

# Kooperation und Konflikt

## *Act East Policy vis-à-vis BRI*

Subir Bhaumik

**Chinas ambitionierte Initiative Neue Seidenstraße (*One Belt, One Road*), bekannt auch als *Belt and Road Initiative* (BRI), ist ein Netzwerk von Land- und Seerouten und geht einher mit gewaltigen Investitionen in Infrastrukturprojekte in Asien, Europa und Afrika. Der Autor geht auf einzelne Länder in Südasiens ein und setzt sich insbesondere mit der Rolle Indiens auseinander.**

Laut Internationalem Währungsfonds und Weltbank hat die Volksrepublik China im Jahr 2014 die USA als weltgrößte Wirtschaftsmacht abgelöst. Zuverlässige Daten deuten darauf hin, dass in den vergangenen 500 Jahren stets China oder die USA an der Spitze der Weltwirtschaft standen. Um 1500 bildeten China und Indien die damals größten Volkswirtschaften. Danach waren China und Indien für lange Zeit kolonialer Unterwerfung und Erniedrigung ausgesetzt.<sup>1</sup>

### Konflikte

Die chinesisch-indischen Beziehungen waren in den vergangenen Jahrzehnten von intensiver Rivalität geprägt. Der Drang nach Wachstum der eigenen Volkswirtschaft anstelle eines Strebens nach stärkerer wirtschaftlicher Integration hat zu einem Konkurrenzkampf geführt, der immer wieder auch in einen bewaffneten Konflikt zu eskalieren drohte – wie 2017 in der Ortschaft Doklam im Dreiländereck Indien–Bhutan–China oder 2020 in Aksai Chin in der Hochlandregion nordöstlich von Kaschmir.<sup>2</sup>

Vom Konflikt geprägt agiert auch Indiens Marine. Darauf deutet die *Indian Maritime Security Doctrine* hin, die 2007 die strategischen Herausforderungen Indiens im Indischen Ozean aufgezeigt. Generäle und

Admirale drängen dort auf eine aktive indische Militärpräsenz im Seegebiet von der Straße von Hormus im Persischen Golf bis hin zur Straße von Malakka im östlichen Indischen Ozean, um die internationalen Handelswege besser überwachen zu können.<sup>3</sup> China wiederum störte sich an den engen Beziehungen zwischen indischer und US-Marine, die inzwischen jährlich ein Seemanöver namens *Malabar* abhalten und mittlerweile Japan und Australien zur Teilnahme einladen.<sup>4</sup> Aus Sichtweise chinesischer Experten ist die maritime Ordnung im Indischen Ozean allerdings nicht statisch, sondern dynamisch. Deshalb müsse es darin auch Platz für China geben. Schließlich handele es sich um den Indischen und nicht Indiens Ozean.<sup>5</sup>

Geradezu feindselig vereitelte Indien chinesische Investitionsvorhaben. Investitionen in Schlüsselsektoren wie der Telekommunikation – so Huawei Vorschlag, 5G-Dienste in Indien einzuführen – wurden aufgehalten und sollten einer minutiösen Sicherheitsprüfung unterzogen werden. Ebenso wurden Investitionsangebote für Sektoren wie Tee und E-Services abgelehnt. Auch Indiens Entscheidung, dem *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP)-Abkommen fernzubleiben, war weitgehend von der indischen Wahrnehmung geprägt, dass es sich um einen 15-Nationen-Han-

delsblock handelt, der von chinesischer Dominanz geprägt ist.<sup>6</sup>

Vergleichbar hat sich Indien gegen die chinesische Initiative BRI sowie gegen eine maritime Seidenstraße gestellt. Hauptgründe sind dabei die Sorge um die eigene Souveränität, aber auch Ängste vor einem Abgleiten in eine Schuldenfalle. Konkret fühlt sich Indien durch chinesische Großprojekte in der Region wie die Tiefseehäfen in Gwadar (Pakistan), Sonadia (Bangladesch), Hambantota (Sri Lanka) und Kyauk Phyu (Myanmar) bedroht. Neu-Delhi sieht sich umzingelt. Das US-Beratungsunternehmen *Booz Allen Hamilton* sprach 2005 von einer Perlenkette, entlang der China versuche, mit Großprojekten an den Küsten in Indiens Nachbarschaft seinen Machtanspruch im Indischen Ozean zu unterstreichen.<sup>7</sup>

### Konkurrenz

Zwischenzeitlich hatte sich eine gewisse Entspannung ergeben, als Chinas Premierminister Li Keqiang der indischen Seite im Jahr 2013 einen „Handschlag über den Himalaya“ sowie die Harmonisierung der BRI mit den indischen Ambitionen in Südostasien im Rahmen der sogenannten *Act East Policy* (Handeln nach Osten) angeboten hatte. Es folgte ein Treffen des indischen Premierministers Narendra Modi mit Chinas Präsident Xi Jin-



ping am Rande des Gipfeltreffens der BRICS-Staaten<sup>8</sup> in Xiamen im September 2017 und ein informelles Gipfeltreffen zwischen Modi und Jinping in Wuhan im April 2018.

Dort sprachen Narendra Modi und Xi Jinping über den lange ruhenden Prozess der Entwicklung eines Wirtschaftskorridors Bangladesch–China–Indien–Myanmar (BCIM) und seine mögliche Wiederaufnahme. China ist an BCIM interessiert, während Indien aus Furcht auf die Bremse tritt, ein solcher Korridor könnte Auswirkungen auf die eigene konfliktgeladene Nordost-Region haben. Dabei könnten nach Aussage chinesischer Diplomaten Investitionen in Milliardenhöhe in BCIM-Projekte fließen. Sowohl für chinesische als auch für indische Investor(inn)en wäre ein Wirtschaftskorridor in der Grenzregion attraktiv.<sup>9</sup>

Der Geist von Wuhan hatte Perspektiven für eine sinnvolle chinesisch-indische Zusammenarbeit im Osten aufgezeigt, die eine Zone des Konflikts in eine des Wachstums hätte verwandeln können. Indien zeigte allerdings trotz einer Vereinbarung auf dem Gipfel in Wuhan danach kein weiteres Interesse. Die militärischen Auseinandersetzungen zwischen Indien und China und jüngst der Militärputsch in Myanmar haben jegliche Ansätze bei BCIM

zunächst zunichte gemacht. Indien tendiert inzwischen dazu, zwei andere regionale Gruppierungen zu fördern – BIMSTEC<sup>10</sup> und BBIN<sup>11</sup> – in denen China nicht vertreten und Indien mit Abstand der größte Akteur ist.<sup>12</sup>

### BRI in Südasiens

Mit Ausnahme Bhutans und Indiens unterstützen alle Staaten Südasiens die vier Billionen US-Dollar schwere Initiative BRI. Bangladesch nimmt aus der Notwendigkeit heraus teil, Souveränität und ökonomische Interessen auszubalancieren. Im Oktober 2017 erklärte der Außenminister, Bangladesch sei bestrebt, gute Beziehungen zu Indien und zu China zu unterhalten.<sup>13</sup> China hat die Modernisierung des Hafens von Chittagong in Bangladesch finanziert, über den rund 90 Prozent des Handels des Landes abgewickelt werden. Zudem möchte Peking in einen Tiefseehafen auf der Insel Sonadia in Cox's Bazaar investieren. Der Süden Chinas bekäme so eine Landverbindung zum Golf von Bengalen.

Nepal hat sich 2017 der Initiative während des BRI-Forums in Peking angeschlossen. Damals nahmen Delegationen aus 100 Nationen und Vertreter(inn)en internationaler Organisationen teil. Später, mutmaßlich aufgrund von Druck aus Neu-Delhi, ruderte Nepals Premierminister K. P.

„Lang lebe“ erhoffen sich auch die Nutzer/-innen des Karakoram Highways in Pakistan.

Bild: Johannes Zielcke, flickr (CC BY-NC-ND 2.0)

Sharma Oli ein Stück zurück. Nepal sei neutral.<sup>14</sup> China unterstützt Nepal etwa beim Bau von Straßen, Industrieparks und Stromtrassen. Hier kommt auch Tibet als Handelsverbindung über den Himalaya ins Spiel. Ein nepalischer Kommentator warb unlängst für eine trilaterale Zusammenarbeit: „Wenn China die Bahnlinie [von Tibet] bis nach Lumbini ausbauen und Indien den Bau einer Bahnverbindung von Nepals Südgrenze bis in die Hauptstadt Kathmandu unterstützen würde, dann könnte eine trilaterale Zusammenarbeit funktionieren“.<sup>15</sup>

Pakistan unterstützt BRI aus voller Überzeugung. Bereits 2015 wurde ein chinesisch-pakistanischer Wirtschaftskorridor – *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) – ins Leben gerufen. Beide Seiten haben hier 49 Abkommen im Gesamtwert von 46 Milliarden US-Dollar abgeschlossen. Unter den Projekten befinden sich Modernisierungsvorhaben für den Hafen von Gwadar, Öl- und Gaspipelines, Straßen- und Schienenprojekte sowie Projekte im Bereich der Energieversorgung. Unter anderem sollen eine mehr als 3000 Kilometer lange Bahnlinie sowie Pipelines die westchi-

nesische Provinz Xinjiang mit Gwadar verbinden. Gleichzeitig möchte China über den Hafen seinen strategischen Einfluss in der Region um den Persischen Golf ausweiten. Allerdings lässt Premierminister Imran Khan einige chinesische Projekte auf ihre Nachhaltigkeit überprüfen.

Auch Sri Lanka unterstützt BRI und hat zwischen 2009 und 2014 massiv von chinesischen Investitionen in Höhe von fast 15 Milliarden US-Dollar profitiert. Über den in der Kritik stehenden Hafen von Hambantota sucht Peking eine ständige Präsenz im Herzen des Indischen Ozeans zu sichern. Die 2017 öffentlich gewordenen Probleme bei der Kreditrückzahlung verdeutlichen jedoch, wie schnell die Souveränität eines Staates im Rahmen chinesischer BRI-Finanzierung ausgehöhlt werden kann.<sup>16</sup>

Unbeschadet mancher Vorbehalte unterstützen diese Länder die BRI und ihre Schlüsselprojekte. Beobachter(innen) beschreiben die BRI daher nicht nur als Verkehrswege-, sondern als clevere machtpolitische Strategie. BRI verbindet harte machtpolitische Elemente mit sanften Strategien wie der Förderung chinesischer Kultur und der Verbesserung des chinesischen Images im Ausland.<sup>17</sup> In den letzten Jahren hat sich die BRI zudem von einem Regionalprojekt zu einem globalen Vorhaben gewandelt, das alle denkbaren Bereiche einschließt: Infrastruktur, Finanzen, Kultur, Bildung, *People to People*-Kontakte und die politischen Beziehungen zwischen den Staaten. Die chinesische Regierung lässt keine Gelegenheit verstreichen, Projekte als Teil der BRI zu kennzeichnen und BRI selbst zur Marke werden zu lassen. Das Konzept der Neuen Seidenstraße ist eine Strategie, um China als globale Macht zu positionieren und sich für das Wachstum der Weltwirtschaft stark zu machen. Allerdings: Angst vor einer Schuldenfalle, mangelnde Nachhaltigkeit, fehlende Teilhabe der örtlichen Bevölkerung und mangelnder Vorrang für lokale Bedarfe, das Untergraben lo-

kaler Land- und Arbeitsrechte sowie Umweltbedenken werden in Südasiens bei BRI-Projekten immer stärker in den Blick genommen.<sup>18</sup>

### Indiens Standpunkt

China hat den Wirtschaftsraum von Kunming in der südlichen Provinz Yunnan bis nach Kolkata in Ostindien – gleichbedeutend wie der BCIM – als einen von sechs Wirtschaftskorridoren im Rahmen der BRI identifiziert.<sup>19</sup> Investitionen in Milliardenhöhe sollen in die Korridore fließen, um Handel und Konnektivität, Infrastruktur und Investitionen zu fördern. Die von China geförderte Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB) spielt dabei eine wichtige Rolle. Der BCIM-Korridor hat für China höchste Priorität, da China bislang einen Zugang zu Seewegen nur über seine Ostküste hat. Ziel ist es, die Straße von Malakka zu umgehen, die als unberechenbares Nadelöhr gilt.

Würde sich Indien auf BCIM einlassen, könnte neben Kyauk Phyu und Sonadia in Bangladesch Kolkata am östlichen Indischen Ozean zum dritten Zugangspunkt werden. Profitieren könnten von dem Plan viele. Die Öffnung des *Kunming-Kolkata*-Korridors könnte der Entwicklung der Wirtschaftsräume im Süden Chinas, im Norden Myanmars, in Bangladesch sowie in Ost- und Nordost-Indien neuen Schwung geben. Zugleich entstünde für Indien eine Verbindung zum geplanten Wirtschaftskorridor zwischen Kolkata und Amritsar. Kolkata wäre außerdem die einzige Metropole in Indien, die einen internationalen Korridor mit einem wichtigen inländischen verbindet. Mehr noch: Die Umsetzung von BCIM würde Chinas BRI-Strategie und Indiens *Act East Policy* in Einklang bringen, das sie Süd- mit Ost- und Südasiens verknüpft. Ob das 21. Jahrhundert tatsächlich ein „asiatisches Jahrhundert“ wird, hängt auch davon ab, ob dieses Vorhaben in die Tat umgesetzt werden kann.<sup>20</sup>

Als sich China und Indien 2018 in Wuhan darauf verständigten, BCIM schrittweise voranzubringen, löste das nicht nur in Bangladesch und Myanmar Enthusiasmus aus, sondern auch im Nordosten Indiens. Unmittelbar nach dem Gipfel forderte der Ministerpräsident des Bundesstaates Assam den Ausbau und die Wiedereröffnung der historischen *Ledo*-Straße (*Stilwell Road*) aus dem Zweiten Weltkrieg, die Assam mit Kunming verbindet. Bereits 2003 hatte eine Untersuchung der indischen Handelskammer ergeben, dass über die *Ledo*-Straße bis zu 20 Prozent des bilateralen Handels zwischen Indien und China abgewickelt werden könnten.<sup>21</sup>

Der Autor argumentiert seit langem, dass Indiens *Act East Policy* durch den Nordosten nur funktioniert, wenn China eingebunden ist. Es ist viel einfacher, die Verbindung mit den Tigerstaaten Südostasiens auf dem Seeweg und dabei die Häfen im Osten Indiens zu nutzen, um Waren nach Singapur, Penang, Jakarta und Bangkok zu schicken. Chinas Häfen liegen im fernen Osten, so dass es hier sinnvoll ist, den riesigen Markt im westlichen und südwestlichen China über die Häfen im Golf von Bengalen und die vorgeschlagene Landbrücke im BCIM-Korridor (Ost- und Nordostindien) zu erschließen. Indiens Blick nach Osten funktioniert nur, wenn die indischen Hersteller Zugang zu diesen Märkten (und dadurch zum Rest von China) erhalten.

Der portugiesische Sinologe Bruno Macaes ist davon überzeugt, dass, sollte Indien sich weiter dem westlichen System zuwenden, anstatt Alternativen in Betracht zu ziehen, das Projekt *Act East Policy* es schwer haben werde.<sup>22</sup> Macaes wirft China wiederum vor, Indien nicht für die BRI begeistern zu können. In Peking habe man wahrscheinlich geglaubt, Indien wäre mit jedweder Rolle im Rahmen von BRI zufrieden. Das Resultat sei nun das genaue Gegenteil, so Macaes. Indien habe sich zu einem der schärfsten Kritiker der chinesischen Pläne entwickelt. Indien ist

zwar der von China betriebenen AIIB beigetreten, wird sich aber BRI zumindest nicht in seiner Gänze anschließen. Dazu sind zu viele Fragen zu Kaschmir ungeklärt. Der Ausschuss für auswärtige Angelegenheiten im indischen Parlament hat in einem 2018 veröffentlichten Bericht zu den indisch-chinesischen Beziehungen empfohlen, zügig konkrete Schritte einzuleiten, um Synergien mit chinesischen Positionen zu identifizieren und das bilaterale Verhältnis zu verbessern.<sup>23</sup> Die regionale Kooperation im Rahmen von BCIM wäre ein solcher Schritt.

Solange die Spirale der Spannungen im Himalaya nicht erfolgreich angegangen und keine Einigung im Grenzstreit erzielt werden kann, ist es unwahrscheinlich, dass Indiens *Act East* und Chinas *Belt-and-Roads-Initiative* zusammenkommen. Indien hat sich stattdessen vordergründig für eine strategische Partnerschaft mit den USA entschieden und vier „Gründungsabkommen“ unterzeichnet.<sup>24</sup> Hierbei spielt Indien eine aktive Rolle und tritt mit dem QUAD einem selbstbewussten China entgegen. Indiens Covid-Impfstoff-Diplomatie nutzt die großen Kapazitäten des Landes in der Impfstoffherstellung und setzt sie dafür ein, Chinas wachsendem Einfluss in Asien entgegenzuwirken.<sup>25</sup> So bestimmt absehbar eher Konkurrenz als Kooperation die politische Landschaft zwischen beiden Mächten.

*Aus dem Englischen übersetzt  
von Stefan Mentschel<sup>26</sup>*

### Zum Autor



Subir Bhaumik ist ehemaliger BBC-Journalist und Autor zu regionalen Konflikten in Südasiens. Er ist leitendes Mitglied in der *Mahanirban Calcutta Research Group*,

einem Think-Tank mit Sitz in Kolkata, mit dem die Rosa-Luxemburg-Stiftung in Indien kooperiert.

### Texthinweis

Eine erste Fassung erschien in der Reihe STANDPUNKTE der Rosa Luxemburg Stiftung, Ausgabe 4/2019, unter dem Titel „Perlenkette aus Peking. Indiens Außen- und sicherheitspolitische Perspektive auf Chinas neue Seidenstraße“, [https://www.rosalux.de/fileadmin/rls\\_uploads/pdfs/Standpunkte/Standpunkte\\_04-2019.pdf](https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Standpunkte/Standpunkte_04-2019.pdf).

### Endnoten

<sup>1</sup> Wendell Cox: Five Hundred Years of GDP: a Tale of Two Countries, in: *New Geography*, 21. September 2015. Siehe auch Beitrag von Bernd Basting im Heft – Anm. d. Red.

<sup>2</sup> Siehe SÜDASIEN Heft 4-2020 – Anm. d. Red.

<sup>3</sup> Integrated Headquarters, Ministry of Defence, Navy: *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy 2015*, [https://www.indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian\\_Maritime\\_Security\\_Strategy\\_Document\\_25Jan16.pdf](https://www.indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf).

<sup>4</sup> Genannt QUAD (*Quadrilateral Security Dialogue*), siehe auch Ellen Barry: US Proposes Reviving Naval Coalition to Balance China's Expansion, in: *The New York Times*, 3. März 2016.

<sup>5</sup> Srikanth Kondapalli: China's Evolving Naval Presence in the Indian Ocean Region: an Indian Perspective, in: David Brewster (Hg.): *India & China at Sea: Competition for Naval Dominance in the Indian Ocean*, Oxford University Press, 2018, S. 111–124.

<sup>6</sup> Siehe Artikel von Ganga Murthy – Anm. d. Red.

<sup>7</sup> David Eshel: 2011 Flashpoints: Asia – “String of Pearls” Is Securing China's Sea Lanes, in: *Defense Update*, 20. Dezember 2010, [https://defense-update.com/20101220\\_2011-flashpoint-pearls.html](https://defense-update.com/20101220_2011-flashpoint-pearls.html).

<sup>8</sup> Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika – Anm. d. Red.

<sup>9</sup> Subir Bhaumik: *BCIM Will Take Off after Wuhan*, in: *Southasian Monitor*, 9. Mai 2018, <http://southasianmonitor.com/2018/05/09/bcim-will-take-off-after-wuhan/>.

<sup>10</sup> *Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation*. Teilnehmende Länder der Initiative rund um den Golf von Bengalen sind Bangladesch, Bhutan, Indien, Myanmar, Nepal, Sri Lanka, Thailand – Anm. d. Red.

<sup>11</sup> Initiative Bangladesch, Bhutan, Indien, Nepal – Anm. d. Red.

<sup>12</sup> Samir Saran: For BIMSTEC To Work, Fix BBIN First, in: *RAISINA DEBATES*, <https://www.orfonline.org/expert-speak/43735-for-bimstec-to-work-fix-bbin-first/>.

<sup>13</sup> *Dhaka Tribune*, Foreign Secretary in Delhi: Bangladesh Supports China's One-Belt-One Road, 7. Oktober 2017.

<sup>14</sup> *The Economic Times*: Nepal Takes Neutral Stance over China's BRI, 7. April 2018.

<sup>15</sup> Balmukunda Regmi: China's BRI and Nepal, in: *The Rising Nepal*, <http://therisingnepal.org.np/news/22662>.

<sup>16</sup> Siehe SÜDASIEN Hefte 1-2017 und 1-2018 – Anm. d. Red.

<sup>17</sup> Andrea Brinza: Redefining the Belt and Road Initiative, in: *The Diplomat*, 20. März 2018.

<sup>18</sup> Siehe nachfolgende Artikel zu einzelnen Ländersituationen – Anm. d. Red.

<sup>19</sup> Andere Korridore sind China-Mongolei-Russland, Zentralasien-Westasien, China-Südostasien, China-Pakistan sowie die Eurasische Landbrücke, siehe The State Council of the People's Republic of China: China Unveils Action Plan on Belt and Road Initiative, in: *Xinhua News Agency*, 28. März 2015.

<sup>20</sup> Subir Bhaumik: Kolkata Port: Challenges of Geopolitics and Globalization, in: *Logistical Worlds*, <http://logisticalworlds.org/blogs/kolkata-port-challenges-of-geopolitics-and-globalization>.

<sup>21</sup> Syed Miraz Ahmed: Open Stillwell Road, Push NE-Kunming Trade Corridor: Pradyut, in: *Assam Times*, 13. November 2013.

<sup>22</sup> Bruno Macaes: *Belt and Road: A Chinese World Order*, Penguin India, 2019.

<sup>23</sup> Ministry of External Affairs: Sino-India Relations Including Doklam, Border Situation and Cooperation in International Organizations. In: *Sixteenth Lok Sabha (minutes)*, September 2018, [http://164.100.47.193/Isscommittee/External%20Affairs/16\\_External\\_Affairs\\_22.pdf](http://164.100.47.193/Isscommittee/External%20Affairs/16_External_Affairs_22.pdf).

<sup>24</sup> Zum Narrativ eines eigenständigen Indiens siehe Artikel von Ganga Murthy – Anm. d. Red.

<sup>25</sup> Siehe Artikel von Fabian Falter – Anm. d. Red, siehe auch Subir Bhaumik: *India Rivals China in Covid-19 Vaccine Diplomacy*, 2021, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3120320/india-rivals-china-covid-19-vaccine-diplomacy-million-doses>.

<sup>26</sup> Leiter des Regionalbüros Südasiens der Rosa-Luxemburg-Stiftung in Neu-Delhi.