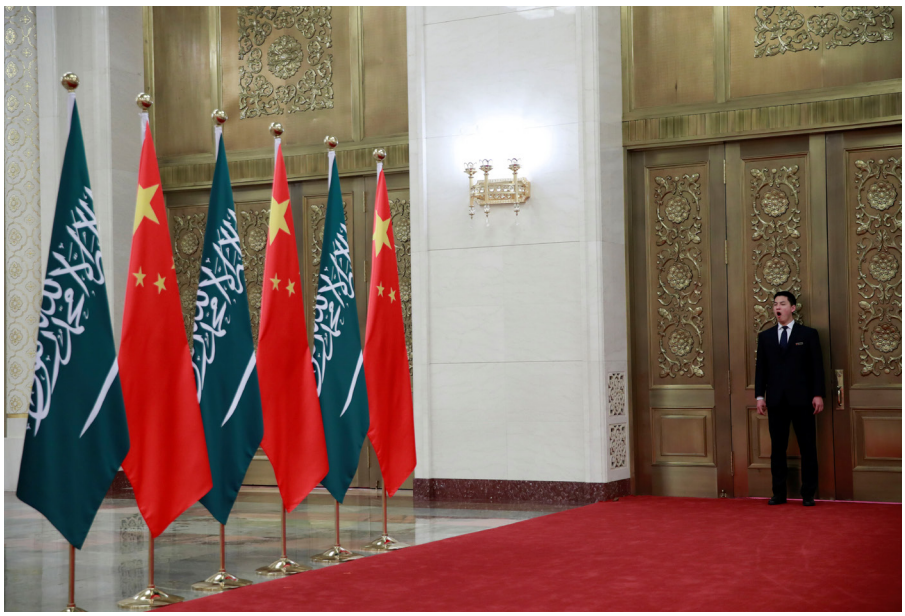
Der Nahe Osten und Chinas Neue Seidenstrasse

China ist im Nahen Osten immer stärker präsent, namentlich im Rahmen der «Belt and Road Initiative». Während die USA ihr Engagement in der Region zurückfahren, muss Europa sich fragen, was die verstärkten chinesischen Bemühungen im Nahen Osten für seine Interessen bedeuten.

Von Lisa Watanabe



Ein Personenschützer bewacht das Treffen des saudischen Kronprinzen Mohammad Bin Salman und des chinesischen Präsidenten Xi Jinping in Peking am 22. Februar 2019. *How Hwee Young / Reuters*

China hat sein Engagement im Nahen Osten in den letzten Jahren verstärkt und die Beziehungen zu einer Vielzahl von Ländern ausgebaut, auch zu solchen auf verschiedenen Seiten regionaler Gräben. Chinas hat den Handel mit der Region ausgebaut und sich zu einem wichtigen Import-Export-Partner für Länder wie Israel, Saudi-Arabien, Katar und Iran sowie zu einem immer bedeutenderen Investor entwickelt. Im Mittelpunkt der wachsenden Präsenz Chinas in der Region steht Pekings «Belt and Road Initiative» (BRI). Diese auch als Neue Seidenstrasse bekannte Initiative soll die Verbindungen zwischen Asien, Afrika und Europa intensivieren, um das chinesische Wirtschaftswachstum und damit die Legitimität des Regimes im eigenen Land anzutreiben. Gerade der Nahe Osten ist für die maritime Komponente der BRI von besonderer Bedeutung, da er an der strategischen Schnittstelle zwischen Asien, Europa und Afrika liegt und China von Energieimporten aus der Region auf dem Seeweg abhängig.

Obwohl die BRI als Quelle für enormes Entwicklungspotenzial in der Region beworben wird, scheinen die klaren Nutzniesser bisher diejenigen Länder zu sein, die für die Sicherheit der chinesischen Energieversorgung und Schifffahrt wichtig sind. Das sind vor allem die reichen Golfstaaten und Israel. Ungeachtet der einseitigen Fokussierung der BRI wird Chinas verstärktes wirtschaftliches Engagement in der Region unweigerlich dazu führen, dass das Land stärker in Fragen der regionalen Sicherheit verwickelt sein wird. Während die USA ihr Engagement in der Region zurückfahren, muss Europa sich fragen, ob und – wenn ja – bei welchen Fragen man China einbinden will.

Die BRI im Nahen Osten

Die 2013 von Xi Jinping vorgestellte BRI bildet einen Oberbegriff für Projekte, mit denen in erster Linie neue Märkte erschlossen und globale Lieferketten gesichert werden sollen, um zu nachhaltigem chinesischem Wirtschaftswachstum und Chinas sozialer Stabilität beizutragen.

Die BRI besteht aus zwei Komponenten. Die Seewegkomponente – die Maritime Seidenstrasse (MSRI) – verbindet China über den Nahen Osten mit Europa und Afrika. Das Äquivalent für den Landweg – der Seidenstrassen-Wirtschaftsgürtel (SREB) – soll China hauptsächlich über Zentralasien, in geringerem Umfang aber auch über den Nahen Osten, mit Europa

© 2019 Center for Security Studies (CSS), ETH Zürich

verbinden. Die Maritime Seidenstrasse ist für den Nahen Osten weitaus bedeutender. Sie soll vom Südchinesischen Meer über den Indischen Ozean, den Golf von Aden und den Suezkanal bis zur griechischen Hafenstadt Piräus verlaufen.

Es gibt mehrere Gründe, warum der Nahe Osten für die Maritime Seidenstrasse eine so zentrale Rolle spielt. Um seine Wirtschaft am Laufen zu halten, ist China zunehmend auf Energieimporte angewiesen. 2013 wurde China zum weltweit grössten Importeur von Rohöl. Fast die Hälfte des chinesischen Rohölverbrauchs stammt aus dem Nahen Osten, ebenso wie 10 bis 20 Prozent seiner Erdgasimporte. China ist somit bei seinem Energiebedarf stark vom Nahen Osten abhängig, und Energiesicherheit ist daher für das Land von grösster Bedeutung.

Entsprechend ist die Sicherheit der Schifffahrt für China ein wichtiges Anliegen. Die meisten Frachtschiffe, darunter Öltanker, müssen auf ihren Fahrten zwischen China und Europa mehrere Engstellen in der Region passieren. Bis zu ein Drittel des auf dem Seeweg beförderten Rohöls durchquert die Strasse von Hormuz vor der Küste des Iran und der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE). Ausserdem verläuft die Seeroute zwischen China und Europa durch die Meeresstrasse Bab al-Mandab zwischen Dschibuti und dem Jemen. Dies macht Chinas Energieimporte, ebenso wie auch seine Warenlieferungen, anfällig für Piraterie und Behinderungen durch regionale Spannungen und Konflikte. Daher sucht Peking auch nach alternativen Routen, mit denen sich solche Nadelöhre auf den Seewegen umgehen lassen.

China ist in Bezug auf seinen Energiebedarf stark vom Nahen Osten abhängig.

Vor diesem Hintergrund bindet China die Länder der Region durch Absichtserklärungen und Partnerschaften unterschiedlicher Intensität. Der Schwerpunkt der Beziehungen liegt, wenig überraschend, auf der Zusammenarbeit im Energiebereich und dem Aufbau von Infrastrukturen. Dies umfasst beispielsweise den Bau von Seehäfen und Verkehrsinfrastrukturen, die als entscheidend für sicherere Seewege erachtet werden, sowie die Schaffung alternativer Transportwege. Peking versucht aber auch, die Handelsbeziehungen mit der Region zu intensivieren. In geringerem Umfang dient die BRI ferner dem zwischenmenschlichen Austausch.

Für die im Rahmen der Maritimen Seidenstrasse unterstützten Projekte steht eine Reihe neuer Finanzinstrumente bereit. Diese umfassen einen Seidenstrassen-Fonds von 100 Milliarden US-Dollar sowie auf institutioneller Seite die Asiatische Infrastrukturinvestmentbank (AIIB) und staatliche chinesische Banken, darunter die China Development Bank, die Export-Import-Bank of China und die Industrial and Commercial Bank of China. Zudem hat China mit Ländern der Region eine Reihe von Währungsswaps abgeschlossen, um den Handel zu erleichtern.

Im Mittelpunkt der Maritimen Seidenstrasse stehen Länder wie Saudi-Arabien, die VAE, Iran und Ägypten. Peking hat mit jedem dieser Länder umfassende strategische Partnerschaften abgeschlossen und dabei zu verstehen gegeben, diese um weitere Aspekte erweitern zu wollen. Es liegt auf der Hand, warum diese Länder für die Maritime Seidenstrasse so wichtig sind.

Saudi-Arabien liefert den Grossteil der chinesischen Rohölimporte und verdient schon deshalb besonderes Augenmerk. Die VAE liegen an der Strasse von Hormuz und sind daher wichtig, um die reibungslose Passage von Ölfrachtern nach China zu gewährleisten. Seine Lage und seine moderne Infrastruktur machen das Land zudem zu einem wichtigen Tor zu den Märkten des Nahen Ostens.

Auch den Iran versucht China einzubinden, um seine Energiezufuhr zu diversifizieren und seine diesbezügliche Abhängigkeit von Saudi-Arabien zu verringern. Zudem will man die Zusammenarbeit mit Teheran intensivieren, um das Risiko von Störungen des Seeverkehrs durch die Strasse von Hormuz zu minimieren. Der Iran droht immer wieder, die Meerenge zu schliessen, was die Ölpreise in die Höhe treiben und den Energienachschub stören würde. Peking ist daher bestrebt, enge Beziehungen zu Teheran aufzubauen. Darüber hinaus hofft Peking, dass iranisches Öl eines Tages auf dem Landweg nach China gelangen kann, was die Abhängigkeit von den Seewegen und die damit verbundenen Risiken verringern würde.

Auch Ägypten ist angesichts der Bedeutung des Suezkanals für den Transport chinesischer Waren nach Europa wichtig. Dennoch sucht China nach alternativen Wegen zum Mittelmeer, beispielsweise durch Israel. Dies macht auch Israel für die Maritime Seidenstrasse zu einem bedeutenden Land, wenn auch weniger kritisch als Ägypten.

Regionale Auswirkungen

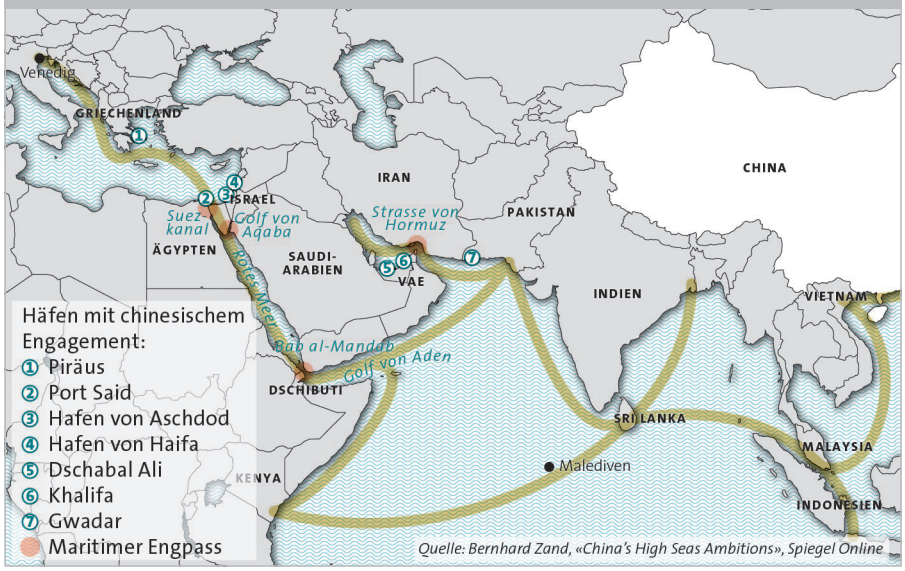
Natürlich verfolgt China ein klares eigenes Interesse an einer verstärkten Zusammenarbeit mit den Staaten der Region. Dennoch hat Peking die BRI (und damit die MSRI) als «Win-Win»-Initiative konzipiert, die auch seinen Partnern zugutekommen soll. Viele Länder der Region sind an der BRI interessiert, weil sie eine hochwertige Infrastruktur benötigen, in einigen Fällen sogar einen Wiederaufbau – ganz zu schweigen von der Frage nach der Finanzierung solcher Projekte. Angesichts des Wachstums der jungen Bevölkerung werden chinesische Investitionen und die Möglichkeit, den Handel mit China zu intensivieren, auch als Möglichkeit gesehen, dringend benötigte Arbeitsplätze zu schaffen.

Die Maritime Seidenstrasse ist jedoch nicht nur für die weniger wohlhabenden Länder der Region von Interesse, sondern auch für die rohstoffreichen Länder. Diese hoffen, dass eine verstärkte Zusammenarbeit mit China ihre Ölexporte ankurbeln wird, insbesondere nach dem Rückgang der Nachfrage aus den USA. Diese Länder sehen chinesische Investitionen zudem als eine Möglichkeit, ihre Volkswirtschaften längerfristig zu diversifizieren, ganz im Einklang mit den Entwicklungsplänen vieler Golfstaaten, die eine Verringerung der Abhängigkeit vom Öl beinhalten.

Auch wenn sich die gesamte Region Hoffnungen macht, werden die wirtschaftlichen Gewinne aus der Maritimen Seidenstrasse vermutlich ungleich verteilt sein. Die grössten Nutzniesser sind bisher die reichen Golfstaaten, insbesondere Saudi-Arabien und die VAE. Saudi-Arabien ist heute Chinas wichtigster Handelspartner im Nahen Osten. China wiederum ist der grösste Handelspartner des Königreichs. Den grössten Teil des Handelsvolumens machen aus saudischer Sicht der Export von Öl und petrochemischen Erzeugnissen sowie der Import von Maschinen und Konsumgütern aus. Zudem ist das Königreich das bevorzugte Ziel chinesischer Investitionen in der Region, die sich bislang weitgehend auf den Energiesektor konzentrieren. Chinesische Unternehmen investieren in der Regel in petrochemische Anlagen sowie in den Bau und die Wartung

© 2019 Center for Security Studies (CSS), ETH Zürich

Chinas Maritime-Seidenstrasse-Initiative



Quelle: Bernhard Zand, «China's High Seas Ambitions», Spiegel Online

von Kernkraftwerken und Forschungsreaktoren. Dies hilft Saudi-Arabien dabei, angesichts des steigenden inländischen Energieverbrauchs und zur Neige gehender fossiler Reserven alternative Energiequellen zu finden. Die Hoffnung ist, dass zusätzliche Investitionen, wie das Joint Venture zur Schaffung eines Industrieparks in dem Wirtschaftsprojekt «Jazan Economic City», zur Diversifizierung der saudischen Wirtschaft beitragen werden, zusammen mit Infrastrukturen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Wirtschaft und Tourismus.

Nach Saudi-Arabien sind die VAE zum zweitgrössten Handelspartner Chinas geworden. Dabei umfasst der Handel hauptsächlich emiratische Öl- und Erdgasexporte einerseits und Importe von chinesischen Textilien, Leichtindustrieprodukten und Maschinen andererseits. Ihre strategische Lage und die hervorragende Infrastruktur machen die VAE zu einer attraktiven Drehscheibe für die chinesische Exportwirtschaft. Die Emirate haben dies erfolgreich im Sinne ihrer eigenen Entwicklungsziele genutzt. Im Jahresverlauf haben die VAE und China Vereinbarungen im Wert von rund 3,4 Milliarden US-Dollar unterzeichnet, um Dubais Rolle als regionale Logistikdrehscheibe für chinesische Waren zu stärken. Dies umfasst auch den Ausbau des Tiefwasserhafens von Dschabal Ali. Auch der Hafen Khalifa in Abu Dhabi dürfte von der intensivierten Zusammenarbeit im Rahmen der Maritimen Seidenstrasse profitieren.

Wie zu erwarten, verzeichnet auch Ägypten höhere Investitionen aus China. Bei mehreren der unter Präsident Abdel Fattah el-Sisi gestarteten Vorzeigeprojekte Ägyptens spielt China eine Schlüsselrolle. Der Bau einer neuen Verwaltungshauptstadt beispielsweise wird zum Teil durch ein Darlehen der Industrial and Commercial Bank of China in Höhe von 3 Milliarden US-Dollar finanziert. Darüber hinaus investiert China in die Sanierung des Suezkanals und Port Saids sowie in Industriegebiete des Landes. Ob alle diese Projekte tatsächlich den Entwicklungszielen Ägyptens dienen werden, bleibt abzuwarten: Bei einigen handelt es sich eindeutig um Prestigeprojekte, deren Potenzial für die Schaffung von Arbeitsplätzen zweifelhaft ist. Manche dieser Projekte könnten sich als Fehlplanung erweisen; schliesslich beläuft sich die ägyptische Staatsschuldenquote bereits auf rund 80 Prozent des BIP.

Neben den Investitionen in Ägypten treibt Peking den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Israel voran, um unter Umgehung des Suezkanals eine Route vom Roten Meer zum Mittelmeer zu schaffen. China errichtet deshalb eine Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecke von Eilat am Golf von Aqaba nach Aschdod an der Mittelmeerküste und investiert in den Ausbau des dortigen Hafens. Geplant ist zudem der Bau eines neuen Hafens in Haifa, nördlich von Tel Aviv. China hofft, von diesen Häfen aus Waren ins griechische Piräus transportieren zu können, dessen Hafen von der China Ocean Shipping Company betrieben wird. Für Israel dürften sich diese Projekte als vorteilhaft erweisen, für Ägypten aber möglicherweise als negativ, wenn der Suezkanal an Bedeutung verlieren sollte.

Ein Land, das von der Maritimen Seidenstrasse bislang nicht im erhofften Umfang profitiert hat, ist der Iran. Hatte China gehofft, den Handel mit dem Iran insbesondere im Bereich der Ölimporte deutlich zu steigern, so wurde dieser Plan durch den Rückzug der USA aus dem Atomabkommen und die Auferlegung von Sanktionen und Sekundärsanktionen zunichtegemacht. Angesichts der Tatsache, dass die USA für China ein weitaus wichtigerer Handelspartner sind als der Iran, hat China bisher versucht, die US-Sanktionen einzuhalten. Dies führte dazu, dass die Ölimporte aus dem Iran zurückgingen. Zudem haben chinesische Unternehmen einen Grossteil ihrer geschäftlichen Aktivitäten im Land eingestellt. Angesichts dieser Entwicklungen ist die Bedeutung Saudi-Arabiens für die Energieversorgung Chinas ungebrochen.

«Win-Win»-Situationen scheinen sich also nur für die ohnehin bereits reichen Länder der Region zu ergeben, insbesondere Saudi-Arabien, die VAE und Israel. Es ist durchaus möglich, dass Länder mit prekärerer Wirtschaftslage, wie Ägypten, nicht die erwarteten Vorteile erzielen werden. Noch bescheidener wird die Bilanz vermutlich für ärmere Länder ausfallen, die für die Sicherheit der Energieversorgung und der Schifffahrt weniger wichtig sind. Einerseits dürfte das chinesische (Eigen-) Interesse an Stabilität in der Region dazu führen, dass die Vorteile der Maritimen Seidenstrasse nicht nur den wenigen Reichen zugutekommen, und zur regionalen Entwicklung und Stabilität beitragen. Andererseits könnte ein instabiles Investitionsklima, gerade in Ländern wie Syrien und Libyen, in denen ein Ende der Bürgerkriege noch nicht absehbar ist, die Bereitschaft Chinas, sich zu engagieren, begrenzen. Die grossen Vorteile der Maritimen Seidenstrasse könnten daher nur einigen Wenigen vorbehalten sein.

China und die regionale Sicherheit

Die MSRI hat nicht nur Auswirkungen auf die Region, sondern auch auf andere externe Akteure, die im Nahen Osten Interessen haben, darunter Europa. Bisher hat sich China auf geoökonomische Faktoren konzentriert und Sicherheitsfragen in erster Linie den USA überlassen. Allerdings könnten die gewachsenen Wirtschafts-

Weiterführende Literatur

Maha S. Kamel, «China's Belt and Road Initiative: Implications for the Middle East», *Cambridge Review of International Affairs* 31:1 (2018)

Julia Gurol, «Rivals or partners? Interdependencies between the EU and China in the Middle East», *CARPO Study,* Oktober 2018

Camille Lons, Jonathan Fulton, Degang Sun, Naser Al-Tamimi, «China's Great Game in the Middle East», *ECFR Policy Brief,* Oktober 2019

und Energieinteressen an der Region sowie die wachsende Zahl chinesischer Staatsangehöriger, die dort leben und arbeiten, dazu führen, dass sich China gezwungen sieht, sich stärker mit regionalen Sicherheitsfragen zu beschäftigen. Im Zusammenspiel mit dem erwarteten Rückzug der USA aus ihren Engagements führt dies in Peking bereits zu der Erkenntnis, in Fragen der Sicherheit im Nahen Osten möglicherweise mehr Anstrengungen unternehmen zu müssen, so sehr dies der chinesischen Regierung auch widerstreben mag.

Nichtsdestotrotz würde dies im Einklang mit dem zunehmenden Engagement Chinas in Sicherheitsaspekten der Region stehen. In den letzten Jahren hat China sich im Bereich der Friedensförderung und Mediation bereits stärker engagiert. Seit 2006 beteiligt sich China an der UNO-Friedensmission im Libanon. Ausserdem war Peking in die Vermittlung bei einigen der schärfsten Konflikte in der Region eingebunden, darunter der syrische Bürgerkrieg und die Auseinandersetzungen zwischen Israel und Palästina.

Darüber hinaus hat Peking in Dschibuti an der Meeresstrasse Bab al-Mandab im Gegenzug für Militärhilfe seine erste Militärbasis ausserhalb des eigenen Territoriums errichtet. Dieser Stützpunkt dient dem Nachschub für die Chinesische Volksbefreiungsarmee, die am Golf von Aden eine ständige Marinepräsenz unterhält, um Operationen zur Bekämpfung von Piraten und andere Kriseneinsätze im Nahen Osten und in Afrika durchzuführen. So wurden chinesische Staatsangehörige 2011 aus Libyen und 2015 aus dem Jemen evakuiert.

China verstärkt zudem die militärische Zusammenarbeit mit dem Iran, um für sichere Seewege in der Strasse von Hormuz zu sorgen. In den letzten Jahren führte China gemeinsame Militärübungen mit dem Iran durch, bei denen chinesische Kriegsschiffe in den Persischen Golf einfuhren. Angeblich zieht Peking auch die Nutzung des pakistanischen Hafens Gwadar in Betracht, an dessen Ausbau das Land bereits beteiligt ist. So könnte China in der Nähe der Meerenge militärische Präsenz zeigen.

Auswirkungen auf Europa

Angesichts des stärkeren chinesischen Engagements in der Region wird Europa darüber nachdenken müssen, was dies für europäische Interessen im Nahen Osten bedeutet – insbesondere vor dem Hintergrund, dass die USA sich immer mehr zurückziehen und mehrere externe Akteure verstärkt präsent sind.

In einigen Fragen werden China und Europa unterschiedlicher Auffassung sein. Obwohl beide ein Interesse an regionaler Stabilität haben, unterscheiden sich ihre Ansätze, wie sich eine solche Stabilität erreichen lässt. China betont die Bedeutung von nationaler Souveränität und Nichteinmischung und sieht Entwicklung als Grundvoraussetzung für Stabilität. Europa hingegen hält auch Menschenrechte und Rechtsstaatlichkeit für wesentliche Bestandteile langfristiger Stabilität. Infolgedessen könnte es für Europa angesichts der zunehmenden Präsenz Chinas in der Region schwieriger werden, für eine regelbasierte Ordnung zu werben.

Allerdings ist das Engagement Chinas in der Region weiterhin auf wenige Staaten konzentriert. Obwohl China für diese Länder zu einem wichtigen Partner wird, dürfte ihren Regierungen klar sein, dass China keine wirkliche Alternative zu anderen externen Akteuren in der Region darstellt. Der Handel mit Europa sowie die Investitionen und Entwicklungshilfe aus Europa stehen bei den Regierungen der Region nach wie vor hoch im Kurs. Dennoch muss Europa besser verstehen, welcher Art das wirtschaftliche Engagement Chinas in der Region ist, ob und welchen Einfluss dieses Engagement hat und wie Europa in einem zunehmend multipolaren regionalen Umfeld seine eigenen Interessen vertreten kann.

Zudem engagiert sich China in Fragen regionaler Sicherheit nur zögerlich und scheint weiterhin anderen externen Akteuren die Führung bereitwillig zu überlassen. Folglich kann es Raum für eine Zusammenarbeit mit Peking in Sicherheitsfragen geben. China hat die Bereitschaft gezeigt, in multilateralen Formaten mitzuarbeiten, wozu der syrische Bürgerkrieg, das iranische Atomprogramm und die Frage einer sicheren Schifffahrt in der Strasse von Hormuz gehören. Diese Bereitschaft ist vielversprechend. Europa könnte seine deutlich umfassendere Erfahrung in der Region nutzen, um China in Fragen von gemeinsamem Interesse einzubeziehen und, wo immer möglich, multilaterale Lösungen zu finden.

Europa und China dürften daher in einigen Fragen unterschiedlicher Auffassung sein, in anderen Fragen aber von Fall zu Fall zur Zusammenarbeit in der Lage sein. Angesichts eines weniger ausgeprägten oder zuverlässigen Engagements der USA für die Sicherheit dieser Region wird es für Europa umso wichtiger, China in einer Weise einzubeziehen, die seinen eigenen Interessen im Nahen Osten zugutekommt. Daher muss den Herausforderungen und Chancen, die sich aus dem wachsenden Engagement Chinas in der Region ergeben, mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Dr. Lisa Watanabe ist Senior Researcher und leitet das Team Schweizerische und Euro-Atlantische Sicherheit am Center for Security Studies (CSS) der ETH Zurich. Sie ist u.a. Autorin von «Russia's Renaissance in the Arab World (2019)».

Die **CSS Analysen** zur Sicherheitspolitik werden herausgegeben vom Center for Security Studies (CSS) der ETH Zürich. Jeden Monat erscheinen zwei Analysen auf Deutsch, Französisch und Englisch. Das CSS ist ein Kompetenzzentrum für schweizerische und internationale Sicherheitspolitik.

Herausgeber: Julian Kamasa, Fabien Merz, Lisa Watanabe, Benno Zogg
Lektorat: Benno Zogg
Layout und Infografiken: Miriam Dahinden-Ganzoni
ISSN: 2296-0236; DOI: 10.3929/ethz-b-000382075

Feedback und Kommentare: analysen@sipo.gess.ethz.ch
Bezug und Abonnement: www.css.ethz.ch/cssanalysen

Zuletzt erschienene CSS-Analysen:

Landesversorgung als Vorsorge für den Krisenfall Nr. 253
Waffenstillstände in innerstaatlichen Friedensprozessen Nr. 252
KI als militärische Befähigungstechnologie Nr. 251
Russland und China: Potenzial der Partnerschaft Nr. 250
Kasachstan: Zentrales Puzzleteil in Chinas Belt und Road Nr. 249
Die strategische Autonomie Europas und die USA Nr. 248

© 2019 Center for Security Studies (CSS), ETH Zürich