



Foto: Wikimedia Commons

Der Globale Süden am Scheideweg der Neuen Seidenstraße

Im Jahr 2013 verkündete der chinesische Präsident Xi Jinping die Entstehung einer „Belt and Road Initiative“ (BRI), um die regionale Verbundenheit für eine bessere Zukunft auszubauen. Inspiriert von der legendären 6400 km langen Seidenstraße, die seit der Antike das Reich der Mitte mit Europa verband und die nicht nur der Handel mit Seide prägte, bezeichnete er die BRI als Neue Seidenstraße. Die BRI wurde von Beginn an als ein ehrgeiziges Projekt zur Ankurbelung des internationalen Handels und der Investitionsströme angekündigt. Inzwischen besteht aber auch kein Zweifel daran, dass mit Hilfe der Neuen Seidenstraße nicht nur wirtschaftliche, sondern auch geopolitische und militärische Ziele erreicht werden sollen. China ist eine aufstrebende globale Macht geworden. Die Neue Seidenstraße hat schon jetzt erhebliche Auswirkungen auf den Globalen Süden.

Zwei Haupttrouten bilden das Rückgrat der BRI: 1. Der Wirtschaftsgürtel der Seidenstraße und 2. Die Maritime Seidenstraße

Der Wirtschaftsgürtel der Seidenstraße besteht aus insgesamt 6 Handelskorridoren (siehe Karte). Eine ganze Reihe von industriellen Hafenstädten sind geplant, die sich entlang der Küstenlinie des Südchinesischen Meeres, des Indischen Ozeans und des Suezkanals bis hin zum Mittelmeer erstrecken. Bislang hat China den größten Teil seines Außenhandels mit dem Rest der

Welt auf dem Seeweg anhand von Containerschiffen abgewickelt. Die BRI soll nun eine außenwirtschaftliche „Plattform“ der chinesischen Regierung werden, die neben dem Seehandel auch den Landweg über Zentralasien miteinschließt und allen Ländern offensteht, solange die chinesischen Interessen gewahrt bleiben.



China fordert die USA und die EU heraus

Ganchao bedeutet auf Chinesisch überholen und steht für das Bestreben der chinesischen Führung, westliche Industrieländer im technologischen Bereich zu „überholen“ (Rudolf, 2019). Mit der Neuen Seidenstraße kommt China, diesem Ziel einen gewaltigen Schritt näher und stößt nun in neue Märkte vor, die auch für die USA von strategischer Bedeutung sind. Mit Hilfe der BRI ist China in der Lage, seine Wertschöpfungsketten schnell aufzuwerten. China kann jetzt in allen technologischen Bereichen, von 5G und künstlicher Intelligenz bis hin zu Biotechnologie und Quantencomputer das Monopol der USA in Frage stellen.

Auch die EU sieht in China und der „Neuen Seidenstraße“ eine Herausforderung für die eigenen Interessen als weltweite Handelsmacht. Die Covid-19 Pandemie hat die starke Abhängigkeit Europas von chinesischen Lieferungen in strategischen Bereichen wie der Pharmaindustrie deutlich zu Tage gebracht. Die Sorge hierüber war aber älter. Bereits ein Jahr zuvor hatte die EU in einer Mitteilung die Bezeichnung „Kooperationspartner“ durch den Zusatz „systemischer Rivale“ ergänzt (EU 2019; 1; Small, 2020). Damit wurde amtlich nach außen kommuniziert, was hinter verschlossenen Türen von allen Akteur*innen auf EU-Ebene immer wieder thematisiert wurde: China ist eine Bedrohung für Europa nicht nur als Handelsmacht, sondern auch im technologischen Bereich und als politisches Alternativmodell für Entwicklungspartner.

Der Globale Süden am Scheideweg

Die zwei Hauptkorridore der BRI haben bereits erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung des Globalen Südens und die Süd-Süd-Kooperation. Von Investitionen im Rahmen des Wirtschaftsgürtel der Seidenstraße – also der Landstrecke – haben insbesondere die Länder Südostasiens und des Kaukasus profitiert, letztere sollen über die Ukraine China mit Europa verbinden. Mit der Neuen Maritimen Seidenstraße steigt der Einfluss Chinas in Südostasien, den Golfstaaten, sowie in Ost- und Nordafrika. Weitere Wirtschaftskorridore verbinden ebenfalls eine Reihe von Ländern des Globalen Südens mit der Neuen Seidenstraße. Viele Volkswirtschaften, die so in die BRI einbezogen sind, wie Afghanistan, Nepal oder Tadschikistan, bleiben aber bezüglich ihres Handels noch immer unter ihrem Potenzial.

Eine große Chance der BRI sind die geplanten Infrastrukturinvestitionen in armen Ländern. Der Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen wie Wasser, Transport, Energie oder Telekommunikation ist in Entwicklungsländern für die meisten Menschen, insbesondere auf dem Land, sehr schlecht. Gerade auch mit Blick auf den rasch voranschreitenden Klimawandel und der sich verschärfenden Naturkatastrophen bedarf es belastbarer Infrastruktursysteme in den meisten Ländern des Globalen Südens. Schätzungen zufolge liegen die zusätzlichen Kosten, die allein für die Anpassungen an den Klimawandel in diesen Ländern notwendig sind, bei mindestens 390 Milliarden US-Dollar pro Jahr. Regierungen in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen investieren insgesamt jedes Jahr rund 1 Billion US-Dollar, um das allgemeine Infrastrukturdefizit abzubauen. Das sind zwischen 3,4 und 5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (Hallegatte et al. 2019). Mit Hilfe der BRI will China hier einen Beitrag leisten.

Falls die BRI-Projekte erfolgreich sein sollten, könnten sie einer großen Zahl armer Menschen im Globalen Süden und großen Teilen der Weltwirtschaft zugutekommen. In den letzten fünf Jahren hat die BRI allerdings eine ganze Reihe von Herausforderungen und Rück-

schlägen erlebt: Aussetzung von Projekten aufgrund einer korrupten Führungselite, wie z. B. in Sri Lanka oder Pakistan, Verschiebung von Projekten aufgrund unangemessener ökologischer oder sozialer Erwägungen, wie z.B. in Myanmar.

Insbesondere afrikanische Länder brauchen dringend Geld für den Bau von Straßen, Eisenbahnen, Häfen, Telekommunikationseinrichtungen oder Strom- und Wasserversorgung. Neuen Schätzungen der Afrikanischen Entwicklungsbank zufolge beläuft sich der Infrastrukturbedarf des Kontinents auf 130-170 Mrd. US-Dollar pro Jahr, mit einer Finanzierungslücke in der Größenordnung von 68-108 Mrd. US-Dollar (African Economic Outlook 2018). Diese Lücke kann nicht aus eigenen Mitteln gefüllt werden. Infolge maroder Infrastruktur sind Transportkosten in Afrika zwischen 50 und 175% höher als in anderen Regionen der Welt (Insight 2013). Für die afrikanischen Länder steht die Modernisierung der Infrastruktur an oberster Stelle der „Agenda 2063“. Das Ziel ist, den interafrikanischen Handel zu fördern und damit die regionale Integration, und die Stellung des Kontinentes auf dem Weltmarkt zu verbessern. Ob die BRI aber dazu beitragen kann, dieses Ziel zu erreichen, ist nicht immer selbstverständlich.

In der Schuldenfalle der Seidenstraße

BRI Projekte werden in der Regel mit einer hohen Verschuldung finanziert. Mit den Investitionen im Rahmen der BRI ist China zum wichtigsten Einzelkreditgeber afrikanischer Länder geworden. Die BRI, die jetzt rund 132 Länder umfasst, hat zwischen 2013 und 2018 zwischen 580 und 600 Mrd. US-Dollar an Krediten zugesagt oder verteilt und damit die von der Gruppe der multilateralen Entwicklungsbanken zwischen 2013 und 2017 gewährten 490 Milliarden Dollar sogar übertroffen (Kohli / Zucker 2019). In afrikanischen Ländern hat dies zu einer erheblichen Erhöhung der Auslandsverschuldung geführt, insbesondere in Dschibuti, Äthiopien und Kenia. So hat sich die Schuldentragfähigkeit vieler Länder durch die BRI-Projekte verschlechtert. Der Bau des Abschnitts der Kunming-Singapur-Eisenbahn in der Demokratischen Volksrepublik Laos beispielsweise hatte geschätzte Kosten in Höhe von 6 Mrd. US-Dollar - fast 40 Prozent des BIP von Laos im Jahr 2016 (Morris et al. 2020).



Zum Teil dienen Nationalvermögen und Naturressourcen vieler afrikanischer Länder als verbürgte Sicherheit für chinesische Darlehen. Die langfristige Versicherung von Vermögenswerten und Ressourcen erfolgt in Form eines Tauschgeschäftes: Als Gegenleistung für Investitionskapital und Infrastruktur gewähren einige Länder China den großzügigen Zugang zu Naturressourcen. Sambia, Angola, die Demokratische Republik Kongo, Mosambik, Äthiopien, Sudan, Kenia und Dschibuti sind nur einige der Länder, die ihre Vermögenswerte oder Ressourcen als Rückzahlung von Verbindlichkeiten übergeben. In Sambia bereitet sich der Staat darauf vor, China seine nationale Elektrizitätsgesellschaft als Sicherheit für einen Kredit anzubieten. China hat vorgeschlagen, den Kenneth-Kaunda-Flughafen in Lusaka zu übernehmen, falls Sambia seinen Darlehensrückzahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. In ähnlicher Weise hat Madagaskar einen großen Teil seiner Ressourcen als Sicherheit für Kredite verpfändet (Kwasi 2019).

Die Digitale Seidenstraße in den Globalen Süden

Auf dem ersten BRI-Forum im Mai 2017 kündigte der chinesische Präsident Xi Jinping die Digitale Seidenstraße an. Sie hat sich als eine enge und komplexe Allianz zwischen dem chinesischen Staat und seinen heimischen Internetfirmen herausgearbeitet. Im Mittelpunkt

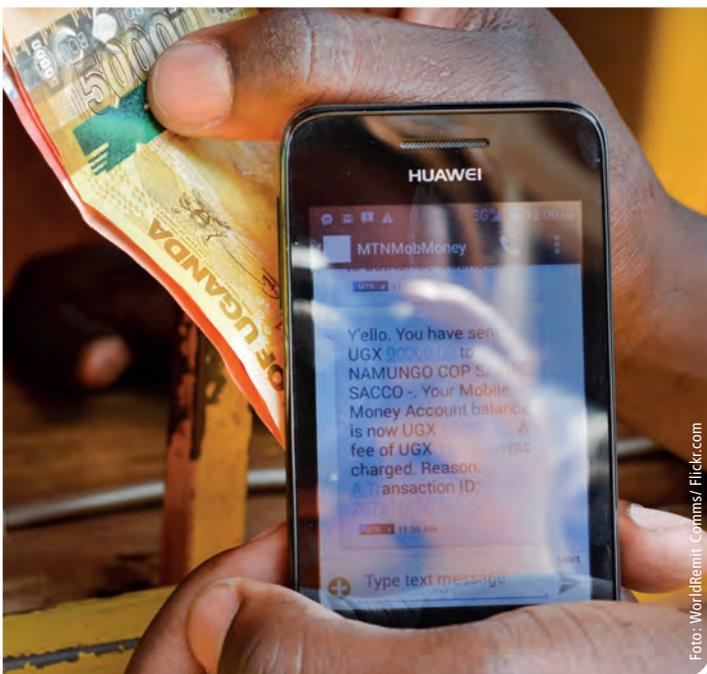


Foto: WorldRemit, Comms / Flickr.com

dieser Allianz stehen die zwei chinesische Telekommunikationsgiganten Huawei und ZTE. Chinas digitale Bestrebungen in Ländern des Globalen Südens gehen über den Bau von digitaler Infrastruktur und Glasfaserkabeln hinaus. Viel mehr umfassen sie eine breite Palette von Technologien, um Chinas Ambition zu unterstützen, nicht nur bei der Informations- und Kommunikationstechnologie, sondern auch bei der Digitaltechnik im Allgemeinen weltweit eine Führungsposition einzunehmen.

In den letzten Jahren haben sich Chinas Technologieriesen zu wichtigen Akteuren in Nordafrikas digitaler Szene entwickelt. Huawei eröffnete z.B. im Februar 2019 in Ägypten sein erstes Cloud-Rechenzentrum in der Region und hat einen Vertrag über den Bau eines Rechenzentrums für die algerische Zollbehörde unterzeichnet. Auch in Subsahara Afrika sind chinesische IT Unternehmen sehr aktiv. Durch die Kontrolle des Datenflusses können chinesische Technologieriesen die Märkte in Afrika besser verstehen, lokale Konkurrenten identifizieren und ausschalten. China ist jetzt in der Lage durch kommerzielle Forschung und Entwicklung einheimische Akteure bei der Nutzung von Daten zu verdrängen. Das zweite große Risiko der Digitalen Seidenstraße steht im Zusammenhang mit sogenannten Cyberspace-Governance, die in Ländern wie Ägypten oder Uganda in einer Weise gestaltet wird, die die Zensur normalisiert und die Freiheiten einschränkt.

Ökologische und soziale Auswirkungen der Neuen Seidenstraße

Bei der Mehrzahl der BRI-Projekte handelt es sich um große Bauprojekte mit erheblichen ökologischen und sozialen Auswirkungen. Zu den BRI-Investitionsprojekten mit den größten Umweltauswirkungen gehören Kohle- und Wärmekraftwerke, Wasser- und Kernkraftwerke, Autobahnen, Eisenbahnen, Stromübertragungssysteme, Öl- und Gaspipelines, Bergbaubetriebe und die Schwerindustrie. Es geht dabei um lokale Luftverschmutzung durch Schornsteinemissionen und Baustaub; Wasserknappheit und Wasserqualität aufgrund von Wasserentnahmen und Abwässern; und schwindenden Lebensraum und Biodiversität (Elkind 2019). Die chinesische Regierung hat erst im Jahr 2016 eine Grüne Seidenstraße vorgeschlagen, nachdem die negativen Auswirkungen von Kohleinvestitionen in der BRI angeprangert wurden. Eine Ökologisierung der BRI ist aber derzeit kaum denkbar.



Foto: Wikimedia

Infrastrukturprojekte der Neuen Seidenstraße bieten ohne Zweifel neue Arbeitsplätze. Schätzungen zufolge haben chinesische Firmen entlang der BRI-Projektstrecken bis 2017 etwa 180.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Allein der Eisenbahnbau in Kenia schuf insgesamt 46.000 lokale Arbeitsplätze (Muthoni Githaiga, et al. 2019). Die Arbeitsbedingungen in chinesischen Unternehmen in Afrika sind jedoch umstritten. Berichte über niedrige Löhne, schlechte Arbeitsbedingungen und die Beschäftigung von Chines*innen für hoch qualifizierte und von Afrikaner*innen für gering qualifizierte und manuelle Tätigkeiten häufen sich. Angesichts von schweren Verletzungen von Arbeits- und Menschenrechten in chinesischen Exportfabriken ist zudem die Angst berechtigt, dass chinesische Firmen schlechte Arbeitsbedingungen in BRI-Länder mit schwachen Institutionen „exportieren“.

Ausblick

Die BRI bietet sowohl Chancen als auch Risiken für die Länder des Globalen Südens. Das Ausmaß und die Qualität der Auswirkungen der BRI lassen sich immer noch nicht quantifizieren. Die meisten Expert*innen sehen in der BRI enorme makroökonomische Potenziale insbesondere für einige Länder mit mittleren Einkommen in der ASEAN Region wie Vietnam oder Indonesien. Das Gros der BRI-Investitionen in Afrika konzentriert sich auf den Osten und Norden des Kontinentes. In Zentralasien ist eine eher gemischte Dynamik zu erwarten: Es handelt sich hier um Binnenländer mit schwachen Institutionen, die allerdings durch deren strategische Lage für China von enormem Interesse sind. Insbeson-

dere Länder mit niedrigen Einkommen, schwachen Institutionen und korrupten Regierungen geraten demgegenüber durch die chinesische Infrastrukturfinanzierung vielfach in eine Schuldenfalle.

Viele BRI Investitionen und Projekte haben aufgrund ihrer Ausrichtung und Dimensionen erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Biodiversität. Da chinesische Unternehmen durch die BRI ihren Fußabdruck im Ausland vergrößert haben, müssen sie für ihre ökologischen und sozialen Ergebnisse zur Rechenschaft gezogen werden, genau wie multinationale Unternehmen aus anderen Ländern auch.



Foto: ILO/Flickr.com

SÜDWIND

Seit fast 30 Jahren engagiert sich SÜDWIND für wirtschaftliche, soziale und ökologische Gerechtigkeit weltweit. Anhand von konkreten Beispielen zu Missständen decken wir ungerechte Strukturen auf, machen sie öffentlich und bieten Handlungsalternativen. Dabei verbinden wir unsere Recherchen mit entwicklungspolitischer Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit und tragen Forderungen in Kampagnen, Gesellschaft, Unternehmen und Politik. Durch Gespräche mit Verantwortlichen aus Politik und Unternehmen oder die Beratung von EntscheidungsträgerInnen in der Gesellschaft tragen wir so zu Veränderungen bei.



Impressum

Bonn, November 2020

Herausgeber

SÜDWIND e.V.
Kaiserstraße 201
53113 Bonn
Tel.: +49(0)228-763698-0
info@suedwind-institut.de
www.suedwind-institut.de

Bankverbindung:

KD-Bank
IBAN: DE45 3506 0190 0000 9988 77
BIC: GENODED1DKD

Autor:

Dr. Pedro Morazán

Redaktion und Lektorat:

Patrick Wulf, Nathalie Grychtol

V.i.S.d.P.: Dr. Ulrike Dufner

Gestaltung: www.pinger-eden.de

Druck und Verarbeitung:

Brandt GmbH, Bonn
Gedruckt auf Recycling-Papier

Zivilgesellschaftliche Organisationen und Interessengruppen sollten bestehende Möglichkeiten innerhalb und außerhalb der BRI nutzen, sich für die Einhaltung von Sozial-, Arbeits- und Umweltstandards im Rahmen von BRI-Projekten einzusetzen. Ein solcher Ansatz würde dazu beitragen, eine Vielzahl von Herausforderungen und Risiken im Zusammenhang mit BRI-Projekten abzuschwächen und nachhaltigere und gerechtere Entwicklungsimpulse zu setzen.



Weitere Informationen und die verwendete Literatur können Sie der Studie „Chinas Neue Seidenstraße. Zwischen Angst und Hoffnung im Globalen Süden“ entnehmen.

Für den Inhalt dieser Publikation ist allein SÜDWIND e.V. verantwortlich, die hier dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt von Engagement Global gGmbH und dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung wieder.

Gefördert durch



Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung