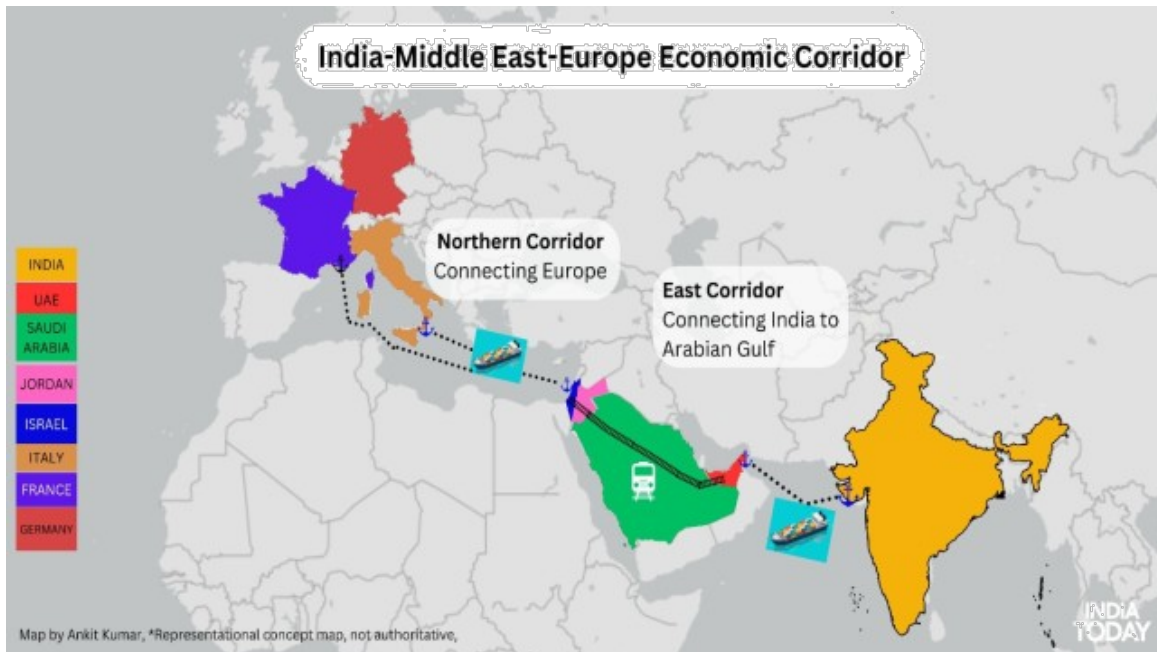


Die neue „Herausforderung“ für Chinas Seidenstraße ist ein Hirngespinnst

***Der Westen hat bereits mehrfach versucht, Pekings große Handelsroute in den Schatten zu stellen, kann aber nicht den Willen dazu aufbringen.***



14. September 2023 | Timur Fomenko

Am Rande des G20-Gipfels am Wochenende haben die USA und Indien Vorschläge für den sogenannten Wirtschaftskorridor Indien-Mittlerer Osten-Europa (IMEC) vorgestellt, der von den Vereinigten Arabischen Emiraten, Saudi-Arabien, Israel und Jordanien sowie von Vertretern der EU unterstützt wird.

Das Projekt, das als Alternative zu Chinas Belt and Road Initiative (BRI) angepriesen wird, zielt darauf ab, eine [Handelsroute](#) von Indien über die arabische Halbinsel, Israel und dann das Mittelmeer nach Europa zu bauen. Es überrascht nicht, dass die Bedeutung des Projekts von der Presse als „historisch“ und als „blinde“ Herausforderung für Peking [aufgebauscht](#) wurde, die Chinas eigenes Mega-Infrastrukturprojekt zum Scheitern bringen würde.

Aber solche Schlussfolgerungen sind aus vielen Gründen irreführend. Erstens ist nicht jeder Teilnehmer an dieser neuen Initiative ein entschiedener Gegner Chinas und sieht sie, wie die USA, als Nullsummenspiel. Die arabischen Länder, darunter Saudi-Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate und Jordanien, sind keineswegs gegen Peking und beteiligen sich selbst an der BRI. Diese Länder, die ihre Wirtschaft aus der Abhängigkeit von Öleinnahmen herausführen wollen, suchen nach neuen Möglichkeiten, ihren Reichtum zu konsolidieren, und werben daher um umfangreiche ausländische Investitionen, auch aus China selbst. Sie wollen sich zum „Knotenpunkt“ der Welt machen und sehen ein solches Projekt nicht unter dem Gesichtspunkt der Eindämmung oder gar der

geopolitischen Rivalität, sondern um mehr Vorteile für sich selbst zu schaffen. Wenn Saudi-Arabien chinesische und indische Fracht durch sein Land transportieren kann, ist das ein doppelter Gewinn – für Riad musste es nie ein „Entweder-Oder“-Arrangement sein.

Zweitens sind Teile dieser neuen Route von China selbst übernommen worden. Der Hafen von Haifa in Israel war bis vor kurzem größtenteils unter chinesischer Kontrolle (im Juli erwarb die indische Adani-Gruppe 70 Prozent der Anteile), während der Hafen von Piräus in Athen von der chinesischen Reederei Costco kontrolliert wurde.



Die Eisenbahninfrastruktur, die Griechenland mit Mitteleuropa verbindet, ist ebenfalls Teil der BRI. Ein weiterer Handelshafen in chinesischem Besitz befindet sich auf der gleichen Route im Indischen Ozean – der Hafen Gwadar in Pakistan, der Teil des chinesisch-pakistanischen Wirtschaftskorridors (CPEC) ist. Das bedeutet, dass China selbst mehrere Teile der vorgeschlagenen Transportroute nutzen kann und das IMEC-Projekt Peking nicht wirklich in dem Maße untergräbt, wie es dargestellt wird – und darüber wären alle kooptierten Länder ziemlich glücklich.

Drittens könnte dieses Projekt auf dem wachsenden Friedhof der versprochenen und gescheiterten BRI-Alternativen landen, von denen etwa eine pro Jahr hinzukommt. Es ist noch gar nicht so lange her, dass die USA und ihre Verbündeten in der G7 die Build Back Better W (B3W), die Global Partnership for Infrastructure Investment oder das Blue Dot Network ins Leben gerufen haben. Keines dieser Projekte verfügt über den koordinierten hierarchischen Überbau, den der chinesische Staat hat und der es ermöglicht, dass Projekte in rasantem Tempo zusammenarbeiten und umgesetzt werden können.

Wenn China beispielsweise eine Hochgeschwindigkeitseisenbahn bauen will, kann die Kommunistische Partei eine Bank für die Finanzierung, eine Eisenbahngesellschaft für den Bau und eine Versorgungskette für die Bevorratung koordinieren, und das alles in einer einzigen organisierten Bewegung. Die USA sind dazu nicht in der Lage, es sei denn, es handelt sich um Militär- und Verteidigungsausgaben, wie z. B. das Fass ohne Boden bei der Hilfe für die Ukraine, und können daher nicht mithalten. Alle anderen Ausgaben in Washington sind Teil des nicht enden wollenden politischen Kampfes im Kongress, wo um jeden einzelnen nicht-militärischen Penny in einem ernsthaften Verfahren mit Zähnen und Klauen gekämpft werden muss. Das ist der Grund, warum die eigene nationale Infrastruktur zunehmend mangelhaft ist, und, um das obige Beispiel zum Vergleich heranzuziehen, die amerikanischen Hochgeschwindigkeitsbahnen nach großzügiger Definition unterentwickelt und im Vergleich zu China nicht existent sind.

Schließlich ist der IMEC winzig im Vergleich zu dem, was die BRI erreichen will. Während der IMEC den Nahen Osten mit dem indischen Subkontinent verbinden will (was auch China zugute kommt), arbeitet die BRI nicht nur an einem, sondern an mehreren Wirtschaftskorridoren auf dem ganzen Planeten. Dazu gehört die umfassende Verbindung der eurasischen Landmasse durch riesige Eisenbahnstrecken, die Russland, Zentralasien und die Mongolei überspannen und es ermöglichen, mit einem Zug von Shanghai nach London zu kommen, aber auch die Schaffung einer neuen Seeroute durch Pakistan (CPEC), die Verbindung Südostasiens auf dem Landweg durch neue Eisenbahnstrecken, die durch Laos und nach Thailand führen, sowie eine Route, die Westasien durch die Türkei und einen weiteren Vorstoß auf den indischen Subkontinent mit dem China-Myanmar-Korridor überspannt.



Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die USA verzweifelt versucht haben, der Belt and Road Initiative Konkurrenz zu machen, aber nie in der Lage waren, etwas in der gleichen Größenordnung oder mit der gleichen Vision vorzulegen. Dabei haben sie immer wieder die Realität ignoriert, dass transkontinentale Infrastruktur-Routen keine „Nullsummenspiele“ sind, weil ihre Ergebnisse letztlich allen zugutekommen, was aus chinesischer Sicht immer der Schwerpunkt der BRI selbst als „Win-Win“-Initiative war. Trotzdem wird jede neue „Alternative“ mit dem gleichen Hype verbunden, dass „dieses Mal“ das chinesische Projekt sein Ziel erreicht hat. Nein, das hat es wirklich nicht, aber danke für die Schaffung einer neuen Route, die chinesische Fracht in der Zwischenzeit nutzen kann.