



Chinas Hafenprojekte entlang der Arabischen Halbinsel

amicus sharqi

Dezember 2022

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund sich vertiefender Beziehungen zwischen der Volksrepublik China und Staaten des Mittleren Ostens nimmt auch das Engagement Pekings in Infrastrukturprojekten in der Region zu. Dabei treten unterschiedliche und teilweise spezifische chinesische Vorgehensweisen hervor, darunter wenig überraschend die starke Vernetzung des Partei- und Staatsapparates. Während sich westliche Beobachter häufig auf sicherheitspolitische Auswirkungen konzentrieren, verändert sich die wirtschaftliche Lage tendenziell zuungunsten europäischer Unternehmen.

ISPSW

Das Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung (ISPSW) ist ein privates, überparteiliches Forschungs- und Beratungsinstitut.

In einem immer komplexer werdenden internationalen Umfeld globalisierter Wirtschaftsprozesse, weltumspannender politischer, ökologischer und soziokultureller Veränderungen, die zugleich große Chancen, aber auch Risiken beinhalten, sind unternehmerische wie politische Entscheidungsträger heute mehr denn je auf den Rat hochqualifizierter Experten angewiesen.

Das ISPSW bietet verschiedene Dienstleistungen – einschließlich strategischer Analysen, Sicherheitsberatung, Executive Coaching und interkulturelles Führungstraining – an.

Die Publikationen des ISPSW umfassen ein breites Spektrum politischer, wirtschaftlicher, sicherheits- und verteidigungspolitischer Analysen sowie Themen im Bereich internationaler Beziehungen.



Analyse

Hafenprojekte bilden einen beachtlichen und in westlichen Medien teilweise kritisch begleiteten Teil chinesischer Auslandsinvestitionen in Staaten des Mittleren Ostens und darüber hinaus. In einer Analyse der US-Sicherheitsorganen nahestehenden Beratungsfirma Booz Allen Hamilton wurden 2005 einige der Projekte in eine ‚string of pearls‘-Strategie eingeordnet, mit der China versucht, die Sicherheit seiner Handelswege durch eine Kette von Hafenanlagen unter eigener Kontrolle zu gewährleisten¹. In Deutschland gewann das Thema kurzzeitig im November 2022 anlässlich der Übernahme von Anteilen des Hamburger Hafens durch die Reederei COSCO² an Bedeutung. Der Fokus der Betrachtung liegt häufig bei geopolitischen und sicherheitspolitischen Erwägungen, die zugleich ein hohes Maß an Koordination, homogene Entscheidungsfindung und Zielabsprachen voraussetzen. Da eine Reihe der chinesischen Investitionen Hafeninfrastrukturen in Staaten der Arabischen Halbinsel betreffen, bietet sich ein Vergleich dieser Projekte an, der es aufgrund der Überschaubarkeit der Aktivitäten auch erlaubt, Genese und Verantwortliche etwas detaillierter zu betrachten.

Vereinigte Arabische Emirate

Ein durchaus bedeutendes Projekt, das im November 2021 zeitweise international Aufsehen erregte, ist die Errichtung einer Sonderwirtschaftszone (SWZ) im Hafen Khalifa zwischen Abu Dhabi und Dubai³ unweit des Freihafens Jebel Ali. Sicherheitsorgane der USA hatten nach eigenen Angaben Erkenntnisse, denen zufolge die Anlage für militärische Zwecke genutzt würde⁴. Eine Diskussion über die Errichtung eines chinesischen Militärstützpunktes in den VAE, die ihrerseits enge Beziehungen zu westlichen Staaten aufweisen⁵, schloss sich an. Dass es sich um ein strategisches wirtschaftspolitisches Vorhaben handelt, zeigt seine Entstehung. Im Rahmen der Entwicklungsstrategien der VAE und der chinesischen ‚Neuen Seidenstraßeninitiative‘ und im Vorfeld eines Besuches Xi Jinpings in den VAE im Jahr 2018 bei dem 18 Vereinbarungen getroffen wurden, erfolgten Zusagen zu chinesischen Investitionen in der Freihandelszone Khalifa. Im innerchinesischen Entscheidungsprozess wurde die Projektführung von der NDRC⁶ an die Provinz Jiangsu⁷ vergeben, die wiederum ein Unternehmen namens Jiangsu Overseas Cooperation (JOCIC - 江苏海投) zur Umsetzung gründete⁸. Das Projekt, das sich selbst noch im Aufbau befindet, weist auf eine deutliche Top-Down-Vorgehensweise hin. Zudem ist die Übertragung einer auf höchster Ebene gefallenen wirtschaftspolitischen Entscheidung auf eine Provinz kein unübliches Vorgehen und entspricht durchaus der stärkeren Einbindung der Regionen in die bereits 1979 formulierte ‚go-out-policy‘, mit

¹ Ein Bericht des European Council on Foreign Affairs vom Oktober 2021 spricht von ‚China’s great game in the Middle East‘ – Die Nutzung des aus der Kolonialzeit stammenden Begriffs ‚the great game‘ zur Beschreibung von Aktionen ehemals kolonisierter Staaten erscheint nicht nur in historischer Sicht angreifbar.

² Die Reederei belegt Platz 127 auf der Fortune Global 500-Liste für 2022.

³ Der China-UAE Industrial Capacity Cooperation Industrial Park soll ein Teil der Freihandelszone des Khalifa Hafens sein.

⁴ Siehe z.B.: Secret Chinese Port Project in Persian Gulf Rattles U.S. Relations With U.A.E. (<https://www.wsj.com/articles/us-china-uae-military-11637274224>). Später wurde berichtet, dass die Arbeiten an einem COSCO-Terminal, bei dem die US-Behörden eine militärische Nutzung vermuteten, eingestellt wurden.

⁵ Der amerikanische Verteidigungsminister verkündete einmal, dass im für die Region zuständigen Central Command der US-Armee in diesem Zusammenhang von ‚little Sparta‘ gesprochen werde. Der Sultan von Abu Dhabi selbst verbrachte Teile seiner militärischen Ausbildung in Sandhurst.

⁶ Nationale Reformkommission mit der Aufgabe nationaler Wirtschaftskoordination. Sie ist aus der klassischen kommunistischen Planungskommission hervorgegangen.

⁷ Von 1999 bis 2003 hatte Xi Jinping einen Posten in der Jiangsu inne.

⁸ Entsprechend des Internetauftritts der JOCIC ist ihre KP-Zelle vergleichsweise aktiv. Der CEO und Parteisekretär des Unternehmens (郑一敏) ist zugleich auch Vizepräsident und Mitglied im Parteikomitee der provinzeigenen Jiangsu International Economic and Technical Cooperation Group.



dem Ziel, Investitionen im Ausland zu fördern, die in neuerer Zeit mit der ‚Neuen Seidenstraßeninitiative‘ korrespondiert.

Oman

Nach einem Vertrag zur Errichtung einer chinesisch-omanischen Sonderwirtschaftszone im Hafenprojekt Duqm, etwa auf halber Strecke zwischen Muscat und Salalah gelegen, wurde Kritik laut, dass China seine ‚string of pearls‘-Strategie auf den Oman ausweite. Dabei weist die Historie der chinesischen Beteiligung an diesem omanischen Vorzeigeprojekt auf die Initiative Muscats hin. Die ursprünglichen Planungen zur Errichtung eines großen Hafens, von dem man sich einen Impuls für Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen erwartete, begann etwa im Jahr 2000. Am Projektmanagement beteiligt war auch der Hafen Antwerpen-Brügge. 2015 wurde im Rahmen von Investmentseminaren in China auf Investitionsmöglichkeiten hingewiesen und im Umfeld der China-Arab Expo ein Investitionsvertrag mit der Autonomen Region Ningxia unterschrieben⁹, der von staatlichen Organen, wie etwa dem Handelsministerium, unterstützt wurde. Dies geschah auch vor dem Hintergrund der ‚Neuen Seidenstraße‘-Kampagnen, in deren Rahmen sich Parteikader profilieren mussten. Als Inlandsprovinz mit wirtschaftlichem Nachholbedarf¹⁰ scheint Ningxia nicht die erste Wahl für ein Hafenprojekt. Die Provinzregierung vergab das Projekt an eine neue Firma namens China-Arab Wanfang Investment Management, die seither für die Projektplanung verantwortlich zeichnet. Am Ende sind mit einer Methanolfabrik, einem Elektrizitätswerk, einem Fünfsternehotel, einer Firma für Solartechnik, einer Entsalzungsanlage, einem Kfz-Werk und einem Hersteller von Baumaterial eine überschaubare Anzahl von Unternehmen Teil der Sonderwirtschaftszone. Bis auf ein Werk stammen die Unternehmen aus Ningxia. 2017 vergab die AIIB¹¹ einen Kredit über 265 Mio. USD für das omanische Vorhaben. Auffällig an dem Projekt ist, dass keines der großen Staatsunternehmen beteiligt ist, der Umfang vergleichsweise begrenzt bleibt und die Auswahl der Unternehmen planlos erscheint. Die Teilnahme von Kadern der Autonomen Region Ningxia zeigt weiterhin auf die Beteiligung der Provinzorgane hin. Insgesamt bieten sich bei diesem Projekt verschiedene Erklärungsmuster an. Zum einen gehört es in die eher ungeordnete, bereits erwähnte ‚go-out-policy‘, mit dem Ziel, neue Absatzmärkte zu erschließen. Zugleich bildet das chinesische Engagement in der SWZ ein weiteres Beispiel für eine Entscheidungsfindung, die zentrale Akteure ebenso einbindet wie die Ebene der Provinzen, die ihrerseits durchaus Autonomie besitzen¹². Ein strategischer Leitgedanke im Sinne der ‚string of pearls‘-Strategie erscheint im Licht der an den Westen angelehnten Politik des Sultanates und des größeren Einflusses westlicher Firmen nicht überzeugend.

⁹ Zur Genese des Projektes siehe: China Trade News 28.12.2017; 中国贸易报 28.12.2017 – 各方合力多错并举 中阿产业园圆梦有方 – Der von der Behörde für Investitionsförderung lancierte Artikel beschreibt zwar die glatte Umsetzung der avisierten Projekte, weist jedoch am Rande auch auf zwei Probleme hin, die die Finanzierung und eine schleppende Umsetzung von Arbeiten vor Ort betreffen. (https://www.chinatradenews.com.cn//epaper/content/1/2017-12/28/A4/20171228A4_pdf.pdf)

¹⁰ Ein am Rande interessanter Nebenaspekt: Das Unternehmen, das hinter dem Duqm-Projekt steht, wird von Wang Xingsheng geleitet, der Vorsitzender der Ningxia Hebei Vereinigung war, eines Projektes, das im Zusammenhang mit der Unterstützung von Inlandsprovinzen durch reichere westliche Provinzen stand (go west policy).

¹¹ Asia Infrastruktur Investment Bank: Eine 2013 von China initiierte Bank mit Sitz in Peking, zu deren Gründungsmitgliedern auch Deutschland gehört. Der Präsident Jin Liqun kann auf eine lange Karriere in chinesischen Finanzinstitutionen zurückblicken.

¹² Siehe hierzu den informativen Artikel aus der SCMP vom 29.08.2022 – Provinces race along Xi's ‚green lanes‘ to develop business with Africa.



Saudi-Arabien

Das unter Leitung von Saudi Aramco stehende Projekt einen Handelshafen in Jizan¹³ unter Mitwirkung von China Harbour (CHEC 海湾工程)¹⁴ zu errichten, wurde bereits 2013 unter dem Namen Saudi Jazan Economic City Project begonnen. Im Jahr 2016 wurde es von der NDRC und dem chinesischen Handelsministerium zu einem nationalen Schwerpunktprojekt erklärt¹⁵. Mittlerweile sind die Arbeiten mit der Ansiedlung verschiedener Unternehmen fortgeschritten. Die Argumentation, von dem Projekt gehe ein Entwicklungsschub für die an in der Nähe zur jemenitischen Grenze gelegenen Region aus, erscheint nachvollziehbar. Mit der China Harbour Engineering Company (CHEC kurz China Harbour) hat sich Saudi Aramco ein zur Nummer 3 unter vergleichbaren Projektentwicklern avisiertes chinesisches Staatsunternehmen gewählt, das seinerseits zum Firmenkomplex China Communications Construction (CCC) gehört. Auf der Fortune Global 500 Liste der 500 größten Unternehmen für 2022 rangiert die Staatsfirma mit etwa 220 000 Mitarbeitern auf Platz 60!¹⁶

Letztlich ist der Hafen Jazan ein nachvollziehbares staatliches saudisches Projekt bei dem sich der saudische Entwickler der Fähigkeiten eines Unternehmens bedient, das aufgrund seiner Größe und Erfahrungen ein entsprechendes Großprojekt bewältigen und auf Rückendeckung durch Partei und Staat zählen kann. Dabei handelt es sich bei dem chinesischen Unternehmen um eine in Partei- und Staatskreisen in engster Weise vernetztes zentrales Staatsunternehmen, wobei das Adjektiv ‚zentral‘ unter anderem die Aufsicht durch die SASAC¹⁷ und die Beteiligung der für personelle Fragen von zentralen Parteikadern zuständigen Organisationsabteilung des ZK an der Ernennung seiner Führung¹⁸ bedeutet.

Ein zweites Engagement Chinas im Bereich Hafeninfrastruktur ist zudem die Übernahme von 20 Prozent des Roten See Terminals von Jiddah durch COSCO, wobei die Anteile über eine Tochterfirma namens Sound Joy Enterprises erworben wurden.

Ägypten

Die Gründung einer am Suezkanal gelegenen Sonderwirtschaftszone wurde zwischen der Volksrepublik und Ägypten bereits 1998 vereinbart. Bei dem Projekt namens TEDA¹⁹ stand die Idee einer Modernisierung des Hafens Ain Sukhna und der Anschluss an einer Produktionszone für chinesische Unternehmen im Vordergrund. Dabei sollten die Erfahrungen der SWZ Tianjin eingebracht werden, die bereits in den 1980er Jahren im Rahmen der Reform- und Öffnungspolitik entstand. Wie andere entsprechende Vorhaben ist auch diese SWZ im Nachhinein der ‚Neuen Seidenstraßeninitiative‘ zugeschlagen worden. Bislang sind wenige, eher unbekannte chinesische Firmen, ein Hotel und ein Vergnügungspark angesiedelt. Dass auch die TEDA von einem

¹³ Das Hafenprojekt Jazan ist gut dokumentiert; Beispiel sind https://www.youtube.com/watch?v=vc_v02dNnfU oder die kurze Ausarbeitung Yang, Zishi, Du, Le und Ding, Liping: The China-Saudi Arabia (Jizan) Industrial Park under the Belt and Road Initiative (2020).

¹⁴ CEO und Parteisekretär LIN Yichong.

¹⁵ Siehe Investitionsführer des chinesischen Handelsministeriums zu Saudi-Arabien, S.43 – 对外投资合作国别（地区）指南 沙特阿拉伯 Ausgabe für das Jahr 2021.

¹⁶ Im Eingang zu dem Projekt weist ein Schild darauf hin, dass die beteiligte Firma zum Konzern 中国交建 gehört. Bereits 1999 wurde die CCC auf eine US-Liste von Unternehmen mit militärischem Bezug gesetzt. Dass die CCC wahrscheinlich eine Nähe zur VBA aufweist, ergibt sich indirekt auch aus dem Umstand, dass bei einem Teil ihrer nationalen Infrastrukturvorhaben auch die militärischen Nutzungsmöglichkeiten, etwa im Straßenbau, berücksichtigt werden müssen.

¹⁷ Die State-Owned Assets Supervision Commission verwaltet die staatlichen Unternehmen.

¹⁸ In englischen Texten ist gerne von CEO etc. die Rede; in chinesischen steht die Funktion als Parteisekretär im Vordergrund.

¹⁹ Bereits die Bezeichnung 泰达 (taida) übernimmt die für die Tianjian SEZ genutzte Terminologie.



Parteisekretär (zugleich CEO) und verschiedenen stellvertretenden Parteisekretären geleitet wird²⁰, ist nicht überraschend und zeigt die übliche Einbindung auch derartiger Entwicklungsprojekte in Parteistrukturen. Die Verantwortlichen der Sonderwirtschaftszone verorten sich zudem im Rahmen einer ‚Nationalen Außenhandelsstrategie‘. Obwohl bereits seit längerem existent, fanden größere Entwicklungen in den letzten Jahren kaum statt²¹. Zuletzt siedelte sich ein Gebrauchtgüterunternehmen an. Ob die Region, die nur etwa 50 Kilometer von der neuen ägyptischen Verwaltungshauptstadt entfernt liegt, dadurch einen Schub erhält, wird sich zeigen.

Andere chinesische Hafenprojekte im Mittleren Osten außerhalb der Arabischen Halbinsel finden sich zudem in Israel und der Türkei. In beiden Staaten sind chinesische Staatsunternehmen²² beteiligt. Interessant sind beide Vorhaben allein deshalb, weil in Israel aufgrund der Nähe zu einem von den USA genutzten Stützpunkt Sicherheitsinteressen Washingtons eine Rolle spielen und die Türkei aufgrund der Behandlung der turkstämmigen Uiguren ein ambivalentes Verhältnis zu Peking pflegt. Gleichfalls interessant ist ein Blick auf den Iran, der häufig als Verbündeter der Volksrepublik wahrgenommen wird. Hier ist, wenn auch Diskussionen zu dem Hafen Chabahar begonnen haben, bislang keine Kooperation zu verzeichnen. Im Sudan, den Peking trotz internationaler Sanktionen jahrzehntelang unterstützte, verfolgt das Staatsunternehmen China Harbour Vorhaben, die jedoch teilweise erst noch realisiert werden müssen.

Zusammenfassung und Wertung

Allein der oberflächliche Blick auf chinesische Projekte um die für die maritime Transportinfrastruktur wichtige Arabische Halbinsel zeigt eine Reihe von Merkmalen. Sicherlich spielt im Hintergrund auch die in einem chinesischen Verteidigungsweißbuch 2019 formulierte Sicherung der Handelswege eine Rolle. Entscheidender dürfte jedoch die Verfolgung jener Außenhandelspolitik sein, die mit ‚go-out-policy‘ beschrieben wird und die selbst wiederum mit der jüngeren ‚Neuen Seidenstraßeninitiative‘ korrespondiert. In diesem Rahmen sind bei derartigen Projekten generell verschiedene Formen auszumachen: Erwerb, Anmietung, Beauftragung, eigene Investitionen und Fremdaufträge²³. Einige können auch bei den betrachteten Vorhaben ausgemacht werden. An den oben beschriebenen Beispielen erscheinen zudem die unterschiedlichen Träger interessant. Während mit den Großunternehmen CCC bzw. China Harbour und COSCO weltweit erfahrene Parteistaatsunternehmen beteiligt sind, werden andere Aufgaben an Provinzen vergeben, um deren Wirtschaftspolitik zu fördern und wahrscheinlich in gewissem Maße auch, um eine Konkurrenz zwischen einzelnen Provinzen hervorzurufen. Dabei ist die Zielsetzung der Projekte teilweise deutlich unterschiedlich. Insofern bildet eine undifferenzierte Einordnung derartiger Vorhaben in eine ‚string of pearls‘-Strategie die Realität nur bedingt ab. Natürlich ist sowohl bei den zwischenstaatlichen Verträgen, der Beauftragung entweder der Großunternehmen oder der Weiterleitung an Provinzen die Partei und Staat umfassende Vernetzung und Koordination ein ausschlaggebendes Moment. Finanzielle Risikoeinschätzungen in Verbindung mit politischen Erwägungen, wie die durch die Führung der KP vorgegebene Förderung der ‚Neuen Seidenstraßeninitiative‘, erscheinen auch bei den Hafenprojekten außerhalb marktwirtschaftlicher Erwägungen zu erfolgen. Dabei dürften einige, aber nicht alle

²⁰ Siehe chinesischen Webauftakt der Sonderwirtschaftszone <https://www.setc-zone.com/system/2017/03/20/011259041.shtml>.

²¹ Auch ein nahezu inhaltsloses Vorstellungsvideo der Zone aus dem Jahr 2022 gibt kaum Auskunft über Neuentwicklungen: <https://www.facebook.com/Egyptteda/videos/684149786034672>; Einem anderen Vortrag zu Werbezwecken zufolge sollen mittlerweile 96 Firmen – darunter 40 Produktionsstätten – ‚angezogen‘ worden sein; siehe: 埃及投资&中埃-泰达, www.setc.com

²² COSCO und Shanghai International Port Group.

²³ Siehe: 李祐梅, 乌明权, 牛铮, 贾战海: 中国在海外建设的港口项目数据分析 (1979 – 2019 – Analyse zu chinesischen Hafenprojekten im Ausland 1979-2019).



Projekte durchaus profitabel sein. Zugleich zeigt sich eine zunehmende Kluft zwischen Positionen in Staaten des Mittleren Ostens und in westlichen Ländern. Während auf der einen Seite sicherheitspolitische Risiken und ‚Abkopplung‘ im Vordergrund stehen, findet in der arabischen Welt eine deutliche Intensivierung der Beziehungen statt, im Zweifelsfall auf Kosten der traditionellen Partner.

Anmerkungen: Der Beitrag gibt die persönliche Auffassung des Autors wieder. Kontakt:
amicus.sharqi@vodafoneemail.de