



China klotzt: Die weltgrößte Solaranlage im argentinischen Cauchari wird aus 1,2 Millionen Solarpanels bestehen

Foto: Fermín Koop

Im Hinterhof der USA

Chinas Träume von Neuen Seidenstraßen in Lateinamerika

Die VR China treibt derzeit ein äußerst ambitioniertes globales Wirtschaftsprogramm voran, die Belt & Road Initiative (siehe iz3w 362). Sie knüpft damit an die Seidenstraßen des vorkapitalistischen Zeitalters an. Nun möchte China auch Lateinamerika in sein Vorhaben einbinden. Auf welche Weise versucht China, dort Einfluss zu gewinnen? Und auf welche Widerstände stößt die Volksrepublik dabei?

von **Uwe Hoering**

► Lateinamerika wird von Chinas starkem Mann, Präsident und Parteichef Xi Jinping, als »natürliche Verlängerung« der Maritimen Seidenstraße und als »unverzichtbarer Teilnehmer« am Bau der Belt&Road Initiative umworben. Mit dem Versprechen, »auf gleicher Augenhöhe miteinander umzugehen«, hat Peking bereits 18 Länder der Region als Partner gewonnen. Das milliardenschwere Investitionsprogramm, an dem gut fünf Jahre nach seinem Start bereits die Regierungen von über 130 Ländern in Asien, Europa und Afrika beteiligt sind, vergrößert damit seine globale Reichweite noch einmal – und erreicht nach Europas südlicher und östlicher Peripherie auch den »Hinterhof« der USA.

Die Grundlagen dafür wurden in den vergangenen zwei Jahrzehnten gelegt: Zunächst mit Handel, dann durch Kredite und mit Investitionen, die halfen, die Auswirkungen der Finanzkrise von 2008 abzufedern. Das Handelsvolumen mit Lateinamerika stieg von 17 Milliarden US-Dollar 2002 auf knapp 260 Milliarden 2017 – bei einem lateinamerikanischen Handelsdefizit von 60 Milliarden. Für

Brasilien, Argentinien, Chile, Mexiko und Peru ist China inzwischen wichtigster oder zweitwichtigster Handelspartner.

Rohstoffe sichern, Handel ankurbeln

► Nach offiziellen Angaben haben chinesische Unternehmen bislang über 200 Milliarden US-Dollar in Lateinamerika investiert, vorwiegend in Unternehmensbeteiligungen. Allerdings beschränkten sich Handel und Investitionen auf wenige Länder – vor allem auf Brasilien, Chile, Peru, Venezuela und Uruguay. Belt&Road will den Geldsegen künftig breiter verteilen, den Handel weiter ankurbeln und diversifizieren und die wirtschaftliche Vernetzung vor allem mit China vorantreiben.

Mit Milliardenkrediten chinesischer Banken bauen chinesische Unternehmen Wasserkraftwerke im Amazonasgebiet und in Patagonien. Im Norden Argentiniens entsteht die größte Solaranlage Lateinamerikas. Neue Bahnstrecken wie die Bi-Oceanica und Autobahnen sollen Atlantik und Pazifik verbinden, eine Wasserstraße durch Nicaragua dem Panama-Kanal Konkurrenz machen. Der

Hafen von Montevideo wird zur Anlaufstelle für Chinas Fangflotte, die als rücksichtslose Raubfischerin gilt, ausgebaut, mit Freihandelszone, Werften und Verarbeitungsbetrieben. Allein in Bolivien sind mehr als 20 Straßen- und Brückenprojekte geplant. Immer mehr Städte schaffen Elektrobusse aus chinesischer Produktion an.

Parallel dazu baut China seine Präsenz durch Konfuzius-Kulturinstitute, bilaterale Abkommen und regionale Kooperationen zielstrebig aus. Etwa mit CELAC (Comunidad de Estados Lationamericanos y Caribeños), die gegründet wurde, um die wirtschaftliche

Lateinamerika droht der Rückfall auf den Status als Rohstofflieferant

und politische Zusammenarbeit mit Lateinamerika und der Karibik zu stärken – in expliziter Abgrenzung zu den USA.

Straßen, Bahnstrecken und Häfen öffnen den lateinamerikanischen Markt weiter für den Absatz von Chinas Überproduktion in seiner Stahl-, Zement- und Bauindustrie. Vor allem aber dienen sie Chinas Versorgung mit Rohstoffen wie Erdöl, Agrarprodukten, Erzen und Mineralien. Brasiliens Soja kann schneller und profitabler nach China transportiert werden, wenn die Verbindung zum geplanten Tiefseehafen an der Nordküste Guyanas fertiggestellt wird. Wichtiger noch: Lateinamerika verfügt über Rohstoffe, die China benötigt, um durch sein ehrgeiziges Modernisierungsprogramm »Made in China 2025« zu den bisherigen internationalen Technologieführern aufzuschließen. Brasilien beispielsweise hat ein Monopol auf Niobium, ein Schwermetall, das im Flugzeug- und Raketenbau sowie der Atomindustrie verwendet wird. Argentinien, Chile und Bolivien verfügen über große Lagerstätten an Lithium, das für Akkus unentbehrlich ist (siehe Kasten).

Mit der Verdrängung einheimischer Verarbeitungsindustrien durch Billigimporte und der Verstärkung extraktivistischer Interessen droht der Rückfall Lateinamerikas auf den Status von Lieferländern primärer Rohstoffe – eine Furcht, die nur teilweise durch chinesische Investitionen in Automobilbau, e-Commerce und andere Dienstleistungen gemildert wird. Brasiliens Präsident Jair Bolsonaro ist denn auch hin- und hergerissen zwischen den Exportinteressen der Agrarindustrie, der Hoffnung, dass Chinas Investition in den Niobium-Abbau das Land retten wird, seiner nationalistischen Stimmungsmache »China kauft Brasilien« und dem Wunsch, sich bei US-Präsident Trump anzubiedern.

Mit harten Realitäten konfrontiert

► In Argentinien wurde die Zustimmung indigener Gruppen zur riesigen Solaranlage, die unter anderem Strom für den Bergbau liefern soll, mit einer Beteiligung an den Einnahmen in Höhe von jährlich einer Million US-Dollar erkaufte. Ansonsten aber häufen sich die Proteste, etwa gegen die Erdölraffinerie des chinesischen Energiekonzerns Sinopec in Costa Rica, gegen die Staudämme im argentinischen Santa Cruz, gegen schlechte Arbeitsbedingungen und wegen fehlender Transparenz von Projektvereinbarungen. Eine Studie des lateinamerikanischen Netzwerks CICDHA listet Menschenrechtsverletzungen gegen indigene Gruppen im Bergbau, im Erdölbereich und im Wassersektor durch Projekte mit chinesischer Beteiligung auf und beklagt, »dass Chinas Unternehmen und Bank sich blind und taub stellen, wenn sie mit den negativen Auswirkungen ihrer Investitionen auf Menschenrechte konfrontiert werden«.

Ähnlich wie in Asien stellen sich zudem Fragen nach der Wirtschaftlichkeit vieler Vorhaben. Zudem wachsen die Sorgen vor weiteren Schulden, nun bei China, welches bereits Brasiliens, Ecuadors und Venezuelas Hauptgläubiger ist. Die Folgen: Das Eisenbahnprojekt in Venezuela ist gescheitert, die Hochgeschwindigkeitsstrecke in Mexiko auf unbestimmte Zeit verschoben, das ehrgeizige Bi-Oceanica-Projekt zu teuer und zwischen den beteiligten Ländern umstritten. Das Projekt des Nicaragua-Kanals ist vorerst gestoppt, der überdimensionierte Coca Codo Sinclair-Staudamm in Ecuador, der sich als Schuldenfalle entpuppte, droht in einem Korruptionsskandal unterzugehen.

China wird in Lateinamerika also gerade mit »harten Realitäten« konfrontiert. Darauf regiert es nicht immer gelassen: Als Argentinien die beiden Mega-Staudämme in Patagonien stoppen wollte,

sollen die chinesischen Geldgeber gedroht haben, auch andere Finanzierungszusagen zurückzuziehen.

Keine echte Alternative

► Wie in anderen Regionen, durch die die Seidenstraßen verlaufen, versichert die Regierung in Peking, nur Kooperation und gegenseitigen Nutzen anzustreben, keine Konfrontation. Dies ist eine Ansage, die sich vor allem an die USA richtet. Außenminister Wang Yi erklärte beim jüngsten Treffen von CELAC zum wiederholten Mal, Belt&Road habe »nichts zu tun mit geopolitischer Konkurrenz«. In der Tat scheint China noch weit davon entfernt zu sein, den Regierungen in Lateinamerika eine echte Alternative zu den USA bieten zu können. Die ernüchternden Erfahrungen anderer Partnerländer wie der »Debt Equity Swap« in Sri Lanka, durch den sich der chinesische Hafenbetreiber eine geradezu koloniale Pachtzeit von 99 Jahren sicherte, werden sich die Regierungen Lateinamerikas sicher genau anschauen.

Beim 2. Belt&Road-Forum Ende April 2019, mit dem Xi Jinping Erfolge präsentieren wollte, war denn auch vonseiten lateinamerikanischer Länder nur Chile hochrangig mit seinem Staatspräsidenten vertreten. Die wirtschaftlich wichtigsten Länder Argentinien, Brasilien und Mexiko haben bislang keine Abkommen unterzeichnet, sehr zum Unmut Pekings. Dennoch glaubte der kurzzeitige US-Außenminister Rex Tillerson Anfang Februar 2018, vorsorglich an die hegemoniale Interessenkonstellation erinnern zu müssen: Die Monroe-Doktrin, die Lateinamerika 1823 zur US-Einflussphäre erklärte, »sei heute genauso so relevant wie an dem Tag, an dem sie verfasst wurde«.

► **Uwe Hoering** ist Autor des Buches »Der Lange Marsch 2.0. Chinas neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell« (VSA Verlag 2018).

Konkurrenz um Lithium

► Salzseen wie Salar de Atacama in Chile oder Salar de Uyuni in Bolivien bilden zusammen mit Lagerstätten in Argentinien das südliche »Lithium-Dreieck« mit den möglicherweise größten Reserven der Welt. China versucht seit Jahren, sich die Versorgung mit diesem unter anderem für E-Mobilität zentralen Rohstoff zu sichern und ist mit einem Anteil von 35 Prozent inzwischen der größte Verbraucher. In Bolivien hatte die Regierung sich jahrelang geweigert, Abbaukonzessionen zu vergeben – jetzt öffnet sie chinesischen und südkoreanischen Investoren den Zugang.

In Chile verhandelt das chinesische Unternehmen Tianqi, das bereits erhebliche Lithiumvorräte kontrolliert, über ein Abkommen mit der chilenischen Sociedad Química y Minera de Chile (SQM), die die Konzession für die größten Lagerstätten im Land hält. Widerstand gibt es zum einen, weil die Gewinnung in einer der trockensten Regionen der Welt viel Wasser verbraucht. Zum anderen möchte die Regierung, die Lithium Ende der 1970er Jahre zur strategischen Ressource erklärte, die Verarbeitung im eigenen Land aufbauen.