeiten, die dadurch entstehen. In Afrika ist China mit einem Anteil von etwa 20 Prozent an der gesamten Kreditvergabe an den Kontinent zur grössten Quelle der Entwicklungsfinanzierung geworden.

Und die Verbindlichkeiten wachsen auch in Bereichen, die nicht Lieferketten über See- und Landwege sichern. Die BRI umfasst mittlerweile auch die Bereiche Finanzen, Tourismus, Bildung, Kultur und vor allem Kommunikationstechnik wie das 5G-Mobilfunknetz.

China engagiert sich aktiv in der Internationalen Organisation für Normung der Vereinten Nationen und der Internationalen Fernmeldeunion. Hier werden die Kommunikationsstandards der Zukunft festgelegt. Auch wie Geräte miteinander sprechen werden, die Navigationsanlagen der Elektroautos mit den Smartphones, die Banken mit den Apps. Die BRI ist dabei das wichtigste wirtschaftliche und politische Instrument Pekings. Einfacher zu nutzen als die klassischen multilateralen Gesprächsplattformen wie G-20 oder Asean. Denn wer die Macht über die Kanäle und Wege hat, hat auch das Sagen.

Die Yuan Wang 5 etwa durfte schliesslich doch in Hambantota anlegen. Am Ende lenkte sogar die indische Regierung ein, weil man auch dort kein Interesse hat, Sri Lanka in die Pleite zu treiben – und die eigenen Investments abzuschreiben.

## Die neue Seidenstrasse



Grafik: mt