

Historisches Seminar der Universität Zürich

Prof. Dr. Peter Finke; MAS Applied History, Modul 1.1 "Summerschool Zentralasien:
Alte und Neue Seidenstrasse"; Herbstsemester 2019

Einige Überlegungen zur Neuen Seidenstrasse

Bericht vom 4. September 2019



Strassenbild in Zharkent, aufgenommen am 3. Juni 2019.

von

Daniel Marugg

marugg@marugg-dr.ch

1. Einleitung

- 1 Dieser Bericht befasst sich mit Auswirkungen des chinesischen Handelsprojekts Neue Seidenstrasse (One Belt, One Road ["**OBOR**"]) auf den Paniflow Distrikt in der kasachischen Region Almaty an der Grenze zu China und stellt einige generelle Überlegungen zu internationalen Wirtschaftsabkommen an. Grundlage sind ein kurzer Besuch in Zharkent/Kasachstan und der Khorgos/Sonderwirtschaftszone auf kasachischer und chinesischer Seite, mit Khorgos/Dry Port, vom 2./3. Juni 2019 sowie zugehörige Literatur. Das Ganze kommt selbstredend keiner Feldstudie gleich, dennoch gestatten sich einige – teilweise subjektivierte – Thesen.

2. Hauptteil

2.1. Beobachtungen

- 2 Im ca. 35 Kilometer von der chinesisch/kasachischen Grenze entfernten Zharkent nimmt man die OBOR und insbesondere den nahe liegenden wichtigsten Strassen- und Eisenbahnübergang von China nach Kasachstan mit der Sonderwirtschaftszone nicht wahr. Die Kleinstadt mit rund 41'000 Einwohnern liegt irgendwie ausser der Zeit. Die 'gelenkte', bevorzugte Behandlung von Grenzregionen, welche auch die damalige Autonome Uigurische Region der kasachischen SSR genoss, ist heute Vergangenheit. Wie viele andere Grenzregionen wird der Paniflow Distrikt vom Handelsverkehr 'übergangen'; dieser wickelt sich vorliegend direkt v.a. zwischen den Hubs Ürümqi und Almaty ab¹.
- 3 Von der namentlich in unseren Medien wie ein Mantra beschworenen grossen Dynamik der OBOR sieht man aber auch in Khorgos wenig. Auf der kasachischen Grenzseite ist das erste Projekt einer Freihandelszone gescheitert, der Fokus soll nun auf den Aufbau u.a. eines medizinischen Zentrums für chinesische Kunden sowie eines Vergnügungsparks gelegt werden². Es ist zu bezweifeln, ob Khorgos dafür der richtige Ort ist und es andernorts nicht attraktivere Angebote gibt.
- 4 Das Angebot in den besuchten Verkaufshallen auf chinesischer Seite besteht vorwiegend aus minderwertiger Ware chinesischer Provenienz. Ziel scheint zu sein, diese Billigware Käufern auf kasachischer Seite und in anderen zentralasiatischen Staaten anzudrehen.
- 5 Der Khorgos Dry Port verfügt zurzeit über je drei Geleise mit chinesischer und russischer Spurbreite. Ein gewisser Umladeverkehr ist am 3. Juni 2019 im Gange, von

¹ Alff, S. 369; 373 *et seqq.*

² Gemäss Vortrag eines Vertreters der kasachischen Freihandelszone am 3.6.2019 vor Ort.

den fast "stündlich westwärts abfahrenden langen Güterzügen", wie man hierorts immer wieder lesen kann, ist jedoch noch keine Rede – im Güterbahnhof Limmattal herrscht mehr Verkehr. Auch die Autobahn Almaty – Khorgos ist am 2. und 3. Juni 2019 wenig befahren.

2.2. Thesen

- 6 Die genannten wenigen Eindrücke sind nicht repräsentativ, erfahren jedoch eine gewisse Unterstützung u.a. durch die genannten Autoren: Die OBOR muss in dieser Region erst noch Fahrt aufnehmen, und v.a. der Paniflow Distrikt profitiert grundsätzlich nicht. Ähnliches kann auch in anderen Grenzregionen weltweit beobachtet werden. Was sind die Gründe?
- 7 Die OBOR dient allein chinesischen Interessen. China geht es (nicht nur in dieser Region) um das Erhältlichmachen von Rohstoffen für den Inlandbedarf³ sowie um die Sicherung der Verkehrswege westwärts. Von entsprechenden Infrastrukturverträgen profitieren in den zentralasiatischen Staaten primär ihre korrupten Regierungen und 'Eliten'. Kasachstan ist aufgrund seiner relativen wirtschaftlichen Stärke etwas besser in der Lage, gegenüber China auch eigene Interessen zu wahren; der Nutzen für die Bevölkerung bleibt aber auch hier fraglich.
- 8 Dass ein Staat wie China seine Interessen egoistisch verfolgt, ist weltweit natürlich kein Einzelfall. Umsomehr stimmt die Aussage, dass wirtschaftliche Abkommen über Grenzen hinweg auf Dauer und in der Regel für alle involvierten Seiten nur dann funktionieren, wenn der wirtschaftliche Austausch eine gewisse Gleichwertigkeit besitzt⁴ und auf einem rechtlichen Fundament beruht, das von Rechtsstaaten auf Augenhöhe verhandelt und abgeschlossen wird. Erst dann profitieren auch ihre Grenzregionen. Anschauliche Beispiele dafür sind die Grenzen v.a. innerhalb Westeuropas, welche man heute fast nicht mehr wahrnimmt. Das gilt einerseits für EU-Staaten mit ihrem integrierten Wirtschaftsraum, aber auch z.B. für die Grenzen von Norwegen oder der Schweiz zum EU-Ausland, welche Staaten je durch bilaterale Verträge miteinander verbunden sind. Das Gegenbeispiel von Grenzen in Osteuropa zeigt namentlich auf, dass resp. wo wirtschaftliche Integration noch nicht funktioniert. Der Weg führt über die gerechte und sorgfältig umgesetzte wirtschaftliche Integration, nicht gegen sie.

³ Paradebeispiele sind die 'Rohstoffausbeutungsanlagen', welche China mit chinesischen Arbeitern in einem Drittstaat aufstellt, welche letzterer mit einem von China gewährten Darlehen finanziert, das er wiederum mit Lieferungen des entsprechenden Rohstoffs nach China abbezahlt.

⁴ Namentlich freier Personen- und Güterverkehr.

LITERATURVERZEICHNIS

Alff, H. (2016). Getting stuck within Flows: Limited Interaction and Peripheralization at the Kazakhstan-China Border. *Central Asia Survey*, 35(3), S. 369-386.

Joniak-Lüthi, A. (forthcoming). A Road, a disappearing River and fragile Connectivity in Sino-Inner Asian Borderlands. *Political Geography*, S. 1-30.

Millward, J. A. (2013). *The Silk Road: A Very Short Introduction*. Oxford: Princeton University Press.

Sternberg, T. (2017). Central Asia 'Characteristics' on China's New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure. *Land*, 6(3), S. 1-16.

