

Rezension



Philipp Mattheis

Die dreckige Seidenstraße.

Wie Chinas Wirtschaftspolitik weltweit Staaten und Demokratien untergräbt.

München: Goldmann 2023. 282 Seiten. 24,- Euro.

Von dem rabiaten Titel sollte man sich nicht abschrecken lassen. Es handelt sich in weiten Strecken um eine ausgewogene, sachlich-kritische Darstellung der von den Empfängerländern schuldenfinanzierten chinesischen Infrastrukturinvestitionen im Ausland, die Xi Jinping 2013 unter dem behübschenden Slogan „neue Seidenstraße“ (statt wie bisher „One Belt, one Road“) subsumierte. Der Autor, Auslandskorrespondent während 2011-21

in Shanghai und Istanbul, hat viele jener Investitionen bzw. Investitionsruinen bereist und schreibt daher sehr anschaulich und oft kurzweilig. Insofern hebt sich das Buch sehr positiv von dem missglückten Bestseller von Peter Francopan *Die neuen Seidenstraßen. Gegenwart und Zukunft unserer Welt* (2021) ab, der alle wie immer großspurigen und megalomanischen Ankündigungen Pekings für bare Münze nahm und sich um ihre meist sehr ernüchternden Umsetzungen und die zweifelhaften Folgen für die meisten Empfängerländer, ihre Bewohner, Finanzen und Umwelt nicht scherte. Allerdings verzichtet Mattheis' Werk wie die meisten Journalistenbücher auf zitierfähige Quellenangaben, ist relativ unsystematisch gegliedert und wiederholt seine durchaus zutreffenden Thesen allzu oft.

China hatte nach der Bankenkrise von 2008 gewaltige Infrastrukturprogramme aufgelegt, um die im vorhergegangenen Immobilienboom massiv ausgeweiteten Kapazitäten der Stahl-, Zement- und Bauindustrie weiter zu nutzen. So wurde in kürzester Zeit mit 40.000 km das größte Hochgeschwindigkeitsnetz der Welt geschaffen. Der Ausstoß der Stahlindustrie umfasste mit 80 Millionen Tonnen bald fast die Hälfte der Weltproduktion. Gleichzeitig saß China dank seiner Exportüberschüsse auf einem Berg von \$ 1,3 Billionen US-Schatzanleihen, die in der damaligen Niedrigzinsphase kaum noch etwas abwarf. So entschied Xi Jinping, diese über die fünf von der Partei kontrollierten Staatsbanken (China Development Bank, ExIm Bank, Industrial and Commercial Bank of China, Bank of China und China Construction Bank) als Kredite an Schwellen- und Entwicklungsländer zum Bau von Häfen, Flughäfen, Autobahnen, Eisenbahnlinien, Pipelines, Staudämmen, Kohlekraftwerken, Bergwerken, Luxusho-

tels und Sportstadien durch ausschließlich chinesische Staatsunternehmen mit chinesischen Arbeitern und Baumaterial zu vergeben. Großprojekte also, die diese Länder nicht alleine stemmen konnten und für die westliche Geldgeber entweder kein Interesse zeigten oder zu umständliche lästige Auflagen, wie Rentabilitäts-, Klima- und Umweltgutachten verlangten, die Peking nicht interessierten. Als Besicherung dienen die Projekte selbst, sowie verpfändete Rohstoff-, Öl- und Gasvorkommen. Ein Schelm, wer hier an Kolonialismus denkt, denn an Entwicklungshilfe oder gar Schuldenerlasse ist nicht gedacht. Letztlich sollen diese neuen Abhängigkeiten dem geopolitischen Einfluss und der von Xi beabsichtigten globalen Machtprojektion Chinas gegenüber dem Westen dienen, während sich China selbst – nach seiner Doktrin der „zwei Kreisläufe“ – auf seinem Binnenmarkt abgeschottet um wirtschaftliche und technologische Autarkie bemühen soll.

Mattheis berichtet aus seinen Erfahrungen vor Ort von einigem Licht und sehr viel Schatten, zumal die Projekte die Angewohnheit haben, zu Lasten der Empfängerländer in ihren Kosten zu explodieren, bei denen die korrupten Klans der Staatschefs meist mitkassieren. Bei Staudämmen, Kraftwerken und Brücken wird oft so schnell und schlampig gearbeitet, dass sie bald nicht mehr benutzbar sind. Dazu sind sie als „weiße Elefanten“ oft dauerhaft unrentable Verlustbringer oder werden von China schlicht unvollendet eingestellt. Diese Praxis ist nicht sonderlich bösartig gemeint, denn sie entspricht den Realitäten in China selbst, wo es an neu errichteten Geisterstädten und fehlgeplanten Brücken nach nirgendwo nicht mangelt und die staatliche Baupraxis sich ebenfalls durch eine große Rücksichtslosigkeit gegenüber Anwohnern und der Umwelt auszeichnet.

Das berühmteste Beispiel sind sicher der leere Flughafen und überflüssige Tiefseehäfen von Hambantota im unterentwickelten Süden Sri Lankas, wo ein korrupter Präsident bis zu seinem Sturz eine neue Hauptstadt plante. Nach der Zahlungsunfähigkeit wurde der Hafen als Ölterminal für Sinopec an China für 99 Jahre „verpachtet“. Der Schuldendienst über gut \$ 12,4 Milliarden bleibt jedoch weiter. Montenegro, ein EU-Beitrittskandidat (angeblich für 2028), wollte sich von China eine schöne Autobahn von der Adria bis nach Belgrad bauen lassen. Tatsächlich wurden 41 km im Karstgebirge mit 20 Brücken und 16 Tunnels für \$ 1 Milliarde gebaut, die teuerste Autobahnstrecke der Welt, die im Nirgendwo beginnt und im Nirgendwo endete, als die Arbeiten 2022 eingestellt wurden. Die Staatsschuld des Kleinstaates mit 600.000 Einwohnern schoss somit auf 100% des BIP. In Podgorica hofft man nun, die EU werde sie dereinst begleichen. Vom kenianischen Hafen Mombasa wurde die bereits von den Briten 1901 gebaute Bahnlinie nach Nairobi modernisiert und endet jetzt 200 km weiter im Nirgendwo des Weidelandes der Masai. Eigentlich sollte sie von Mombasa aus Kampala in Uganda, Addis Abeba in Äthiopien, Kisangani im Kongo und Dschuba im Südsudan verbinden und sogar bis nach Kamerun reichen und damit den afrikanischen Binnenländern den Zugang zu Exporthäfen ermöglichen. Jetzt sitzt Kenia auf einer völlig un-

rentablen Bahnstrecke und \$ 3,6 Milliarden Schulden, für die es den Hafen von Mombasa, den größten Ostafrikas, an China verpfändete. Auch Dschibuti trat China einen Containerhafen ab und ließ es einen großen Militärstützpunkt am Horn von Afrika errichten. Griechenland schließlich privatisierte 2009 seinen Hafen von Piräus auf Druck der EU. Käufer war COSCO, das immerhin den Containerumschlag seither versechsfachte und den Hafen zum wirtschaftlichen Sprungbrett Chinas auf den Balkan, nach Mitteleuropa und das östliche Mittelmeer machte.

Neben der kreditfinanzierten Sicherung von Rohstoffen (Kupfer in Sambia; Kobalt im Kongo; Öl im Afghanistan der Taliban; Öl, Gas, Kohle, Kupfer, Erz, Aluminium, Blei und Zink aus dem Iran; Kupfer, Öl und Gas aus Myanmar; Gold, Silber, Kohle, Kupfer, Edelsteine aus Laos etc.) gilt das dritte strategische Interesse der Schaffung kontinentaler Wirtschaftskorridore, die die von der US-Flotte kontrollierte enge Straße von Malakka vermeiden.

Von Kaschgar in Xinjiang führt mittlerweile eine Autobahn durch Pakistan bis zum chinesisch kontrollierten Hafen von Gwadar am Indischen Ozean, die von chinesisch gebauten Kraftwerken und Straßennetzen begleitet wird, die Pakistan \$ 30 Milliarden Schulden einbrachten. In Myanmar gibt es auch ab Küste bis nach Kunming in Yunnan Öl- und Gaspipelines, entlang denen Wirtschaftszonen gebaut werden. Kostenpunkt: \$ 20 Milliarden. Für die klassischen Seidenstraßenländer Zentralasiens ist dank des Öl- und Gasreichtums von Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan, der per Pipeline nach Xinjiang als strategische Rohstoffprovinz Chinas und unterdrücktem Tor zu Eurasien verfrachtet wird, die wirtschaftliche Bilanz ausgeglichener, zumal auch der Kreml in dem zu Sowjetzeiten gründlich abgewirtschafteten kolonialen Hinterhof Russlands immer noch – wenngleich schwindend – politisch und militärisch einflussreich ist.

Die durch die Kreditpolitik der Seidenstraßenprojekte geschaffenen Abhängigkeiten sind also unterschiedlich. Sehr stark sind sie zweifellos in Ländern wie Myanmar, Sri Lanka, Pakistan und Kenia, und am stärksten im Falle von Laos, wo Mattheis eine „schleichende Übernahme“ des Landes in Richtung einer chinesischen Südprovinz wie Yunnan sieht. Politisches Wohlverhalten wird von allen Empfängerländern – von Griechenland und Ungarn in der EU, vom Rest in der UNO – angefordert und erhalten, bis hin zum Schweigen der sonst so lautstarken islamischen Länder von der Türkei, dem Iran, Ägypten, den Saudis bis nach Pakistan zur brutalen Repression ihrer Glaubensbrüder in Xinjiang, ja selbst zur Auslieferung hunderter uighurischer Exilanten nach China, wo sie ein grausames Schicksal erwartet.

An einer Mitarbeit am/im „Pariser Club“ der westlichen Schuldnerländer zu Schuldenverzichten hat China keinerlei Interesse gezeigt, sondern verhandelt auch wie sonst auf seine eigene Stärke bauend lieber in Einzelverhandlungen bilateral. Es weigert sich auch, Informationen auszutauschen, was das internationale Schuldenmanagement, um

Staatskonurse zu vermeiden, nicht leichter macht. Chinas weltweite Ansprüche werden derweil auf \$ 840 Milliarden geschätzt, davon gelten \$ 340 Milliarden als „verdeckte Schulden“ mit unbekannten Konditionen.

Auch ist ein Kurswechsel mittlerweile unübersehbar. China leidet zunehmend überalternd unter einem sinkenden Wachstum und hat nicht nur in seiner Immobilienwirtschaft und den Großstadtbudgets ein massives Schuldenproblem. China Railway, das die Hochleistungseisenbahnen baute, hat \$ 900 Milliarden an Schulden. Dagegen ist die marode Deutsche Bahn ein Waisenknabe. Es gibt damit schlicht kein Geld mehr für den Bahnbau in Afrika. Zudem wurden einfach zu viele Projekte unvorsichtig ohne saubere Rentabilitätsstudien in den Sand gesetzt. Der vorliegende Band bietet natürlich nur eine kleine unvollständige Auswahl. Wann die vielgepriesene Bahnverbindung Chongqing – Duisburg ohne Subventionen im Vergleich zu Containerschiffen je rentabel werden soll, steht auch in den Sternen.

So geht die aktuelle Politik in Richtung des Slogans „Digitaler Seidenstraßen“, die China mit dem Rest der Welt mit Glasfaser-Unterseekabeln verbinden und es laut Xi zur Cyber-Großmacht werden lassen soll. Dabei helfen sollen die digitalen Infrastrukturen der staatskontrollierten 5G-Netzausrüster Huawei und ZTE, plus die Technologien der Bestell- und Zahlungssysteme von Alibaba und Tencent. Dies dient auch der Exportförderung der in Xinjiang und während der Covid-Epidemie in China erprobten Überwachungstechnologien mit Gesichtserkennungen, Bewegungsprofilen und der Überwachung von Zahlungsvorgängen, Internetabfragen und Chats, an den Regierungen von Serbien bis Simbabwe bereits ein lebhaftes Interesse zeigen.

Albrecht Rothacher

Neuzugänge / Neuanschaffungen

Im letzten Monat gab es wieder einige Neuanschaffungen und Neuzugänge aus Schenkungen und Nachlässen. Wenn Sie Vorschläge für Buchanschaffungen haben, so wenden Sie sich bitte an die Referentin, Frau Roeder (roeder@oag.jp). Die OAG wird zwar nicht jeden Wunsch erfüllen können, doch wird sie versuchen, möglichst viele Anschaffungswünsche zu berücksichtigen.

Die mit * gekennzeichneten Bücher sind Schenkungen von Privatpersonen / Verlagen. Schreibung und Reihenfolge der japanischen Namen wie vom Verlag jeweils angegeben.

Hans Martin Krämer
Geschichte Japans
 C.H. Beck Wissen, München, 2025, 128 S.