

## China baut an maritimer Seidenstraße

**Chinesische Firmen nutzen gewonnenes Know-how aus dem Heimatmarkt für die Entwicklung maritimer Infrastruktur weltweit. Das Engagement bleibt aber nicht ganz ohne Risiken.**

16.04.2020

**Von Lisa Flatten | Bonn**

- ▶ China setzt gesammelte Erfahrungen aus dem Heimatmarkt global ein
- ▶ „Hafen + Park + Stadt“
- ▶ China verfolgt vielschichtige Ziele
- ▶ Initiative bleibt nicht ohne Risiken

Auch wenn die erste Assoziation mit der neuen Seidenstraße häufig der Schaffung neuer Transportkorridore über Land gilt, ist der Auf- und Ausbau von Häfen im Rahmen der Initiative nicht von minderer Bedeutung. Seeschiffe wickeln gemessen am Volumen weiterhin etwa 80 Prozent des weltweiten Warenverkehrs ab.

Im Juni 2017 veröffentlichte die Volksrepublik die „Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative“. Genannte Ziele der maritimen Seidenstraße sind unter anderem der gemeinsame Aufbau von Verkehrswegen auf dem Meer und das Errichten einer maritimen Kooperationsplattform.

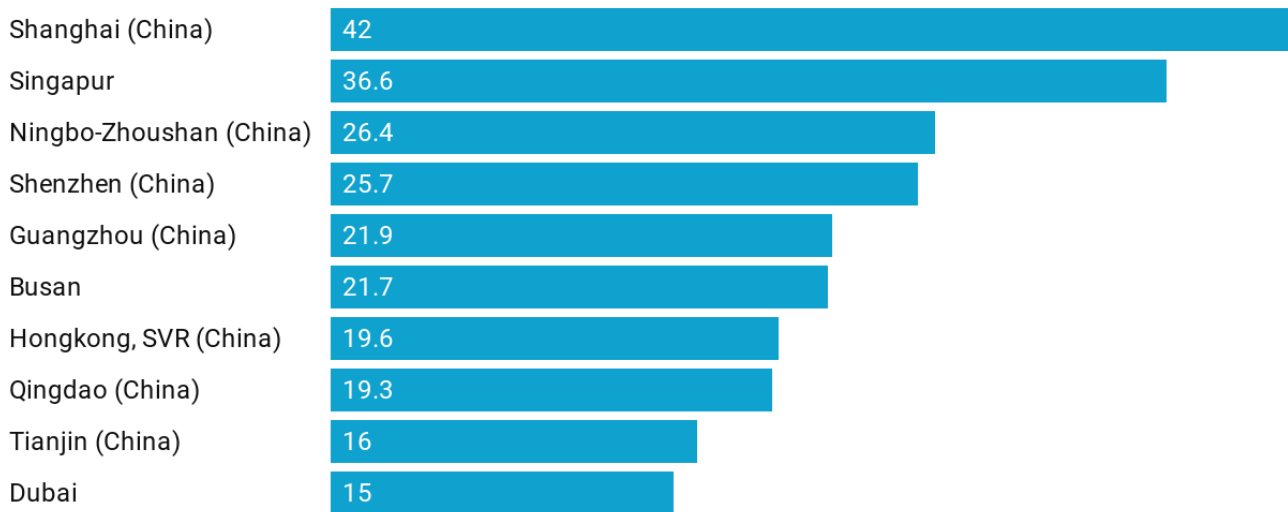
Neben dem Seeweg zwischen China, dem Indischen Ozean, Afrika und dem Mittelmeer, der bereits vor 2017 als maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts bekannt war, sollen laut der Vision noch zwei weitere Seerouten entwickelt werden. Eine erstreckt sich vom Reich der Mitte in Richtung Ozeanien und den Südpazifik. Zudem soll die Volksrepublik über das Nordpolarmeer mit Europa verbunden werden, die sogenannte polare Seidenstraße.



## China setzt gesammelte Erfahrungen aus dem Heimatmarkt global ein

Sieben der umschlagstärksten Häfen weltweit befinden sich mittlerweile im Reich der Mitte. Somit konnten chinesische Firmen diverse Managementenerfahrung in der Heimat sammeln. Nun soll mit dem gewonnenen Know-how und den entwickelten Technologien die Internationalisierung der Branche vorangetrieben werden.

## Sieben von zehn - Größte Häfen weltweit \*



\* Umschlagsvolumen im Jahr 2018; in Mio. TEU

Source: Lloyd's List One Hundred Container Ports 2019 • Created with Datawrapper

[Auf Datawrapper anschauen](#)

Im Bereich Hafenmanagement und bei Beteiligungen, die chinesische Unternehmen an Häfen weltweit halten, sind häufig folgende Player involviert:

- China Merchants Port Holdings (CMPort): Tochter der staatlichen China Merchants Group
- COSCO Shipping Ports Limited
- Terminal Link: China Merchants Group hält 49 Prozent der Firmenanteile

Zugleich sind häufig die folgenden Bauunternehmen am Bau von Hafeninfrastruktur beteiligt. Beide gehören zur China Communications Construction Company (CCCC):

- China Road & Bridge Corporation (CRBC)
- China Harbour Engineering Company (CHEC)

Daneben engagieren sich aber auch zahlreiche weitere Unternehmen aus der Volksrepublik am Auf-, Ausbau und Betrieb von maritimer Infrastruktur auf Drittmärkten. Beteiligungsformen unterscheiden sich stark. Manchmal sind Projekte von chinesischen Banken finanziert, zuweilen gewannen chinesische Firmen auch internationale Ausschreibungen. Zudem agieren Staatsfirmen als Investoren und/oder Baudurchführer. In anderen Fällen wurden Kooperationsvereinbarungen mit Häfen im Reich der Mitte geschlossen.

### „Hafen + Park + Stadt“

Häufig geht der Bau von Häfen mit chinesischer Beteiligung mit einem „Hafen + Park + Stadt“-Konzept einher. So werden in Hafennähe auch Industriezonen entwickelt. Im Hinterland sollen Städte entstehen, die die Arbeiter des Hafens und der Industrieparks beheimaten. Ein Beispiel hierfür ist die Suez Canal Economic Zone in Ägypten. Viele dieser Projekte sind bisher aber nicht über die Planungsphase hinausgekommen, so beispielsweise Melaka Gateway in Malaysia oder die Kyaukphyu Special Economic Zone in Myanmar.

### China verfolgt vielschichtige Ziele

Aus ökonomischer Sicht verfolgt China mit dem Engagement an Häfen weltweit eine ganze Reihe an Zielen. In erster Linie sollen bestehende Handelsrouten gesichert und neue erschlossen werden. Investitionen in Häfen an kritischen Verkehrswegen wie am Suezkanal oder in der Straße von Malakka in Südostasien tragen dazu bei, diese wichtigen Seewege auch zukünftig nutzen zu können. Dagegen bemüht sich die chinesische Regierung schon länger um die Schaffung von alternativen Routen, beispielsweise durch den Bau von Häfen in Pakistan und Myanmar. Von dort aus sollen Waren und Rohstoffe wie Öl und Gas per Land beziehungsweise Pipeline in den Westen der Volksrepublik transportiert werden, um so die Straße von Malakka zu umgehen, durch die heute noch etwa 80 Prozent der chinesischen Rohöllieferungen transportiert werden.

Auch die polare Seidenstraße durch die Nordostpassage soll einen neuen Handelsweg schaffen und zudem die Nutzung natürlicher Rohstoffe in der öl- und gasreichen Arktis ermöglichen. Investitionen in den Hafen von Newcastle in Australien (größter Kohleexporthafen der Welt) und geplante Projekte im Nahen Osten wie in Kuwait, Oman, Israel oder Libanon sind außerdem essenziell für die Rohstoffsicherung. Neben der Nutzung von Ressourcen hat China in Afrika auch ein Interesse daran, neue Absatzmärkte für seine Produkte zu schaffen und arbeitsintensive Fertigung aus der Volksrepublik in afrikanische Industriezonen zu verlagern. Der (Aus-)Bau von Häfen und der anknüpfenden Transportinfrastruktur bildet hierfür eine wichtige Voraussetzung.

### Initiative bleibt nicht ohne Risiken

Doch sind mit dem chinesischen Engagement im maritimen Bereich auch Risiken für die entsprechenden Länder verbunden. So treiben die Projekte teilweise die Staatsschulden in die Höhe. Die Regierung in Myanmar hat unter anderem aus diesem Grund etwa die Schuldenlast und die Eigentumsverhältnisse beim Bau des Hafens in Kyaukphyu neu verhandelt. In Kambodscha klagt die lokale Bevölkerung über Überfremdung durch chinesische Kreuzfahrttouristen, die in chinesischen Hotels absteigen, in chinesischen Restaurants speisen und in Supermärkten mit chinesischen Produkten einkaufen.

Bei einigen Projekten stellt sich zudem die Frage der Wirtschaftlichkeit. So auch beim von chinesischen Firmen gebauten und betriebenen Hafen in Hambantota in Sri Lanka, den nur wenige Schiffe pro Woche anfahren. Für das geplante Vorhaben im Rahmen des Melaka Gateway zeigte beispielsweise eine Weltbankstudie, dass ein weiterer Hafen an Malaysias Westküste nicht gebraucht werde. Nicht zuletzt deshalb bestehen Ängste, dass beide Häfen strategisch zur militärischen Nutzung angelegt sein könnten. Vor allem Indien hegt die Befürchtung, dass sich China militärisch im Indischen Ozean ausbreiten könnte. Dass hinter der maritimen Seidenstraße auch solche Interessen stecken können, beweist der Aufbau der ersten chinesischen Militärbasis außerhalb der Heimat in Dschibuti.

### Mehr zu:

China / Welt

Seidenstraße / Schiffsverkehr, Häfen / Tiefbau, Infrastrukturbau / Konnektivität

Wirtschaftsumfeld

## Kontakt

Lisa Flatten

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 392

 [Ihre Frage an uns](#)

---

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.