

Die Neue Seidenstraße

Impulse zur Entwicklung der
zentralasiatischen Staaten



Ben Bergen

Eine Publikation von AKADS

Neue Seidenstraße

Impulse zur Entwicklung der
zentralasiatischen Staaten

Ben Bergen

Eine AKADS-Publikation

Kurzfassung

Die Seidenstraße ist eine der ältesten Wirtschaftsverbindungen, die über Jahrhunderte hinweg das Mittelmeer mit Mittel- und Ostasien verband. Was als ein Netz von Karawanenstraßen begann, verband wichtige Wirtschaftsräume miteinander. Ihre Bezeichnung verdankt die Seidenstraße dem im 19. Jahrhundert lebenden deutschen Geografen Ferdinand von Richthofen. Die Bezeichnung impliziert, dass die Verbindung in erster Linie dem Transport des Luxusprodukts Seide diene. Die Seidenstraße wurden über die Jahrhunderte nicht nur von Kaufleuten, Gelehrten und Armeen genutzt, sondern vielmehr diente sie dem Wissenstransfer, dem Austausch von Ideen, von Religionen und von ganzen Kulturen. Der Austausch erfolgt dabei von Ost nach West und umgekehrt.

Auch wenn ihre Blütezeit längst vorbei ist, erlebt sie eine Renaissance. Insbesondere die chinesische Regierung und Chinas Staatschef Xi wollen die Länder entlang neuer Routen zu einer modernen Wirtschaftsregion verknüpfen. Dabei scheut man sich auch nicht vor milliardenschweren Investitionen.

Die Wiederbelebung der Seidenstraße verspricht allen Ländern entlang der Route einen deutlichen wirtschaftlichen Schub. Die

Milliardeninvestitionen können sich für zentralasiatischen Staaten wie ein gigantisches Konjunkturprogramm auswirken.

Dieses Buch zeigt, welche Impulse sich insbesondere für die zentralasiatischen Staaten ergeben. Dabei werden die verschiedenen Aspekte unter wirtschaftsgeografischen Gesichtspunkten beleuchtet.

Schlagwörter: Wirtschaftsgeografie, Wirtschaftsentwicklung, Neue Seidenstraße, Alte Seidenstraße

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	2
Abbildungsverzeichnis.....	6
Tabellenverzeichnis	7
1 Einleitung	9
2 Theoretische Grundlagen	17
2.1 Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung: Theoretische Hintergründe.....	17
2.2 Theoretische Betrachtung von Außenhandel und die Integration von Wirtschaftsräumen	26
2.3 Bedeutung der ausländischen Direktinvestitionen für Entwicklungsländer	40
2.3.1 Wachstumsziele	43
2.3.2 Verteilungsziele	44
2.3.3 Umweltziele.....	46
3 Allgemeine Wirtschaftsgeographie der zentralasiatischen Region	47
3.1 Geographische Einordnung	50
3.2 Exkurs: Transformationsprozesse im postsowjetischen Raum, insbesondere in zentralasiatischen Ländern	52

3.3	Demographie und aktuelle Situation am Arbeitsmarkt	56
3.4	Sektorale Gliederung	57
3.5	Investitionsklima am Beispiel Turkmenistan	59
3.6	Außenwirtschaftliche Verflechtungen	64
4	Konzeption der neuen Seidenstraße und ihre Bedeutung für Zentralasien	67
4.1	Die One Belt One Road-Initiative Chinas	69
4.2	OBOR-Projekte	74
4.3	Finanzierung	77
4.3.1	Asiatische Infrastrukturinvestmentbank	79
4.3.2	New Development Bank BRICS	82
4.3.3	Silk Road Fund	84
4.3.4	Chinesische Policy Banks	85
4.3.5	Weitere Player	87
5	Perspektiven für Länder der zentralasiatischen Region	91
5.1	Partnerschaft China – Pakistan	96
5.2	Die maritime Seidenstraße	98
6	Fazit	101
	Quellen- und Literaturverzeichnis	103

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Zusammenhänge bei der Verkehrsinfrastruktur im regionalen Entwicklungsprozess (entnommen Hesse et al.)....	20
Abbildung 2: Zentralasien heute.....	51
Abbildung 3: Die Seidenstraßen - über Land und die Übersee-Variante wird um den chinesisch-parkistanischen Korridor ergänzt (entnommen Xinhua).....	69
Abbildung 4: OBOR schafft sechs Wirtschaftskorridore, die Asien, Afrika und Europa überspannen (entnommen HKTDC Research).....	70
Abbildung 5: Herausragende OBOR-Projekte (Quelle: Petroleum Economist).....	75
Abbildung 6: Chinesische Banken sind mit erheblicher Finanzkraft ausgestattet (entnommen Lim et al.: China's One Belt One Road Initiative).....	87
Abbildung 7: Die maritime Seitenstraße ist ein weiterer wichtiger Pfeiler des OBOR-Projekts (entnommen Marinelink).....	98

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die unterschiedlichen Integrationsformen und deren wichtigsten Eigenschaften.....	32
Tabelle 2: Das reale Wachstum in wichtigen Sektoren und Produktionszweigen (Quelle: Wirtschaftsdaten kompakt).	59
Tabelle 3: Wichtige Kriterien von Turmenistan, Kasachstan und Deutschland in Vergleich (Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Heritage Foundation „Index of Economic Freedom“, http://www.heritage.org/index/ranking).....	63
Tabelle 4: Die wichtigsten Geldgeber der OBOR-Initiative (Quelle: Eigene Darstellung basiert auf Lim et al.)	78
Tabelle 5: Die 10 größten Banken der Welt (Quelle: Eigene Darstellung basiert auf CNBC).	88

1 Einleitung

Die Seidenstraße wird häufig als Brücke zwischen östlichen und westlichen Kulturen bezeichnet. Die aktuelle Wirtschaftskrise und der Verfall der chinesischen Währung macht der zweitgrößten Wirtschaftsmacht zu schaffen. So suchen die Mächtigen des Landes nach neuen Mitteln und Wegen, wie die eigene Wirtschaftskraft wieder gestärkt und für kommende Generationen gesichert werden kann. Seit 2013 weiß die Öffentlichkeit, dass Peking die Seidenstraßen wiederbeleben will, die einst China mit Zentral- und Südostasien, den Golfstaaten, Afrika bis nach Europa verband.

Als Chinas Staatschef Xi Jinping am 6. September 2013 den G20-Gipfel der wichtigsten Volkswirtschaften in Sankt Petersburg verließ, führte ihn sein Weg nach Zentralasien. Seine erste Station war Astana in Kasachstan. Die chinesische Regierung in Person von Xi umgarnte den kasachischen Präsidenten. Xi ließ die Medien wissen, dass man den Kasachen „so nah wie Lippen und Zähne“ sei und dass man sich auf die Diskussion „wichtiger internationaler und regionaler Fragen von gemeinsamem Interesse“ freue. Kasachstan ist aufgrund seiner Lage ein wichtiges Bindeglied.

Die Neue Seidenstraße wird schon heute als „Super-Highway des Welthandels“¹ bezeichnet. Die klassische Seidenstraße ist dabei eher ein Netz aus verschiedenen Elementen, die den Handel zwischen Ost und West erlaubten. Bereits heute sind Teile dieser alten Route wiederhergestellt.

Welche großes wirtschaftliches Potenzial die Reaktivierung der Seitenstraße bietet, machen einige Zahlen deutlich: In den 65 Ländern entlang der Wirtschaftsrouten leben 4,5 Milliarden Menschen. Das entspricht in etwa 63 Prozent der Weltbevölkerung, die circa 30 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung erbringen.

Ein zentrales Ziel von Chinas Seidenstraßen-Strategie ist es, dass „chinesische Unternehmen in einem Großteil der Länder, die die Wirtschaftsrouten durchläuft, Häfen, Airports, Autos, Eisenbahnen, Telekommunikation bis hin zu Atomkraftwerken bauen“². Da in vielen dieser Länder die Infrastruktur marode ist bzw. weitgehend fehlt, bietet sich hier ein erhebliches wirtschaftliches Potenzial – und das über Jahrzehnte hinweg.

Chinas Staatschef Xi ließ keine Zweifel aufkommen, dass man es mit dem Projekt ernst meint: „Mehr als 60 Länder entlang der Seidenstraßen und internationale Organisationen haben schon ihr

¹ Vgl. Weltspiegel-Reportage (2016)

² Vgl. Erling

Interesse daran bekundet³. Peking hat für die Neubelebung der Seidenstraße eigene Begriff geprägt: Straße und Korridore. Das geostrategische Konzept betrachtet dabei alle Länder entlang der Route „als Bausteine in einem chinazentrierten Netzwerk von Wirtschaftskorridoren und Freihandelszonen“⁴.

Die österreichische Botschafterin in Peking Irene Giner-Reichl hat das Bild eines riesigen Puzzles entworfen, das sich aus China und Eurasien fügt. Treibende Kraft dieser Entwicklung ist Peking. Die Chinesen erwarten, dass sich das Handelsvolumen mit den Ländern entlang der Seidenstraße innerhalb der nächsten zehn Jahre auf 2,5 Billionen US-Dollar steigt. Das entspricht mehr als der Verdoppelung des aktuellen Volumens. 2014 sollen es 1,1 Billionen US Dollar gewesen sein.

Im Mittelpunkt der Neuen Seidenstraße, die man exakter als „Neue Seidenstraßen“ (Plural) bezeichnen würde, weil es sich wieder um eine Vielzahl von verkehrstechnischen Verbindungen handeln wird, stehen die Verkehrswege. Die Neue Seidenstraße ist ein Synonym für die Entwicklung eines überregionalen Infrastrukturnetzes, das neben Straßen auch Eisenbahntrassen, Pipelines und Seehäfen umfassen wird.

³ Erling

⁴ ebenda

Im Rahmen der Ankündigung zur Reaktivierung der Seidenstraße veröffentlichte die chinesische Reformkommission in Zusammenarbeit mit dem Außen- und Handelsministerium einen Acht-Punkte-Aktionsplan. In diesem Plan sind zwar Länder und Gebiete definiert, die in das Projekt eingebunden werden sollen, aber es fehlen konkrete Planungen über die zeitliche Umsetzung.

Wie wichtig der chinesischen Regierung das Projekt „Neue Seidenstraße“ ist, zeigt die Gründung der Asiatischen Infrastruktur Investitionsbank (AIIB). Sie soll potenziellen Wirtschaftspartnern in den Anrainerstaaten bei der Finanzierung von Projekten mit den notwendigen Finanzmitteln versorgen. Auch wenn die AIIB nicht offiziell der Weltbank Konkurrenz machen soll, so hat sie doch das klare Ziel, die strategischen Partnerschaften mit Drittländern zu festigen.

Wie „Die Welt“ 2015 aus Bankkreisen erfahren haben will, ist die AIIB mit einem Stammkapital von 100 Milliarden US Dollar ausgestattet. Außerdem legen die Chinesen einen Seidenstraßenfond (Silk Road Fund) auf, aus dessen Mittel bereits ein 1,4 Milliarden teures Hafenprojekt in Sri Lanka gefordert wird.

Kleine Ironie der Geschichte: Die ehemalige US-Außenministerin und ehemalige Präsidentschaftskandidatin Hilary Clinton hatte als eine der Ersten das Wort der „Neuen Seidenstraße“ geprägt. Clinton warb 2011 für die US-indische Partnerschaft, die durch den Aufbau eines Wirtschaftskorridors zwischen Süd- und

Zentralasien gestärkt werden sollte. Von Erfolg waren diese Bemühungen nicht gekrönt. Peking macht es besser, dreht die Achse von Nord-Süd auf Ost-West, und hat damit einen vielversprechenden Kurs eingeschlagen.

Die fünf zentralasiatischen Republiken befinden sich nach 25 Jahren Unabhängigkeit weiter im Prozess des Systemwandels von der sowjetischen Planwirtschaft zu einer Art Marktwirtschaft. Es wäre zu erwarten, dass dieser Prozess deutlich schneller ablief, da diese Länder bessere Voraussetzungen wie ein gut entwickeltes Bildungssystem und Infrastruktur im Vergleich zu vielen anderen Entwicklungsländern besitzen.

Doch in der nachsowjetischen Realität zeigt sich, dass die zentralasiatischen Staaten weit hinter ihren ökonomischen Potenzial hinterherhinken – und das trotz guter Voraussetzungen wie Bildung und erhebliche Rohstoffreserven. Verschiedene Faktoren wie eine hohe Korruptionsrate, autoritäre politische Strukturen etc. verhindern eine positive wirtschaftliche und soziale Entwicklung. Diese und andere Hemmnisse wirken sich kontraproduktiv auf die Entwicklung der ehemaligen Sowjetrepubliken aus.

Das Projekt der Neue Seidenstraße, das von der chinesischen Regierung auf den Weg gebracht wurde, und mit erheblichen finanziellen Mitteln unterfüttert ist, kann neue Chancen und Impulse für die Entwicklung dieser Länder geben. Im Rahmen dieses Buchs wird untersucht, welche Impulse diese sind und welche

Wirkungen sie erzielen können. Aufbauend auf theoretischen Grundlagen zu Verkehrsinfrastrukturen und zur geopolitischen Lage Zentralasien, werden Ziel und praktische Implementierung von Projekten der Neuen Seidenstraße beschrieben. Dabei werden positive, aber auch negative Entwicklungen dokumentiert.

Diesem Buch liegt eine umfassende, systematische Literaturrecherche zugrunde, wobei der Schwerpunkt auf wissenschaftlichen Quellen liegt. Anhand von thematische Karten werden die räumlichen Strukturen, Verflechtungen und Prozesse verdeutlicht. Die Recherchen zu diesem Buch haben ergeben, dass das Projekt Neue Seidenstraße in der Wissenschaft bislang wenig thematisiert wurde. Sie meisten wissenschaftlichen Arbeiten befassen sich mit historischen Aspekten.

In der Forschung existieren Arbeiten, die den Zusammenhang zwischen dem Ausbau von Verkehrskorridoren und regionaler Entwicklung untersuchen. So hat beispielsweise Hofmeier die geopolitische Ökonomie von Verkehrsvorhaben in Afrika untersucht⁵. Er weist darauf hin, dass die Beurteilung der Auswirkungen von Verkehrsprojekten weitauseinanderliegend. Ökonomische Analysen konzentrieren sich in erster Linie auf die Kosten

⁵ Vgl. Hofmeier (1979)

und Nutzen über einen Zeithorizont. Danach basieren Entscheidungen über Verkehrsprojekte fast ausschließlich auf politische Überlegungen.

Ein Buch wie das vorliegende zur Neuen Seidenstraße existiert weder in der englisch- noch in der deutschsprachigen Literatur.