

GLOBALE UND REGIONALE ORDNUNG

DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE IN MALAYSIA

Chinas Geopolitik und Geoökonomie im Spannungsfeld demokratischen Wandels

Sergio Grassi
Februar 2020



Bis zum historischen Machtwechsel im Mai 2018 konzentrierten sich chinesische Investitionen in Malaysia auf große Infrastrukturprojekte, die von der Öffentlichkeit als Projekte der Belt and Road Initiative (BRI) wahrgenommen wurden.



In den vergangenen Jahren wurden chinesische Industrieanlagen auch nach Malaysia ausgeführt, um eigene Überkapazitäten abzubauen. Gleichzeitig wurden chinesische (Technologie-) Standards exportiert, wobei Peking bestrebt ist, regionale und globale Wertschöpfungsketten komplett unter seine Kontrolle zu bekommen.



Malaysias Wandel von einem autoritären System zu einer demokratisch legitimierten Regierung machte eine Neujustierung von BRI-Investitionen vom Powerholder- zum Stakeholder-Ansatz erforderlich.

Inhalt

1	EINLEITUNG	2
	Belt and Road Initiative	2
	Digital Silk Road	2
	Verknüpfung mit »Made in China 2025« und »Internet Plus«	2
	Finanzierung	3
2	HISTORISCHER MACHTWECHSEL IN MALAYSIA	5
3	CHINAS DIPLOMATISCHE ACHTERBAHNFAHRT IN MALAYSIA	6
	Automobil-Kooperation zwischen Geely und Proton	7
4	DIE BRI-INFRASTRUKTURPROJEKTE »EAST COAST RAIL LINK«, »BANDAR MALAYSIA«, »FOREST CITY« UND »PIPELINES«	8
	East Coast Railway Link	8
	Bandar Malaysia	8
	Zweiter BRI-Gipfel und Palmöl als Schmiermittel	9
	Forest City	10
	Pipeline-Projekte	10
5	WEITERE CHINESISCHE (BRI-)GROSSPROJEKTE IN MALAYSIA	12
	Malacca Gateway	12
	Hafen in Kuantan	12
	Seltene Erden in Kuantan und in Perak	13
	Malaysia-China Kuantan Industrial Park und der Schwesterpark in Quinzhou, VR China	13
	China-ASEAN Information Harbour	14
6	ALIBABA, HUAWEI, SMART CITY UND ARTIFICIAL INTELLIGENCE PARK	15
	Alibaba	15
	Huawei	15
	Smart Cities	16
	AI-Park	16
7	FAZIT	17
	Empfehlungen für die europäische/deutsche Außenpolitik	18
	Literatur	21
	Abbildungsverzeichnis	23

1

EINLEITUNG

»Die One-Belt-One-Road-Initiative, die ›neue Seidenstraße‹, ist eben keine historische Handelsreminiszenz an Marco Polo, sondern letztlich eine geostrategische Idee, in der China seine Ordnungsvorstellungen durchsetzt. Handelspolitisch, geographisch, geopolitisch und letztlich womöglich auch militärisch.«

Sigmar Gabriel in seiner damaligen Funktion als deutscher Außenminister beim Forum Außenpolitik der Körber-Stiftung am 5.12.2017

BELT AND ROAD INITIATIVE

Vier Jahre vor Gabriels Rede, im September 2013, hatte Chinas Staatspräsident und Generalsekretär der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh), Xi Jinping, bekanntgegeben, dass die Volksrepublik in Zusammenarbeit mit anderen Ländern einen landbasierten »Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel« plane. Einige Monate später verkündete er in der indonesischen Hauptstadt Jakarta eine »Maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts«. Ziel sei es, die wirtschaftliche Entwicklung voranzutreiben und die (»win-win«-)Kooperation sowie die »Konnektivität« der betreffenden Länder zu stärken.¹ Begriffe wie Geostrategie und Geopolitik wurden seitens der chinesischen Politik von Beginn an bewusst vermieden. Stattdessen wurde stets der gegenseitige wirtschaftliche Nutzen der Initiativen in den Mittelpunkt gestellt.

Die Gesamtinitiative läuft im Deutschen häufig unter dem Begriff »Neue Seidenstraße« und im Englischen unter dem Namen *Belt and Road Initiative* (BRI). Mit »Belt« – dem englischen Wort für Gürtel oder Band – ist Chinas Anbindung an den eurasischen Kontinent auf dem Landweg gemeint, während sich »Road« auf die Seewege zu den Küsten Südsiens, Afrikas und Europas bezieht.

DIGITAL SILK ROAD

Neben der Schaffung einer maritimen und landbasierten Seidenstraße ist Peking seit zwei Jahren ebenso darum bemüht, eine »digitale Seidenstraße« innerhalb Asiens sowie von Asien nach Europa und nach Afrika aufzubauen. So verkündete Xi Jinping auf dem ersten BRI-Forum 2017 in Peking, man verfolge eine innovationsbasierte Entwicklung

und wolle Fortschritte bei der digitalen Ökonomie erzielen. In diesem Sinne soll die Kooperation in den Bereichen Künstliche Intelligenz (AI), Nanotechnologie, Quantum Computing, Cloud Computing, E-Commerce und Smart Cities als Teil der »Digitalen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts« intensiviert werden.

Auf der praktisch-physischen Ebene bewirkt die »digitale Seidenstraße«, dass in Nachbarländern neue (Hightech-)Industrie-Parks errichtet und chinesische Unternehmen angesiedelt werden. Die Unternehmen produzieren die benannten Zukunftstechnologien mit Niederlassungen und Joint Ventures im Ausland, umgeben von der notwendigen Infrastruktur und im Bestreben, ein wohlwollendes Investitionsklima zu schaffen. Aus Sicht der chinesischen Entscheidungsträger_innen bilden die chinesischen Niederlassungen das Rückgrat (backbone) für die zukünftige ökonomische Entwicklung der an der BRI beteiligten Länder. Idealerweise sollten Wertschöpfungsketten aus Pekings Kalkül unter der Führerschaft digitaler Lead-Firmen aus China neu geordnet werden.

VERKNÜPFUNG MIT »MADE IN CHINA 2025« UND »INTERNET PLUS«

Die BRI vereint Chinas außenpolitische und ökonomische Ziele und manifestiert die Entwicklung von einer Regionalmacht zu einer globalen Supermacht. Sie setzt Pekings »Go-Global-Strategie« fort und fügt sich in die Nachbarschaftspolitik sowie in die Jahrhundertzielsetzung, China bis 2049 – hundert Jahre nach Gründung der Volksrepublik – an die Weltspitze der Industrienationen zu führen. So geht die industrie- und digitalpolitische Komponente der BRI Hand in Hand mit »Made in China 2025« sowie der ergänzenden Strategie »Internet Plus«.

Chinas Strategie für die vierte industrielle Revolution orientiert sich in Teilen am deutschen Konzept Industrie 4.0 und

¹ Vgl. »President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries«, 7.9.2013; https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml.

umfasst einen auf 30 Jahre angelegten Plan für die wirtschaftliche und industrielle Transformation. Dieser strategische Plan nennt als Ziele, China bis 2025 zu einer »wichtigen Größe im Fertigungsbereich« zu machen, 2035 einen »mittleren Rang unter den Größen der Welt im Fertigungsbereich« zu erreichen und im Jubiläumsjahr 2049 die weltweite »Führungsrolle im Fertigungsbereich« innezuhaben.

Im Rahmen dieses Prozesses soll sich »Made in China« zu einem Qualitätssiegel für hohe Produktqualität entwickeln. Insofern unterstützt die BRI den strukturellen Wandel der chinesischen Wirtschaft von der Werkbank der Welt zum führenden Dienstleistungs- und Technologieland, wobei China mit der BRI auf Drittmärkten die Etablierung eigener technischer und regulativer Standards vorantreibt. Institutionen und Verhaltensregeln können so mittelfristig im Interesse chinesischer Unternehmen mitgestaltet und Pfadabhängigkeiten gefestigt werden. Da chinesische Unternehmen bislang noch viele Lizenzgebühren an amerikanische und europäische Technologie-Patentinhaber zahlen müssen, ist mit dem Setzen eigener Standards zudem die Steigerung der Profitraten ein bedeutendes Ziel der BRI.

Die Initiative »Internet Plus«, der zweite Aspekt des chinesischen Transformationsvorhabens, wurde zeitgleich mit der viel beachteten »Made in China 2025«-Strategie vorgestellt, steht aber oft in deren medialem Schatten. Ziel ist es, das wirtschaftliche Potenzial des Internets insbesondere bei Dienstleistungen und E-Commerce auszuschöpfen. Als Beispiel ist die landesweite Verbreitung von Smartphone-basierten Zahlungssystemen durch Alibaba und Tencent zu nennen – den wichtigsten Protagonisten der chinesischen Technologiebranche. Auch die rasche Verbreitung von taxi-ähnlichen Diensten (UBER und Didi), Bikesharing (Mobike) in vielen Städten sowie weitere Dienstleistungen der Sharing- und Gig-Economy gehören dazu.

Mit ihren strategischen Zielsetzungen, den dahinterstehenden Mitteln von bisher verausgabten 100 Milliarden US-Dollar, einem in Aussicht gestellten Budget von bis zu 900 Milliarden US-Dollar alleine für die BRI sowie nach chinesischen Angaben 130 beteiligten Ländern, die zwei Drittel der Weltbevölkerung repräsentieren, ist die BRI das weltweit größte geopolitische und geoökonomische Projekt der Gegenwart. Es demonstriert exemplarisch Chinas Willen, die jahrzehntelange außenpolitische Zurückhaltung aufzugeben sowie die Globalisierung und die regionale Entwicklung immer stärker mitzugestalten. Zugleich ist die BRI Ausdruck von Pekings Bemühungen, den Einhebungsstrategien der USA entgegenzutreten (»Rebalancing«) und eigene imperiale Ambitionen zu verwirklichen.

In jüngster Zeit mehren sich jedoch Meldungen, die eine Reduzierung der zur Verfügung stehenden Gelder für die BRI prognostizieren. Neben einer immer höheren Staatsverschuldung Chinas setzt der chinesischen Volkswirtschaft auch der Handelskrieg mit den USA zu, während die von Peking erhoffte finanzielle (Selbst-)Beteiligung der teilnehmenden Länder an BRI-Projekten nahezu vollständig ausbleibt.

FINANZIERUNG

Finanziert werden die BRI-Projekte durch Chinas Staatsbanken, zu denen die für Außenhandels- und Investitionsförderung zuständige Export-Import-Bank Chinas (*China Exim Bank*), die *China Development Bank* sowie die vier großen kommerziell operierenden Staatsbanken zählen: *Bank of China*, *China Construction Bank*, *Industrial and Commercial Bank of China* und die *Agricultural Bank of China*. Auch normale Geschäftsbanken sind beteiligt. Weitere Mittel werden von mehr als 20 neu gegründeten Fonds bereitgestellt. Allein 40 Milliarden US-Dollar stammen aus dem 2014 eingerichteten *Silk Road Fund*.

Um ausländische Investoren einzubinden und ein Gegengewicht zum Bretton-Woods-System zu schaffen, hat China neue multilaterale Institutionen etabliert. So wurde 2014 gemeinsam mit Brasilien, Indien, Russland und Südafrika die *New Development Bank* (zunächst BRICS-Bank) gegründet, die vornehmlich im Bereich erneuerbarer Energiequellen Mittel für BRI-Projekte bereithält.

Aus europäischer Sicht besonders relevant ist die 2015 gegründete Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB) mit einem Startkapital von 100 Milliarden US-Dollar, die ebenfalls in BRI-Projekte investiert. Deutschland und 18 andere EU-Staaten sind in Leitungs- und Aufsichtsgremien dieser Bank vertreten. Japan und die USA haben sich bewusst nicht beteiligt und darüber hinaus Druck auf europäische Länder wie Deutschland ausgeübt, ebenfalls nicht an der AIIB mitzuwirken.

In voller Anerkennung der zugrunde liegenden jahrzehntelangen strategischen Planung Pekings zeigt sich auch bei der BRI (wie bereits bei der Go-Global-Initiative), dass chinesische Präsenz und Investitionen im Ausland grundsätzlich durch teilweise konkurrierende Akteure aus Regierung, Partei, Provinzen, Städten, Staats- und Privatunternehmen sowie durch Einzelakteure bestimmt werden, die meist kommerzielle Interessen für sich selbst und ihren Amtsbereich verfolgen. Die BRI ist als offener Prozess zu verstehen; eine offizielle Liste der Projekte existiert nicht. Jede Bewertung der BRI muss unter diesen Vorbehalten stehen.

Die teils unkontrollierte und inflationäre Zuordnung von Projekten unter die BRI macht es häufig schwierig, Investitionen eindeutig als Teil dieser Initiative zu kategorisieren. Auch in Malaysia existiert keine offizielle Liste von BRI-Investitionen, sodass im Folgenden auf diejenigen eingegangen wird, die in der öffentlichen Wahrnehmung in Malaysia prominent sind.

Südostasien nimmt als Teil des sogenannten »China-Indochina-Korridors«² (siehe Abbildung 1) für die BRI sowohl auf dem Landweg über geplante Schnellzugstrecken als auch für die Vernetzung der Seewege eine herausragende Rolle ein.

² Der China-Indochina-Korridor ist ein Land-Korridor, der darauf abzielt, die Konnektivität innerhalb Südasiens zu verbessern und den Handel zwischen China und den ASEAN-Staaten zu intensivieren.

Abbildung 1
BRI-Wirtschaftskorridore



Quelle: Karte von: Google.com; bearbeitet von: Yunarto Goh (Awen) – FES Indonesien

Malaysia ist aufgrund seiner geografischen Lage im Herzen von Südostasien und dem Regionalbündnis *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) sowie im Zentrum der maritimen, aber auch territorialen Handelswege zwischen dem globalen Osten und dem globalen Westen ein entscheidendes Land für die chinesische BRI.

Durch seine Anbindung an das Südchinesische Meer und vor allem aufgrund der Straße von Malakka ist Malaysia von strategischer Bedeutung für die maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts. Die Straße von Malakka, kürzestes Bindeglied zwischen drei Ozeanen, gilt als eine der wichtigsten Seehandelsstraßen der Welt und gehört zu den am stärksten befahrenen Wasserstraßen. Zwischen der Malaysischen Halbinsel und der Nordostküste von Sumatra werden zwischen 20 und 25 Prozent des von der Seeschifffahrt beförderten Welthandelsumfangs und bis zu 80 Prozent der chinesischen Energieressourcen verschifft.

Aufgrund der Lage im Herzen der ASEAN-Staaten – einem Wirtschaftsraum von 640 Millionen Menschen, der bis 2022 zum fünfgrößten Wirtschaftsraum der Welt aufsteigen dürfte – sowie der Anbindung an die eurasische Landmasse ist Malaysia ebenfalls für den Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel (*Belt*) über den Landweg wichtig. Dieser ist die zweite komplementäre bzw. hybride BRI-Konnektivitätskomponente, die durch Wirtschaftskorridore und die Schaffung von neuen Industriezonen flankiert wird. Mit Ausfuhren von etwas weniger als 66 Milliarden US-Dollar ist Malaysia der größte Exporteur in Südostasien. Zusammen mit Singapur dominiert das Land beispielsweise die Halbleiter-Lieferketten in der Region, die bislang einen der großen Schwachpunkte der chinesischen Wirtschaft darstellten. Malaysia ist dementsprechend trotz seiner Einwohner_innenzahl von lediglich 32 Millionen durchaus ein Faktor für den Wettstreit um

die Kontrolle regionaler wie globaler Wertschöpfungsketten sowie regionaler und globaler Standards (Infrastruktur, Transport, Industrie, Datenverarbeitung, digitale Ökonomie, Urbanisierung). Kurz gesagt: Malaysia ist ein geopolitischer und geökonomischer Dreh- und Angelpunkt.

Die Beziehungen zwischen Malaysia und China sind historisch gewachsen. Malaysia ist für China der wichtigste Handelspartner innerhalb der ASEAN, während die Volksrepublik seit zehn Jahren Malaysias bedeutendster Handelspartner und seit 2016 auch der größte Investor ist. Mit dem Beginn der von Peking im Jahr 2013 ausgerufenen BRI beziehungsweise der in Asien überlappenden chinesischen Nachbarschaftspolitik sowie der Investitionen in Malaysias staatlichen Investmentfond *1Malaysia Development Berhad* (1MDB) sind chinesische Investitionen in Malaysia gerade in den vergangenen fünf Jahren signifikant gestiegen. So pflegte Peking sehr gute Beziehungen zur malaysischen Administration unter Ex-Premierminister Najib Tun Razak (im Amt von 2009 bis 2018) und hatte verschiedene BRI-Großprojekte für die nächsten Jahrzehnte in seiner Amtszeit abgeschlossen. Chinesische Staatsunternehmen und Privatunternehmen planten ihre Investitionen unter der Prämisse, dass Najibs ethno-nationalistische Malaien-Regierungspartei *United Malay National Organisation* (UMNO), die das Land seit der Unabhängigkeit im Jahr 1957 ohne Unterbrechung im Bündnis *Barisan Nasional* (BN) zusammen mit kleineren Komponentenparteien der ethnischen Minderheiten zunehmend autoritär regiert hat, auf lange Sicht an der Macht bleiben würde. Doch im Mai 2018 überraschte Malaysia Peking, die chinesischen Investoren und den Rest der Welt mit dem ersten Machtwechsel seit über 60 Jahren.

2

HISTORISCHER MACHTWECHSEL IN MALAYSIA

Entgegen aller Vorhersagen und trotz aller Manipulationen der bis dato amtierenden Administration konnte das Oppositionsbündnis *Pakatan Harapan* (PH, Pakt der Hoffnung) in der Nacht vom 9. auf den 10. Mai 2018 einen historischen Wahlsieg erringen. Damit endete die Herrschaft der seit 61 Jahren zunehmend autoritär regierenden UMNO, welche zuletzt dem Koalitionsbündnis BN vorstand.

Die drei zentralen Faktoren für den Erfolg des Oppositionsbündnisses waren:³

1. Die Aufdeckung des hollywoodreifen, größten Korruptionsskandals in der Geschichte Malaysias mit Ex-Premierminister Najib Tun Razak in der Hauptrolle. Bis zu vier Milliarden US-Dollar an Steuergeldern aus dem staatlichen Investmentfonds 1MDB wurden veruntreut. Auf Privatkonten Najibs entdeckte man bereits 2013 knapp 700 Millionen US-Dollar. Nach der Wahlniederlage 2018 wurde Najib in über 40 Fällen der Korruption und Geldwäsche angeklagt.
2. Das wohl spektakulärste politische Comeback dieses Jahrzehnts: Dr. Mahathir Mohamad, ehemaliger und neuer Premierminister und Vorsitzender des siegreichen Bündnisses PH, hatte das Amt bereits von 1981 bis 2003 für BN inne und wurde nun mit beinahe 93 Jahren zum ältesten Regierungschef der Welt. Seither gilt er als Vater des modernen Malaysias und ausschlaggebender Faktor für den jüngsten Triumph, da er die Wähler_innenwanderung zahlreicher Malai_innen (muslimische Mehrheitsbevölkerung in Malaysia) zur Opposition in entscheidenden UMNO-Hochburgen bewirkte.
3. Die Neuordnung der Opposition im Vorfeld der Wahlen, deren Kernstück die Versöhnung Mahathirs mit seinem langjährigen politischen Erzfeind Anwar Ibrahim (*People's Justice Party, PKR*) war. Im September 2016 gründete Mahathir mit weiteren UMNO-Abtrünnigen die neue Oppositionspartei *Malaysian United Indigenous Party* (BERSATU). Bereits im März 2016 hatte Mahathir mit UMNO-Verstoßenen, die von Najib entmachteten worden waren, mit PKR-Vertreter_innen sowie mit Lim Kit Siang

(*Democratic Action Party, DAP*) die sogenannte *Malaysian Citizen Declaration* unterzeichnet, deren Hauptforderung es war, Najib demokratisch abzuwählen. Auch für den DAP-Patriarchen Lim Kit Siang bedeutete ein Bündnis mit Mahathir eine große persönliche Überwindung, da sowohl er als auch sein Sohn Lim Guan Eng, Generalsekretär der DAP und seit der Wahl 2018 Malaysias Finanzminister, in Mahathirs erster Ära aufgrund ihrer politischen Oppositionstätigkeit mehrere Jahre im Gefängnis verbringen mussten. Innerhalb der DAP – einer sozialdemokratisch, urban geprägten und durch ethnische Chines_innen dominierten Partei, die vor der Wahl die größte Oppositionspartei darstellte – bedurfte es intensiver Überzeugungsarbeit bei den Funktionär_innen und der Basis für das Zweckbündnis mit dem ehemaligen Erzfeind Mahathir, der die DAP mit seiner ehemaligen Partei UMNO stets auf Ärgste bekämpft und wie sein Nachfolger Najib als Feindin der malaiischen Privilegien und des Islams stigmatisiert hatte.

All diese politisch und persönlich sehr schwierigen Entscheidungen des Zweckbündnisses zahlten sich schließlich aus. Am 10. Mai 2018 wurde der fast 93-jährige Mahathir gegen 22 Uhr nach einem emotional aufgeladenen Wahltag, einem verzögerten Auszählungsprozess in der Nacht sowie einer stundenlangen Hängepartie bei der Vereidigung durch den malaysischen Monarchen offiziell als (Übergangs-)Premier der PH-Regierung vereidigt.

³ Vgl. Grassi, Sergio/Nowak, Nurman (2018): *Der Malaysische Traum. Historische Wende in Malaysia*, hrsg. v. Friedrich-Ebert-Stiftung, Juni 2018.

3

CHINAS DIPLOMATISCHE ACHTERBAHNFAHRT IN MALAYSIA

Der historische Machtwechsel in Putrajaya, dem Amtssitz der Regierung Malaysias, überraschte weltweit; auch die Entscheidungsträger_innen in Peking. So hatte sich China vor dem Machtwechsel im Mai 2018 stets eindeutig aufseiten von BN und Najib positioniert und über die Botschaft in Kuala Lumpur sogar öffentliche Wahlempfehlungen ausgesprochen. Darüber hinaus existieren zahlreiche Hinweise, dass der ehemalige malaysische Premierminister Najib mit Peking für Malaysia sehr ungünstige Deals in Höhe von mindestens 34 Milliarden US-Dollar abgeschlossen hatte, um im Gegenzug das durch veruntreute Gelder aufgerissene 1MDB-Finanzloch zu schließen. Einige Beobachter_innen sprechen vom Vorwurf der Beihilfe zur Geldwäsche.

Chinas außenpolitische Institutionen, die vor der Wahl Kontakte zur bisherigen Opposition vermieden hatten, waren daher nach der Wahl sichtlich bemüht, eine Drehung um 180 Grad zu vollziehen. Der wichtigste Meilenstein war in diesem Kontext ein Besuch von Chinas Außenminister und Staatsrat Wang Yi im August 2018 in Kuala Lumpur, bei dem er sich unter anderem 90 Minuten lang mit Premier Mahathir zu schwierigen Gesprächen traf. Die chinesisch-malaysischen Beziehungen stünden vor »einem neuen Startpunkt«, hieß es anschließend seitens des chinesischen Außenministeriums.⁴

Nur zwei Wochen später kritisierte Mahathir bei seinem ersten Besuch in Peking als wiedergewählter Premierminister unverblümt nicht nur die Korruption und Verantwortungslosigkeit der Vorgängerregierung in Malaysia, sondern auch eine neue Form des Kolonialismus durch China. Infolgedessen kündigte die Regierung Mahathir das Ende mehrerer chinesischer Großprojekte an, die noch unter der Vorgängeradministration vereinbart worden waren – darunter das Eisenbahnprojekt *East Coast Railway Link* sowie die beiden Pipeline-Projekte *Multi-Product Pipeline* (MPP) und *Trans-Sabah Gas Pipeline* (TSGP) im Gesamtwert von 23 Millionen US-Dollar. Bereits im Vorfeld der Wahlen hatte Mahathir angekündigt, er wolle das 100 Milliarden US-Dollar teure Retortenstadt-Bauprojekt *Forest City* stoppen. Diese Projekte seien, so Mahathir, übersteuert, schafften keine lokalen Arbeitsplätze und würden zu Malaysias

Bankrott führen. Das Image Malaysias als Aushängeschild der BRI in Südostasien beziehungsweise Gesamtasien war damit in der Region beschädigt und fügte nach den vorangegangenen Negativschlagzeilen aus Sri Lanka⁵ auch dem weltweiten Ruf der BRI Schaden zu.

Vor den Wahlen im Jahr 2018 pflegte die KPCh exklusive Beziehungen zum BN und damit vor allem zur nationalistischen Partei der Malaien UMNO sowie zur chinesischen BN-Komponentenpartei *Malaysian Chinese Association* (MCA). Diese Beziehungen werden auch nach den Wahlen fortgeführt. Keine Beziehungen gab es vor den Wahlen hingegen zur bis dato größten Oppositionspartei DAP, obwohl diese gerade in den vergangenen Jahren sehr stark die Interessen der chinesischstämmigen Malaysier_innen vertreten hatte. Seit den Wahlen gibt es jedoch einen recht intensiven Austausch zwischen KPCh und DAP auf Führungsebene, der allerdings noch nicht institutionalisiert ist. Im August 2018 wurde Tan Kok Wai, Parteivorsitzender der DAP, als offizieller Vertreter der malaysischen Regierung zum *Special Envoy of Malaysia to China* berufen.

In einer auf dem alternativen Nachrichten-Portal *Malaysiakini* im Juli 2018 veröffentlichten Stellungnahme kündigte Guo Yezhou, Vizeminister der internationalen Abteilung der KPCh (neben dem Außenministerium das zweite wichtige Standbein chinesischer Außenpolitik) an, die Beziehungen zu allen wichtigen Parteien in Malaysia auszuweiten⁶. Auf der Internetseite der chinesischen Botschaft in Malaysia findet sich wiederum eine Rede des chinesischen Botschafters Bai Tian mit dem aussagekräftigen Titel *To Build Roads or to Build Walls, the Choice is Yours*, in der die Errungenschaften und Perspektiven der BRI-Projekte in Malaysia beworben werden⁷. Im Oktober 2018 berichteten malaysische Medien

⁴ Vgl. »Malaysian Prime Minister Mahathir Mohamad Met with Wang Yi«, 1.8.2018; <http://www.chinaembassy-fi.org/eng/zxxx/t1582272.htm>.

⁵ Als die Regierung Sri Lankas die Kredite für den Hafenbau von Hambantota nicht bedienen konnte, musste sie dem Investor *China Merchants Port Holdings* im Rahmen eines *Debt for Equity Deals* zum Ausgleich für 99 Jahre die Betreiberrechte übertragen. Dies erinnerte stark an das Vorgehen von Kolonialmächten in der Vergangenheit wie beispielsweise Großbritannien in Hongkong.

⁶ Vgl. Guo Yezhou, »Opening up a new chapter in China-Malaysia relations«, 30.7.2018; <https://www.malaysiakini.com/news/436548>.

⁷ Vgl. Ambassador Bai Tian, »To Build Roads or to Build Walls, the Choice is Yours – Ambassador's Speech on Malaysia-China Outlook Forum 2019 held by Star Media Group«, 11.7.2019; https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbw_665378/t1680313.shtml.

über ein Austauschprogramm der chinesischen Botschaft in Malaysia für junge Führungskräfte, die unter anderem Technologie-Parks in China besuchen durften.⁸ Und anlässlich des 45-jährigen Jubiläums der diplomatischen Beziehungen beider Länder veröffentlichte die chinesische Botschaft im Januar 2019 ein Lied mit dem Titel *You are here for me for my life* in den beiden Sprachen Bahasa Malay und Mandarin.⁹

Diese Beispiele zeigen exemplarisch, wie Initiativen chinesischer Außenpolitik nach den Wahlen von 2018 über die in China sogenannte *Public Diplomacy* Pekings *soft power* stärken sollten, um ein positiveres Image der Volksrepublik bei relevanten Akteuren in Malaysia und in größeren Bevölkerungsteilen zu erzeugen. Sie verdeutlichen gleichzeitig den eingeleiteten Wechsel chinesischer Außenpolitik von einem Powerholder- zu einem Stakeholder-Ansatz in Malaysia.

AUTOMOBIL-KOOPERATION ZWISCHEN GEELY UND PROTON

Im Rahmen seines ersten Peking-Besuchs im August 2018 führte Premierminister Mahathir unter anderem Gespräche mit Vertreter_innen des südchinesischen Automobilkonzerns *Zhejiang Geely Holding Group*, um die weitere Kooperation mit dem malaysischen Automobilhersteller Proton abzustimmen. Das Joint Venture liegt Mahathir besonders am Herzen, da es sich beim »nationalen Auto« Proton um ein nahezu gescheitertes Lieblingsprojekt seiner ersten Amtszeit handelt. Bereits 2017 hatte Geely 49,9 Prozent des angeschlagenen Automobilkonzerns Proton vom malaysischen Konglomerat DRB-Hicom erworben. Seit Mitte 2019 wird ein Proton-SUV namens X70 im malaysischen Tanjung Malim (70 Kilometer nördlich von Kuala Lumpur) gefertigt, der auf dem erfolgreichen Geely-Modell Boyue aufbaut.

Syed Faisal, der Vorsitzende von Proton, lobt die Kooperation beider Länder im Automobilbau und unterstützt öffentlich das Vorhaben, Malaysia weiter als Chinas Pforte für den gesamten ASEAN-Raum mit 650 Millionen Menschen/Konsument_innen zu nutzen. Geely verwendet den BRI-Aufschlag in Malaysia tatsächlich, um neue Märkte zu erschließen: »*We have seized the opportunity of the Belt and Road Initiative to step up our efforts abroad*«, sagte Victor Yang, Vize-Abteilungsleiter der Kommunikationsabteilung von Geely 2018.¹⁰ Und Yang Xueliang, Vizepräsident der *Geely Auto Group*, erklärt die Expansionsstrategie seines Konzerns folgendermaßen: »*Geely has upgraded its going out strategy from exporting products to exporting*

technologies, talents, standards and capital as well. [...] China's Auto industry is supposed to integrate into BRI construction and the global industrial chain and join the global competition and cooperation to bring more benefits to customers.«¹¹

⁸ Vgl. »Exchange and Fellowship Programme Hosts 30 Malaysian Youths In China«, 25.10.2018; <https://www.borneotoday.net/exchange-and-fellowship-programme-hosts-30-malaysian-youths-in-china/>.

⁹ Vgl. Tashny Sukumaran, »You are here for me for life: Beijing releases song marking 45 years of diplomatic ties with Malaysia«, 28.1.2019; <https://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/2183975/you-are-here-me-life-beijing-releases-song-marking-45-years>.

¹⁰ Vgl. Fusheng, Li (2019): Geely steps up efforts in BRI market, in: *China Daily* (26.3.2019); <http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/26/WS5c998f0ea3104842260b2936.html>.

¹¹ Vgl. Chinese car enterprises export products, technology, capital, in: *People's Daily Online* (3.4.2019); <http://en.people.cn/n3/2019/0403/c90000-9563491.html>.

4

DIE BRI-INFRASTRUKTURPROJEKTE »EAST COAST RAIL LINK«, »BANDAR MALAYSIA« UND »FOREST CITY« UND »PIPELINES«

EAST COAST RAILWAY LINK

Besonderes Aufsehen erregte in Peking unmittelbar nach den Wahlen in Malaysia die Ankündigung der neu gewählten PH-Regierung, sich aus der Vereinbarung zur *East Coast Railway Link* (ECRL) zurückzuziehen. Es handelt sich um den bisher größten Infrastruktur-Deal zwischen Malaysia und China, der ohne öffentliche Ausschreibung unter der Regierung Najib an chinesische Investoren vergeben wurde. Die unter der BRI finanzierte und nach den Wahlen neu ausverhandelte ECRL ist eine 640 Kilometer lange Schnellbahnstrecke, die sich an der malaysisch-thailändischen Grenze beginnend an der malaysischen Ostküste entlangschlingt und diese im südlichen Teil der Halbinsel mit dem Hafen Port Klang an der malaysischen Westküste beziehungsweise der Straße von Malakka verbindet, die in den Indischen Ozean mündet (siehe Abbildung 2).

Die ECRL ist ein wichtiger Mosaikstein, um Pekings Dilemma mit der Straße von Malakka¹² zu begegnen. Der ehemalige malaysische Premier Najib schwärmte von ECRL als »game-changer«, welcher die wirtschaftlich rückständige Ostküste der malaysischen Halbinsel mit der vergleichsweise prosperierenden Westküste des Landes verbinden würde.¹³

Nach monatelangen Verhandlungen, in denen Peking stets die Bedeutung des Projekts für die bilateralen Beziehungen betonte, wurde im April 2019 ein Durchbruch verkündet. Zentrale Punkte des neuen ECRL-Deals sind eine Kostenreduzierung von ursprünglich 16 Milliarden auf 10,6 Milliarden US-Dollar und ein teilweise anderer Streckenverlauf. Die Fertigstellung ist für Dezember 2026 geplant. Ein entsprechendes Memorandum wurde mit der *China Communication Construction Company* (CCCC) unterzeichnet, welche die Strecke bauen und auch an deren Instandhaltung und Inbetriebnahme im Jahr 2026 beteiligt sein wird. Chef-Unterhändler der malaysischen Regierung war der enge Vertraute Mahathirs und ehemalige malaysische Finanzminister Daim Zainuddin, der auch sonst einer der zentralen Akteure in den Beziehungen zu China zu sein scheint.

¹² Peking sieht Singapur als US-Festung und befürchtet, dass die Amerikaner_innen im Konfliktfall die Straße von Malakka blockieren.

¹³ Vgl. »Najib: ECRL the game changer to the east coast!«, 11.4.2018; <https://www.thestartv.com/v/najib-ecrl-the-game-changer-to-the-east-coast>.

Abbildung 2
Geplanter Streckenverlauf des East Coast Rail Link (ECRL)



Quelle: Karte von: Google.com; bearbeitet von: Yunarto Goh (Awen) – FES Indonesien

Da es sich bei der ECRL um das derzeit größte Eisenbahnprojekt in Südostasien handelt, hat der Erfolg aus chinesischer Sicht eine wichtige Signalwirkung auf die Gesamtregion. Das Projekt wird auf chinesischer Seite hauptsächlich durch die chinesische *China Exim Bank* finanziert.

BANDAR MALAYSIA

Ein zweites für Peking wie Malaysia vermeintlich wichtiges BRI-Projekt ist der urban eingebettete Geschäfts- und Transport-Knotenpunkt *Bandar Malaysia* mit einem Investitionsvolumen von 34 Milliarden US-Dollar. Bis Dezember 2015 gehörte das Bandar-Malaysia-Projekt gänzlich dem staatlichen Investmentfond 1MDB, bevor dieser insgesamt 60 Prozent seiner Anteile an ein malaysisch-chinesisches Joint Venture namens IWH-CREC verkaufte. Das Joint Venture IWH-CREC besteht aus der malaysischen *Iskandar Waterfront*

Abbildung 3

Geplante Schnellzugstrecken von Südchina nach Südost-Asien

Quelle: Karte von: Google.com; bearbeitet von: Yunarto Goh (Awen) – FES Indonesien

Holding (IWH), die 60 Prozent der erworbenen Anteile hält, sowie der *China Railway Engineering Corp* (CREC), welche die übrigen 40 Prozent der erworbenen Anteile besitzt.

Bandar Malaysia wurde jedoch 2017 – noch zu Zeiten der Najib-Administration – wegen grundlegender Differenzen gestoppt. Während das *Wall Street Journal* Kapitalkontrollen der chinesischen Regierung als Grund nennt, berichtete die malaysische Zeitung *The Star*, dass die malaysische Regierung einige Forderungen der chinesischen Investoren nicht erfüllen wollte, da sie gegen nationale Kerninteressen Malaysias verstießen. Eine anonyme Quelle zitierend bezog sich dieser Vorwurf laut *The Star* insbesondere auf das chinesische Anliegen, den Zuschlag für die Inbetriebnahme der Schnellzugstrecke zwischen Kuala Lumpur und Singapur ohne öffentliche Ausschreibung zu erhalten.¹⁴

Entsprechend der ursprünglichen Planung sollte mit *Bandar Malaysia* eine der größten unterirdischen Städte der Welt entstehen. Vorgesehen waren ein Finanzzentrum, Indoor-Themenparks, zahlreiche Shoppingmöglichkeiten, Wohnhäuser sowie der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt in Südostasien.

Als Teil eines ambitionierten Eisenbahnprojekts der Regierung in Peking soll die Strecke von der südchinesischen Stadt Kunming (Provinz Yunnan) über Laos und Thailand

nach Kuala Lumpur führen und von dort aus weiter nach Singapur – Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) –, wobei ebenfalls Verbindungen nach Vietnam, Myanmar und Laos geplant sind (siehe Abbildung 3). Der ursprünglich erteilte Zuschlag für das chinesisch-malaysische Konsortium der beiden Firmen CREC und der malaysischen Firma IWH wurde von der neuen Regierung Malaysias nur kurz nach der Erlaubnis der ECRL im April 2019 ebenfalls wiederbelebt. Allerdings wurde der Ausbau der Eisenbahnstrecke nach Singapur um mindestens zwei Jahre verschoben.

Als Konditionen der Wiederbelebung hatte das malaysisch-chinesische Konsortium unter anderem akzeptiert, als Teil des neu verhandelten Projekts 10.000 bezahlbare Wohnungen und einen öffentlichen Park zu bauen sowie mehr lokale Subunternehmer_innen einzubeziehen. Wichtige Vertreter_innen der PH-Regierung werben unterdessen dafür, dass neben Passagierzügen zukünftig auch Güterzüge auf der Strecke nach China konzipiert werden. Premierminister Mahathir hat in einem persönlichen Brief an Chinas Staatspräsident Xi Jinping explizit dafür geworben, Güter aus China über Malaysia in großen in China gebauten Zügen nach Europa zu transportieren.

ZWEITER BRI-GIPFEL UND PALMÖL ALS SCHMIERMittel

Nachdem eine Lösung für zumindest zwei BRI-Großprojekte gefunden worden war, besuchte Mahathir Peking im April 2019 zum zweiten Mal unter deutlich besseren Vorzeichen und nahm auch am zweiten BRI-Gipfel teil. Mahathir sagte in Peking grundsätzlich Unterstützung für die BRI zu, als er sich mit Staatspräsident Xi Jinping, Premierminister Li Keqiang und dem Vorsitzenden des Nationalen Volkskongresses Li Zhanshu, den drei mächtigsten Männern des chinesischen Politbüros, traf.

Als weiterer wichtiger Deal wurde im Rahmen von Mahathirs zweitem Peking-Besuch eine Absichtserklärung unterzeichnet, mit der sich China verpflichtet, in den kommenden fünf Jahren zusätzlich 1,9 Millionen Tonnen Palmöl von Malaysia zu kaufen. Auf diesem Wege hofft Malaysia unter anderem, den erwarteten Exporteinbruch aus Europa zu kompensieren. Als weltweit zweitgrößter Produzent von Palmöl (nach Indonesien) beklagt Malaysia durch die Entscheidung der EU, die Nutzung von Palmöl für Biokraftstoff bis 2030 auslaufen zu lassen, einen großen Schaden für die heimische Wirtschaft und Arbeitsplätze. So wird die malaysische Regierung nicht müde zu betonen, dass bis zu 600.000 lokale Arbeitsplätze von der Palmölproduktion beziehungsweise dem Handel mit Palmöl abhängen. Die in Gefahr schwebenden Arbeitsplätze sind fast alle von Malay_innen besetzt.

Aus Sicht von Beobachter_innen waren Pekings Konzessionen bei der Abnahme von Palmöl ein durchaus wichtiger »Schmierstoff« (*»lubricant«*) für die Wiederbelebung von BRI-Großprojekten wie ECRL. So bezeichnete die Ministerin für Primärintdustrie Teresa Kok (DAP) Chinas Konzessionen als große Erleichterung »nach den zahlreichen Attacken der EU« auf eine

¹⁴ Vgl. Ngeow, Peter (2019): »Economic Cooperation and Infrastructure Linkage between Malaysia and China under the Belt and Road Initiative«, in: Fanny M. Cheung / Ying-yi Hong (Hrsg.): *Regional Connection under the Belt and Road Initiative: The Prospects for Economic and Financial Cooperation*, S. 164–191.

Abbildung 4

Futuristische Retortenstadt Forest City

Quelle: <http://forestcitycgpv.com/>

von Malaysias Schlüsselindustrien. Nach der Bekanntgabe der neu gewählten PH-Regierung, BRI-Projekte wie ECRL und Bandar Malaysia einzustellen, hatte Peking allerdings zunächst über informelle Kanäle kommuniziert, dass Malaysia mit Kürzungen von chinesischen Palmölimporten sowie sinkenden Tourist_innen-Zahlen aus China zu rechnen habe.

FOREST CITY

Nicht eindeutig wiederbelebt wurde bislang das Immobilien-Investitionsprojekt *Forest City*. Dabei handelt es sich um eine futuristische Retortenstadt mitten im Dschungel der malaysischen Provinz Johor, direkt an der Grenze zu Singapur, die auf vier künstlich aufgeschütteten Inseln errichtet wurde und zukünftig bis zu 700.000 zahlungskräftige Bewohner_innen beheimaten soll. Es ist ein Projekt der privaten festlandchinesischen Immobilienfirma *Country Garden* in Kooperation mit dem Sultan von Johor.¹⁵

Bereits im Dezember 2017, also ein halbes Jahr vor den Wahlen, hatte sich Mahathir im Zuge des Wahlkampfs ereifert, er hoffe, dass das im Dschungel gelegene renaturierte Gebiet der *Forest City* zukünftig wieder »Affen und Paviane als Bewohner bekomme«.¹⁶ Im August 2018 – also drei Monate

nach der Wahl – bekräftigte Premierminister Mahathir, es sei Ausländer_innen nicht gestattet, Eigentum in der Retortenstadt *Forest City* zu erwerben. Die Apartments in der *Forest City* wurden ausschließlich für Ausländer_innen – besser gesagt wohlhabende Festlandchines_innen – gebaut, da sich Malaysier_innen diese Preise nicht leisten könnten, so Mahathir. Da das 100 Milliarden US-Dollar teure Immobilienprojekt in der Tat hauptsächlich auf zahlungskräftige Kund_innen aus der Volksrepublik abzielte, denen eine moderne Stadt mit Schiffsanbindung zu malaysischen Preisen direkt neben dem exklusiven Stadtstaat Singapur angepriesen wurde, klang dies nach einem Todesstoß für das Mega-Bauprojekt. Auch wenn die *Forest City* gemeinhin nicht als BRI-Projekt gilt, wurde sie auf der eigenen Internetseite als »*Standard demonstration zone of BRI in South-East Asia*« angepriesen.¹⁷

Im September 2018 gab Mahathir bekannt, dass ausländische Investoren durchaus in *Forest City* investieren dürften, daraus jedoch mitnichten eine dauerhafte Aufenthaltsgenehmigung für Malaysia resultiere. In der Konsequenz ist die als chinesische Enklave geplante *Forest City* bislang eine Geisterstadt, da die Kernzielgruppe weggefallen ist und noch keine alternativen Käufer_innen in Sicht sind.

PIPELINE-PROJEKTE

Vollends abgewickelt scheinen zwei Pipeline-Projekte, welche die PH-Regierung zusammen mit der ECRL direkt nach der Wahl aufgekündigt hatte: die 600 Kilometer lange MPP, die Malakka mit Port Dickson und Jitra im Bundesstaat Kedah verbinden sollte, sowie die 662 Kilometer lange TSGP,

¹⁵ *Country Garden* hat ein Joint Venture im Verhältnis 60:40 für den Bau von *Forest City* etabliert. Die Privatfirma hält 60 Prozent der Anteile des Projekts, während *Esplanade Danga 88 Private Limited* über die restlichen 40 Prozent verfügt. Hinter *Esplanade Danga 88* stehen der Sultan von Johor (64,4 %), Johor State Government Investment Arm (20 %) sowie Daing Malek Daing Rahman, ein Mitglied des *Royal Court of Advisers to the Johor Royal Court* (15,6 %).

¹⁶ Vgl. Jun Soo Wern »Mahathir launches bitter attack on Forest City project«, 30.12.2017; <https://www.freemalaysiatoday.com/category/nation/2017/12/30/mahathir-launches-bitter-attack-on-forest-city-project/>.

¹⁷ <https://forestcitycgpv.com/>.

die zwischen der Tamanis Gas Station nach Sandakan und Tawau (Bundesstaat Sabah auf der Insel Borneo) verlaufen sollte.

Mit einem Gesamtwert von 2,3 Milliarden US-Dollar gelten diese ebenfalls als BRI-Projekte. Neben einer vermeintlichen Verwicklung in den 1MDB-Skandal beklagte die neue malaysische Regierung, dass lediglich 13 Prozent der Arbeit realisiert wurden, obwohl bereits 90 Prozent der veranschlagten Kosten bezahlt waren. Nach Aussage von Malaysias Finanzminister Lim Guan Eng seien praktisch gar keine Bauarbeiten realisiert worden, obwohl das Geld bereits ausbezahlt war. Im Juli 2019 berichteten malaysische Medien, 243,5 Millionen US-Dollar seien von dem chinesischen Staatsunternehmen *China Petroleum Pipeline Engineering* (CPP) beschlagnahmt worden. Im Oktober 2019 meldeten malaysische und internationale Medien, dass Malaysias führender China-Unterhändler und Mahathir-Vertraute Daim Zainuddin zwei Milliarden US-Dollar für die abgewickelten Pipeline-Projekte aus Peking zurückholen solle.

5

WEITERE CHINESISCHE (BRI-)GROSSPROJEKTE IN MALAYSIA

MALACCA GATEWAY

Die Zukunft des Malacca-Gateway-Projekts, das die Regierungen Malaysias und Chinas 2016 gemeinsam initiierten, bleibt wie dessen ursprüngliche Zielsetzung unklar. Das bis zu zehn Milliarden US-Dollar teure Projekt, das neben der Errichtung eines neuen Kreuzfahrtschiff-Terminals auch den Bau eines neuen Tiefseehafens an der geostrategisch so wichtigen Malakka-Straße vorsieht, sollte von der malaysischen *KAJ Development Sdn Bhd* (KAJD) – einem mittelgroßen lokalen Bauunternehmen mit guten Beziehungen zur ehemaligen Regierungspartei UMNO – sowie einem Konsortium der chinesischen Unternehmen *Power China International*¹⁸, *Shenzhen Yantian Port Group* und der *Rizhao Port Group* gemeinsam entwickelt werden.

Darüber hinaus war die Aufschüttung von vier künstlichen Inseln geplant: Zwei Inseln sollten touristisch genutzt werden, eine dritte zur Lagerung von Treibstoff (perspektivisch zum Auftanken) und die vierte als *Container Terminal* und Standort für einen maritimen Industriepark. Die vierte Insel wurde als Kooperationsprojekt zwischen dem malaysischen Bundesstaat Malakka und der chinesischen Provinz Guangdong ausgewiesen. Die Provinzregierung von Guangdong hatte öffentlich verkündet, dass sie *Malacca Gateway* unter anderem verstärkt nutze, um Produkte aus dem *Malacca-Guangdong Industrial Park* zu verschiffen. *Malacca Gateway* wird nach außen ebenfalls als Teil einer tiefergehenden Zusammenarbeit von Häfen in Malaysia und China im Rahmen der *Port Alliance* dargestellt, um den bilateralen Handel, die Logistik und den Seeverkehr beider Länder zu stärken.

Um den moderneren Häfen im malaysischen Klang und in Singapur als Warenumserschlagplatz ernsthaft Konkurrenz machen zu können, fehlt *Malacca Gateway* jedoch schlichtweg eine Eisenbahnanbindung. Ohnehin können die acht großen Häfen in Malaysia nach Prognosen malaysischer Behörden den Bedarf an Hafenkapazität bis 2040 bereits komplett abdecken. Unter ökonomischen Gesichtspunkten lassen sich die Investitionen in Malakka dementsprechend nur bedingt

nachvollziehen – es sei denn, *Malacca Gateway* wird zukünftig an die Schnellbahnstrecke von *Bandar Malaysia* angebunden.

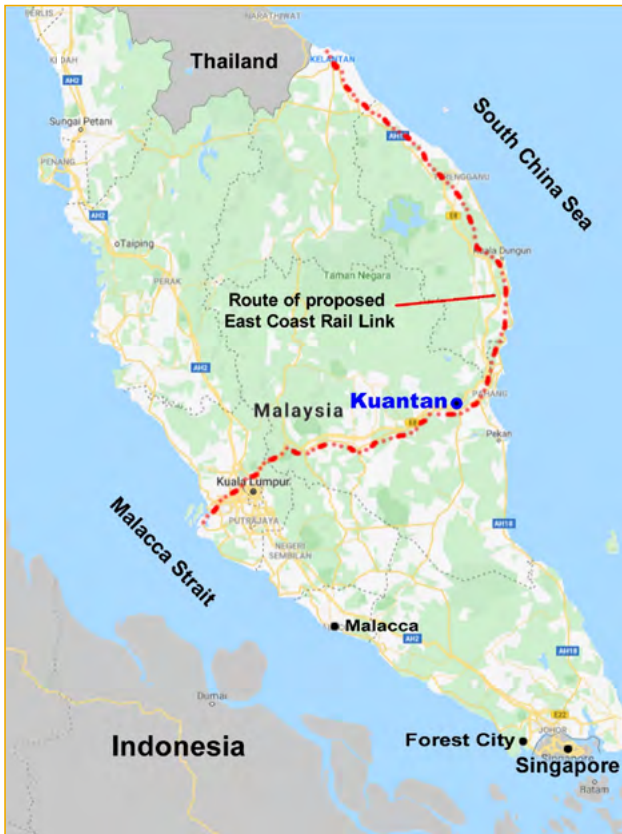
Darüber hinaus halten sich Gerüchte, vor den Wahlen im Mai 2018 sei von chinesischer Seite ursprünglich auch eine militärische Nutzung des Tiefseehafens geplant gewesen. Im Juli 2018 monierte Malaysias Transportminister Anthony Loke (DAP), dass die Projektarbeiten für *Malacca Gateway* nicht vorangingen. Nachdem im Oktober 2018 zunächst gemeldet wurde, dass KAJD die Lizenz verloren hätte, meldeten malaysische Medien im Mai 2019, das Unternehmen habe erfolgreich Widerspruch gegen die Entscheidung eingelegt und könne das Projekt fortsetzen. Ob und, falls ja, welche chinesischen Unternehmen weiter beteiligt sein werden, ist bisher unklar. Eindeutig ist hingegen, dass das Projekt bereits weit hinter dem ursprünglichen Zeitplan zurückliegt.

HAFEN IN KUANTAN

Der Hafen in Kuantan ist der einzige an der Ostküste Malaysias. Da er einen Zugang zur Südchinesischen See hat, ist er der malaysische Hafen mit der größten geografischen Nähe sowohl zu China als auch zu Vietnam und besitzt damit eine immense strategische Bedeutung. Im Mai 2016 gab die malaysische Regierung einem Antrag des Hafens Kuantan statt und erklärte ihn zur Freihandelszone. Ein Ausbau und Investitionen in einen Tiefseeterminal für 200.000-Tonnen-Schiffe mit Kosten um die zwei Milliarden US-Dollar sollen die Wirtschaft an der Ostküste Malaysias beflügeln. Zugleich bietet Kuantan eine optimale Anbindung an die Handels- und Schifffahrtswege in der Südchinesischen See und somit auch für den Warenaustausch, unter anderem mit den Häfen in Shanghai, Shenzhen und Hongkong. Gleichzeitig ist eine engere Zusammenarbeit der chinesischen Häfen Dalian, Ningbo, Qinzhou, Guangzhou, Fuzhou, Xiamen, Hainan, Taicang, Tianjin und Qingdao mit den neun malaysischen Häfen Port Klang, Melaka, Penang, Johor, Kuantan, Bintulu, Kemaman, Sabah und Kuching im Rahmen einer *Malaysia-China Port Alliance* vorgesehen. Der Hafen wird gemeinsam von einem malaysischen Konglomerat und der chinesischen *Guangxi Beibu Gulf International Port Group*, einem staatlichen Unternehmen aus Festlandchina, ausgebaut.

¹⁸ *Power China International* ist ein Zusammenschluss mehrerer großer chinesischer Staatsbetriebe wie beispielsweise *Sinohydro* und *Hydro China Group*. *Sinohydro* ist das Unternehmen, in dem Chinas ehemaliger Staatspräsident Hu Jintao Karriere gemacht hat.

Abbildung 5
Hafen in Kuantan



Quelle: Karte von: Google.com; bearbeitet von: Yunarto Goh (Awen) – FES Indonesien

Der Tiefseehafen in Kuantan soll zukünftig über die ECRL auch an das Eisenbahnnetz und damit an Malaysias Westküste angebunden werden (siehe Abbildung 5). Damit würde er einen Anschluss an Malaysias modernsten Hafen in Klang sowie an die Hauptstadt und Wirtschaftsmetropole Kuala Lumpur haben. Von dem neuen Hafen in Kuantan erhofft sich Malaysia mittel- bis langfristig, konkurrenzfähiger gegenüber dem Nachbarn Singapur zu werden, dem bislang größten logistischen Umschlagplatz Südostasiens mit dem zweitgrößten Containerhafen der Welt. Container könnten zukünftig idealerweise im Hafen von Klang entladen, mit dem ECRL-Zug nach Kuantan transportiert und von dort aus nach China oder Vietnam verschifft werden. Zumindest Kuantan könnte so zu einem alternativen Transport Hub für den ASEAN-China-Handel werden.

SELTENE ERDEN IN KUANTAN UND IN PERAK

Ein in der öffentlichen Debatte weniger beachteter Aspekt ist der Abbau von Seltenen Erden in Kuantan durch das australische Unternehmen Lynas. Bei Lynas handelt es sich um das größte Unternehmen zur Förderung Seltener Erden außerhalb Chinas, das gerade in Zeiten des amerikanisch-chinesischen Handelskrieges eine noch größere Bedeutung erlangen könnte. Für die USA, aber auch für Japan, das bereits in der Vergangenheit unter einem chinesischen Exportstopp Seltener Erden zu leiden hatte, gewinnt es an Relevanz. So wird aktuell wieder offen darüber diskutiert, ob

China den weltweiten Export Seltener Erden, die unter anderem für die Computerchip-Produktion zentral sind, aufgrund seines Quasi-Monopols als Vergeltungsmaßnahme bewusst drosselt.

Ende November 2019 meldeten malaysische Medien, dass der Bundesstaat Perak eine Absichtserklärung mit dem chinesischen Unternehmen *Chinalco GXNF Rare Earth Development* abgeschlossen habe, um die Explorationsmöglichkeiten Seltener Erden zu prüfen.

MALAYSIA-CHINA KUANTAN INDUSTRIAL PARK UND DER SCHWESTERPARK IN QINZHOU, VR CHINA

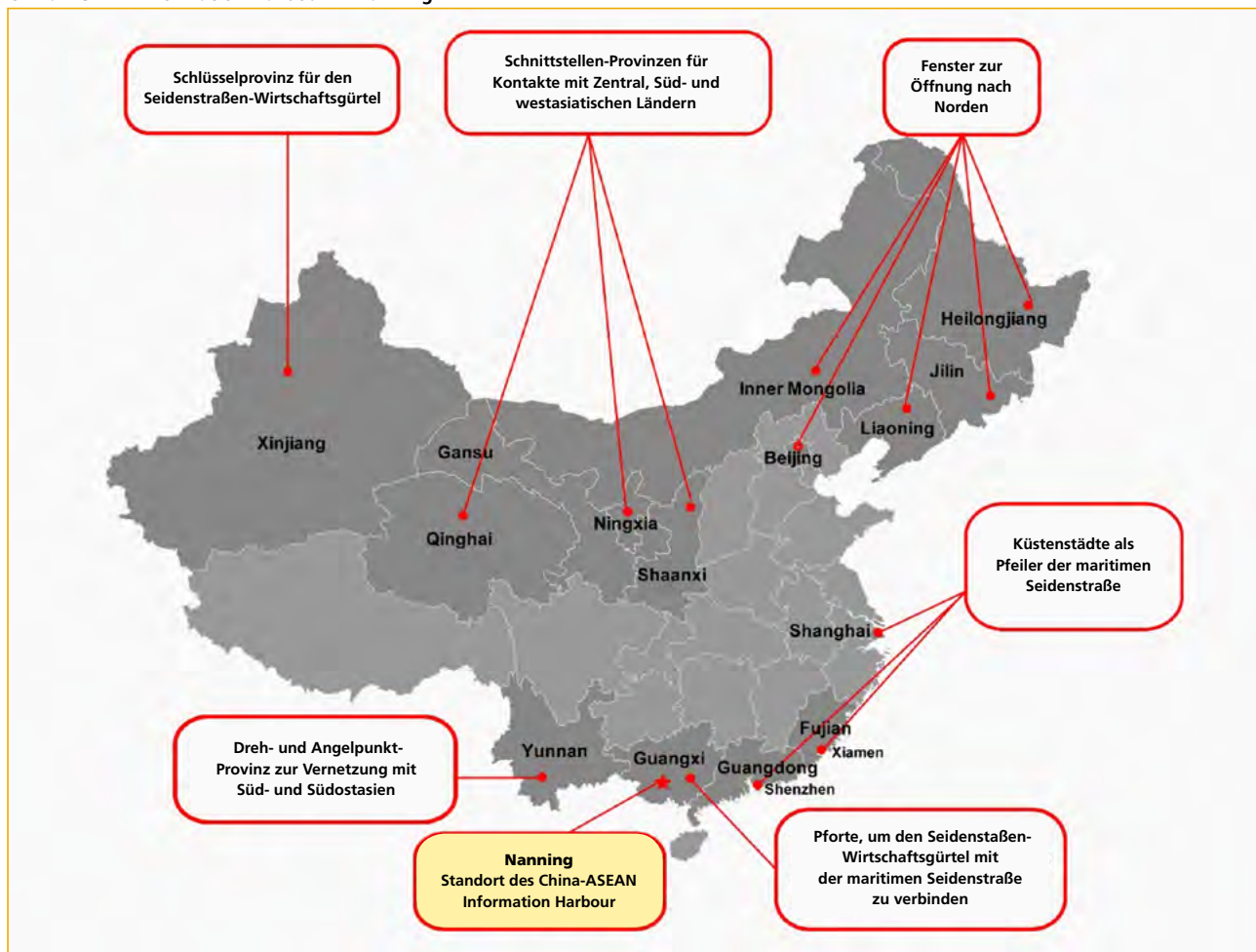
Die Regierungen Malaysias und Chinas etablierten 2012 in Nanning in der südchinesischen Provinz Guangxi den *Qinzhou Industrial Park*, den ersten gemeinsamen Industriepark beider Länder. Guangxis Provinzhauptstadt Nanning wird von chinesischer Seite als die zentrale Eingangspforte zum ASEAN-Raum definiert (siehe Abbildung 6).

Nur wenige Monate später, ebenfalls im Jahr 2012, vereinbarten die Regierungen beider Länder die Gründung des *Malaysia-China Kuantan Industrial Parks*. Synergieeffekte mit chinesischen Investitionen in den zehn Kilometer entfernten Hafen von Kuantan waren vorgesehen. Der 12,3 Quadratkilometer große Industriepark ist ein Joint Venture zwischen einem malaysischen und einem chinesischen Konglomerat (51 Prozent zu 49 Prozent). Von den 49 Prozent auf chinesischer Seite halten *Guangxi Beibu Gulf* 95 Prozent und die *Qinzhou Investment Company* fünf Prozent. Der Industriepark beherbergt 347 Unternehmen, zu denen unter anderen ein Stahl- und ein Aluminiumwerk, ein Reifenhersteller, ein Solarzellenproduzent, ein Batterieproduzent sowie Nahrungsmittelproduzenten zählen. Von den Produkten aus dem Park sind 80 bis 90 Prozent exportorientiert.

Im Juni 2019 berichteten chinesische und malaysische Medien, eine Intensivierung der Kooperation zwischen den beiden »Schwesterparks« in Malaysia und China sei vereinbart worden.¹⁹ Auf diese Weise soll der Handel beider Länder beflügelt werden, Investitionen sollen gefördert, die Entwicklung von Industrieclustern vorangetrieben und das regionale Wertschöpfungsketten-Management verbessert werden. Der stellvertretende malaysische Industrie- und Handelsminister Ong Kian Ming (DAP) betonte in diesem Zusammenhang, die Investition von 1,8 Milliarden US-Dollar in das Stahlwerk habe 3.800 lokale Arbeitsplätze geschaffen. Nach Aussage von Malaysias Außenminister Saifuddin Abdullah (PKR) soll der *Kuantan Industrial Park* der industrielle *Hub* an der Ostküste Malaysias werden.

¹⁹ Vgl. »More Chinese firms show interest to invest in Malaysia«, 14.6.2019; <https://www.thestar.com.my/business/business-news/2019/06/14/more-chinese-firms-show-interest-to-invest-in-malaysia>.

Abbildung 6

China-ASEAN Information Harbour in Nanning

Quelle: Karte von: China with Provinces – Single Color by FreeVectorMaps.com; bearbeitet von: Yunarto Goh (Awen) – FES Indonesien

CHINA-ASEAN INFORMATION HARBOUR

In Nanning ist nicht zuletzt der *China-ASEAN Information Harbour* (CAIH) als zentraler Knotenpunkt für die digitale Vernetzung Chinas mit dem ASEAN-Raum im Rahmen der digitalen Seidenstraße angesiedelt. So soll mithilfe des CAIH schrittweise der gesamte Informations- und Kommunikationssektor der ASEAN-Länder mit dem Chinas verbunden werden. In einem Informationsvideo auf der Internetseite des CAIH heißt es: »China ASEAN information harbour is the provider of a internet+ ecosystem with Chinese standards.«²⁰

Als die fünf Schlüsselsektoren im Geschäft von CAIH werden *Industrial Internet*, *Government* und *Enterprise Management*, *Smart City*, *New ICT* und *Financial Services* genannt. Über den CAIH sollen im ASEAN-Raum also chinesische Standards in allen genannten Schlüsselsektoren systematisch und möglichst weitflächig verbreitet werden. Ein unmittelbar für Malaysia relevantes Projekt ist der geplante Bau eines *Cloud Computing Centers* in Malaysia, das über CAIH koordiniert werden soll.

²⁰ Vgl. den Internetauftritt des *China-ASEAN Information Harbour*: http://www.caih.com/?lang=en_US.

6

ALIBABA, HUAWEI, SMART CITY UND ARTIFICIAL INTELLIGENCE PARK

ALIBABA

Der erste hochrangige Gast aus der Volksrepublik, der Malaysia nach den Wahlen 2018 im Juni besuchte, war bezeichnenderweise der Gründer der digitalen Handels- und Kommunikationsplattform Alibaba: Jack Ma. Als Eisbrecher betonte der reichste Mann Chinas, dass es in jeder Beziehung Höhen und Tiefen gebe. Zugleich bekräftigte er das große Interesse von Alibaba, verstärkt in Malaysia zu investieren und insbesondere die Qualifikation junger Malaysier_innen zu fördern. Dies unterstütze nicht zuletzt auch Alibaba bei seiner Zielsetzung, global zu agieren.

Bereits im November 2017 hatte Jack Ma den ersten *Electronic World Trade Platform (eWTP) Hub* außerhalb Chinas in Malaysia eingeweiht und dabei seine Hoffnung betont, er werde den Menschen helfen, von einer modernen Version der Seidenstraße zu profitieren. »For human beings the first globalisation was the Silk Road (...) today in the Internet [age], I think we should transfer the Silk Road to an e-road«, sagte der chinesische Tech-Milliardär bei der Einweihung in der malaysischen Hauptstadt Kuala Lumpur.²¹

Ende Juni 2020 soll die *Kuala Lumpur International Airport (KLIA) Aeropolis Digital Free Trade Zone (DFTZ)* eingeweiht werden. Dabei handelt es sich um ein Kooperationsprojekt der Regierung Malaysias, das E-Commerce-Handel für kleine und mittlere Betriebe aus Malaysia und China unterstützen soll. Beteiligt sind *SME Corp Malaysia, Malaysia External Trade Development Corp, Malaysia Digital Economy Corp* sowie *Alibaba*.

HUAWEI

Sehr medienwirksam bekundete der malaysische Premier Mahathir im April 2019 im Zuge seines zweiten BRI-Peking-Besuchs, bei dem er sich unter anderem mit dem Huawei-Gründer Ren Zhengfei traf, weiterhin mit dem chinesischen Technologiegiganten Huawei zusammenzuarbeiten

und sich nicht von den USA unter Druck setzen zu lassen. Die Trump-Administration hatte Huawei zuvor zur Zielscheibe für den Wettstreit um die globale Technologie-Führerschaft gemacht und weltweit von einer Kooperation mit Huawei abgeraten.²²

Im August 2019 betonte der malaysische Finanzminister Lim Guan Eng in einer Rede auf dem *Malaysia-China Belt and Road Forum* in Kuala Lumpur, er sei sehr erfreut darüber, dass Huawei seinen regionalen *Hub* mit 2.500 Beschäftigten nach Kuala Lumpur verlegt habe. Malaysia erhoffe sich von der Kooperation mit Huawei, dem Technologieführer für 5G-Netze, wichtige Impulse für die Adaption von Industrie-4.0-Technologie als Wachstumsmotor der malaysischen Ökonomie, so der malaysische Finanzminister und DAP-Generalsekretär Lim. Malaysia sei zudem sehr daran interessiert, von China in Bereichen wie Robotik, *Cloud Computing* und Künstliche Intelligenz (AI) zu lernen.

Im Oktober 2019 meldeten malaysische und internationale Medien, der malaysische Telekom-Riese Maxis habe mit Huawei einen Deal für den Ausbau des 5G-Netzwerks in Malaysia abgeschlossen. Ein kommerzieller *Roll-out* der neuen Technologie wurde für 2021/2022 angekündigt. Bei der Entscheidung für Huawei spielten neben der Technologie-Führerschaft bei 5G auch Kosten-Effizienz-Erwägungen eine zentrale Rolle, da bereits eine große Menge an Huawei-Technologie in dem bisherigen 4G-Netz verbaut ist.

In China selbst wird dem Verkauf der 5G-Technologie eine herausragende Bedeutung beigemessen, so dass der Premierminister Li Keqiang ihn in seinem Arbeitsbericht im März 2017 explizit hervorhob. Nach Prognosen der *China Academy of Information and Communications Technology* wird die 5G-Technologie in China bis 2030 schätzungsweise 6,3 Billionen Yuan²³ zur Wirtschaftsleistung beitragen. Zur Erreichung dieses Ziels sind in den kommenden zehn Jahren chinesische Investitionen in Höhe von 400 Milliarden US-Dollar geplant.

²¹ Vgl. Jaipragas, Bhavan (2017): Alibaba launches Malaysian hub for electronic world trade platform – and plans a 'new Silk Road', in: *South China Morning Post*, 22.3.2017; <https://www.scmp.com/business/companies/article/2081154/alibaba-launches-malaysian-hub-electronic-world-trade-platform>.

²² Vgl. zum Beispiel: »What's at stake in Trump's war on Huawei: control of the global computer-chip industry«, in: *The Conversation* (1.10.2019); <https://theconversation.com/whats-at-stake-in-trumps-war-on-huawei-control-of-the-global-computer-chip-industry-124079>.

²³ Diese Summe entspricht circa 900 Milliarden US-Dollar.

SMART CITIES

Mahathir und Huawei-Patriarch Ren Zhengfei betonten bei ihrem Treffen unter anderem Interesse daran, gemeinsam an der Entwicklung von *Smart Cities* zu arbeiten. So ist China sehr daran interessiert, mithilfe von Unternehmen wie Huawei, Alibaba oder CloudWalk Technology (Gesichtserkennung) *Smart Cities* nach chinesischem Vorbild und mit chinesischer Technologie zu exportieren. Für Chinas Wirtschaft bietet dies neben dem Export der entsprechenden Urbanisierungsstandards sowie der begleitenden Technologie den weiteren Vorteil, dass die massiv geförderte chinesische AI-Industrie von der Sammlung und Verwertung der weltweit geschöpften Daten profitieren kann.

Weltweit hat sich empirisch gezeigt, dass die Stadtentwicklung in einer *Smart City* in der Regel von Immobilien- und Technologieunternehmen dominiert wird, während der Datenschutz von Beginn an eine große Herausforderung darstellt. Da mittlerweile die Hälfte aller *Smart Cities* chinesische Städte beziehungsweise von chinesischen Unternehmen dominierte Städte sind, ist nicht damit zu rechnen, dass Datenschutz in *Smart Cities* zukünftig einen höheren Stellenwert genießen wird. Gleichzeitig ist anzunehmen, dass über den Export von chinesischen Urbanisierungsmodellen neben technologischen Standards auch Normen und Werte mittransportiert werden.

Bereits im Januar 2018 vereinbarten Alibaba und die Stadtverwaltung von Malaysias Hauptstadt Kuala Lumpur eine »City Brain«-Tech-Kooperation. Der *Cloud Service* von Alibaba soll mithilfe von *Big Data* und AI Verwaltung und Transport in der malaysischen Hauptstadt effizienter machen. Kuala Lumpur ist die erste Stadt außerhalb Chinas, in der die Technologie zur Anwendung kommt. Die »City Brain«-Technologie soll auf weitere Städte in Malaysia ausgeweitet werden.

AI-PARK

Auf dem zweiten BRI-Forum in Peking im April 2019 wurde zudem ein Deal abgeschlossen, der Malaysia seinen ersten AI-Park mit einem Investitionsvolumen von einer Milliarde US-Dollar aus China bescherte. In dem Hightech-Park sind die geplanten Schwerpunktbereiche *Computer Vision*, Spracherkennung und natürliche Sprachverarbeitung vertreten. Der Park soll gemeinsam von der *China Harbour Engineering Company*, *G3 Global* – einer malaysischen Bekleidungs-Firma, die sich um Informationstechnologie diversifiziert hat – sowie der chinesischen AI-Firma *SenseTime*²⁴ errichtet werden. Nach Aussage der zukünftigen Betreiber soll der AI-Park auch genutzt werden, um lokale Talente für AI zu fördern und ein kommerzielles AI-Ökosystem (außerhalb Chinas) aufzubauen.

²⁴ Bei *SenseTime* handelt es sich um das erste AI-»Unicorn« weltweit. Das Unternehmen weist einen Börsenwert von mindestens einer Milliarde US-Dollar auf.

7

FAZIT

Kritische Beobachter_innen geben unabhängig vom Preis zu bedenken, dass riesige Infrastrukturprojekte wie ECRL, *Bandar Malaysia*, *Malacca Gateway* oder der Hafen Kuantan insbesondere den geopolitischen und geoökonomischen Plänen Chinas nutzen werden, da die Häfen zusammen mit der geplanten Anbindung an die neue Eisenbahnlinie wichtige Mosaiksteine für Peking sind, um Räume und Einflusssphären zu erschließen, das Malakka-Dilemma abzumildern und Märkte in Südostasien zu penetrieren.

Gleichzeitig bestand eine der Hauptzielsetzungen der BRI-Projekte in Malaysia vor den Wahlen im Export und damit im Abbau von Überkapazitäten chinesischer Infrastruktur- und Industrieunternehmen mit vergleichsweise einfacher Technologie. In China wird dies euphemistisch als »*international industrial capacity cooperation*« bezeichnet. Nach Aussage von Hu Huaibang, dem ehemaligen Vorsitzenden der *China Development Bank*, sei das wichtigste Ziel der BRI, den wirtschaftlichen Reformprozess in China zu unterstützen und die heimische Industrie auf eine höhere Stufe zu heben. Man müsse von der billigen Massenproduktion als »Werkbank der Welt« Abstand nehmen. China solle seine Niedrigtechnologie-Produktion in andere Länder verlagern und den Druck von Unternehmen reduzieren, die unter Überkapazitäten leiden. Stattdessen müssten in China Industrien wie Maschinenbau, Schnellzüge, Stromproduktion und Telekommunikation gefördert werden, so Hu.²⁵

Unerwähnt bleibt bei öffentlichen Aussagen dieser Art allerdings häufig, dass Reformen unrentabler Staats- und Provinzunternehmen in China, die diese Überkapazitäten produzieren, aufgrund vermachter Strukturen nur schleppend vorangehen. Ebenso lässt sich kritisch beobachten, dass chinesische Unternehmen in der Volksrepublik zunehmend (erfolgreich) gezwungen werden, hohe Standards im Arbeitsschutz und im Umweltbereich einzuhalten, im Ausland jedoch nicht wenige dieser Unternehmen in alte Muster zurückfallen. Wie in anderen Ländern zuvor hat sich auch in Malaysia gezeigt, dass das Fehlen von transparenten Ausschreibungs- sowie Kredit-Verfahrensstandards der durch die BRI finanzierten chinesischen Kreditgeber gerade in einem nicht demokratischen Kontext Probleme schafft. Eine Schuldenfalle haben

chinesische Investoren nach Meinungen führender malaysischer China-Expert_innen jedoch nicht bewusst gelegt.

Portugals ehemaliger Europaminister Bruno Maçães vertritt anknüpfend an Aussagen zur »*international capacity cooperation*« die These, dass die BRI vor allem darauf abziele, globale Wertschöpfungsketten entlang von grenzüberschreitenden Infrastruktur-Konnektivitätsprojekten und den mitgewanderten Industrieunternehmen unter chinesische Kontrolle zu bekommen. Dies sei auch in Malaysia der Fall. Dabei strebt China für sich selbst an, schrittweise und regionenweise von der Werkbank der Welt zu einer von Hightech und Innovation getragenen Wirtschaft mit Qualitätsprodukten zu werden. So heißt es in der »Made in China 2025«-Strategie: »*We will strive to transform China into the global manufacturing leader before the centennial of the founding of the new China, which will lay the foundation for the realization of the Chinese dream to rejuvenate the Chinese nation.*«²⁶

Dafür strebt Peking an, idealerweise komplette Wertschöpfungsketten unter Kontrolle zu bekommen – angefangen bei der Akquirierung von Rohstoffen und Daten, dem industriellen beziehungsweise digitalen Produktionsprozess, dem Vertrieb (unterstützt durch E-Commerce-Plattformen oder digitale Bezahlleistungen) bis hin zum Transport per Eisenbahn und/oder Schiff. Für die Erreichung dieses Jahrhundertziels soll die BRI Pekings Aufstieg zur Weltspitze an den Wertschöpfungsketten auch dabei unterstützen, *Global Lead-/Backbone*-Firmen zu etablieren, die technologische Standards und Standards für die Organisation von Wertschöpfungsketten definieren. In diesem Sinne besteht die Investmentrendite von BRI-Projekten nicht zuletzt darin, teilnehmende Länder dazu zu bewegen, chinesische Standards bei der Infrastrukturentwicklung, bei Transport, Finanzen, Industrie, digitaler Ökonomie und Urbanisierung und beim Datenmanagement zu übernehmen und sich unter die Führung von chinesischen *lead firms* zu bewegen.

Ein praktisches und realisiertes Beispiel ist der Verkauf von chinesischen Schnellzügen, der in Asien bereits recht erfolgreich verläuft. Bezeichnend ist auch der zunehmende Ein-

²⁵ Vgl. Maçães, Bruno (2019): *Belt and Road – A Chinese World Order*, London: Hurst & Company, S. 97–98.

²⁶ Vgl. State Council of the People's Republic of China (2015): *Made in China 2025*, 7.7.2015; <http://www.cittadellascienza.it/cina/wpcontent/uploads/2017/02/IoT-ONE-Made-in-China-2025.pdf>.

fluss von Alibaba – insbesondere in Südostasien – bei der Verbreitung von E-Commerce-Märkten. Von zentraler Bedeutung für Peking ist darüber hinaus die weitere Verbreitung des 5G-Protokolls des »Rückgrat-Unternehmens« Huawei sowie von *Smart City*-Urbanisierungsstandards. Neu etablierte Systemlösungen führender chinesischer Tech-Unternehmen sollen Kund_innen langfristig an chinesische Standards binden, Folgeaufträge garantieren und Lizenzgebühren generieren. Nach Aussage von Chen Zhaoxiong, Chinas Vizeminister für Industrie und Informationstechnologie, wird die »digitale Seidenstraße« eine »Schicksalsgemeinschaft im Cyberspace« erschaffen.²⁷

Chinas Einfluss und die Investitionen in Malaysia sind historisch gewachsen. Das autoritäre und korrupte Regime von Malaysias Ex-Premier Najib bot Peking eine besonders reizvolle Möglichkeit, *win-win*-Projekte zu vereinbaren. Allerdings diente dies weniger zum gegenseitigen Nutzen, sondern China war zweifacher Sieger. So haben sich chinesische Investoren in Malaysia – ähnlich wie in der Vergangenheit in autoritär regierten afrikanischen Ländern (beispielsweise in Sudan, Angola oder Simbabwe) – exklusive Zugänge zu einer korrupten Regierung und den assoziierten Eliten vergleichsweise einfach gesichert, ohne dass es irgendeinen ideologischen, wertbezogenen oder kulturellen Bezugspunkt zu diesen gegeben hätte. Kontakte zu Oppositionsparteien, alternativen Medien oder Gewerkschaften in Malaysia wurden bis zu den Wahlen nicht gepflegt.

Ohne den demokratischen Machtwechsel in Malaysia im Mai 2018 hätte ironischerweise gerade die ethno-malaiische Partei UMNO unter Ex-Premier Najib, die jahrzehntelang der chinesisch dominierten DAP vorwarf, die Interessen der Malai_innen zugunsten des chinesischen Profitstrebens zu opfern, den Ausverkauf der malaysischen Wirtschaft an Peking betrieben. Wie dargestellt wurde, haben sich die chinesische Außenpolitik sowie die involvierten chinesischen Unternehmen mit der einseitigen Unterstützung einer vor 2018 gänzlich korrupten malaysischen Regierung jedoch komplett verkalkuliert und werden wohl nach dem PR-Debakel in Sri Lanka und in Pakistan entsprechende Lehren daraus ziehen.

So ist Peking seit dem überraschenden Machtwechsel in Malaysia sehr darum bemüht, neue Kontakte zu politischen Parteien, *young leaders*, aber auch zu alternativen Medien wie *Malaysiakini* aufzubauen und seine *soft power* insgesamt zu verbessern (Powerholder- vs. Stakeholder-Ansatz). Mit diesem Pragmatismus hat Peking innerhalb von zwölf Monaten geschickt eine diplomatische Rolle rückwärts vollzogen.

Vergessen ist die primär an Eigeninteressen ausgerichtete Kooperation chinesischer Investoren mit der Najib-Administration deswegen nicht. Anstatt jedoch weiter offen Vorwürfe zu artikulieren, formulieren Vertreter_innen der neu-

en Regierung Malaysias selbstbewusst das Ziel, Peking dabei zu helfen, »gütig« (*»benign«*) und verantwortungsvoll zu agieren.

Aufgrund des ökonomischen Gewichts Chinas wird die PH-Regierung letztlich nicht auf gute Beziehungen zum größten Handelspartner und Investor verzichten. Malaysia heißt chinesische Investitionen willkommen, solange sie im Einklang mit nationalen Interessen stehen, schrieb der politische Direktor der DAP, Liew Chin Tong, bereits im Jahr 2017 als Oppositionspolitiker, während er diese Position als mittlerweile amtierender Vize-Verteidigungsminister Malaysias weiterhin vertritt. Den reihenweisen Ausverkauf strategischer Infrastruktur – wie unter anderem von Häfen auf der malaysischen Halbinsel – unter der Najib-Regierung bezeichnete Liew Chin Tong hingegen bereits 2017 als sehr problematisch. Stattdessen wirbt er seit Jahren für mehr Technologie- und Wissenstransfer sowie die Garantie, dass Investitionen aus der Volksrepublik auch (gute) Arbeitsplätze in Malaysia schaffen.²⁸ Das Bestreben, von chinesischer Technologie zu profitieren, um die Produktionsweise zu modernisieren, die Wertschöpfungstiefe zu erhöhen und somit selbst die Wertschöpfungskette hochzuklettern, wird explizit, offensiv und über verschiedene Ressorts verteilt von Vertreter_innen der PH-Regierung an die Adresse Pekings artikuliert. Malaysias Politik kommuniziert somit implizit großes Interesse, Teil der »digitalen Seidenstraße« zu sein.

In jedem Fall hat sich am Beispiel der jüngsten Entwicklung in Malaysia gezeigt, dass der Erfolg der BRI weltweit insbesondere vom diplomatischen Geschick Pekings abhängt, die Initiative als tatsächliches *win-win*-Projekt für beide Seiten zu vermitteln und umzusetzen.

EMPFEHLUNGEN FÜR DIE EUROPÄISCHE/DEUTSCHE AUSSENPOLITIK

Das Potenzial einer engeren Vernetzung der Wirtschaftsräume in Asien und Europa ist noch lange nicht ausgeschöpft. Bisher exportiert die Europäische Union 35 Prozent ihrer Waren nach Asien, während 45 Prozent der Importe in die EU aus Asien stammen. Klar ersichtlich ist, dass die Region Asien in vielen Teilen des Kontinents noch großen Nachholbedarf beim Ausbau der Infrastruktur und der Konnektivität sowie einer noch breiteren industriellen Basis hat, während die Nachfrage nach Technologie- und Wissenstransfer stetig wächst.

Generell spricht viel dafür, diversifizierte Handelsbeziehungen mit Ländern in der Wachstumsregion Asien zu unterhalten und dementsprechend neben den größten Ländern wie China – Deutschlands wichtigstem Handelspartner – und Indien weiter auch verstärkt in Südostasien und in

²⁷ Vgl. Moody, Andrew/Yu Cheng, »Digital Silk Road forges strong links«, 7.5.2017; https://www.chinadaily.com.cn/business/4thwic/2017-12/05/content_35207841.htm

²⁸ Vgl. Chin Tong, Liew (2017): »5 areas for caution in accepting investments from China«, in: *FMT news* (13.1.2017); <https://www.freemalaysiatoday.com/category/opinion/2017/01/13/5-areas-for-caution-in-accepting-investments-from-china/>.

südostasiatischen Ländern wie Malaysia zu investieren. Auch wenn Deutschland für Malaysia bereits jetzt der wichtigste Handelspartner in Europa ist, während Malaysia für Deutschland die zweitwichtigste Export-Destination unter den ASEAN-Ländern (nach Singapur) darstellt, ist ein weiterer Ausbau der Beziehungen zu empfehlen. Denn Malaysia liegt unter den Gesichtspunkten der Konnektivität strategisch in der Mitte Südostasiens beziehungsweise des ASEAN-Verbands und zwischen dem globalen Osten und dem globalen Westen. Das Land besitzt eine regional vergleichsweise gute Infrastruktur, verfügt über gut ausgebildete sowie polyglotte Arbeitskräfte, ist ein sehr attraktives Urlaubsland und hat vor allem seit Mai 2018 eine nach demokratischen Standards legitimierte Regierung.

Nicht zuletzt versichert die PH-Regierung, dass sie sich nicht einseitig dem Einflussbereich einer der beiden Großmächte unterwerfen will. Darüber hinaus machen einflussreiche Vertreter_innen der malaysischen Regierung deutlich, dass sie nicht länger primär Abnehmer von Infrastruktur- und Niedrigtechnologie-Überkapazitäten sein wollen, sondern an Hochtechnologie- und Know-how-Austausch interessiert und dementsprechend sehr offen für eine Intensivierung der Beziehung mit Europa beziehungsweise Deutschland sind.

Alleine kann kein Land in Europa eine quantitative Alternative zur BRI bieten. Eine geeinte EU kann jedoch verlässliche Qualität und Finanzierung unter Marktwirtschafts-, Nachhaltigkeits-, und *Governance*-Kriterien als attraktive Alternative bewerben und anbieten. Dies gilt teils auch für die digitale Infrastruktur als Rückgrat der Ökonomie von heute und morgen. Die im September 2018 veröffentlichte »EU-Konnektivitätsstrategie« zur Verbindung von Europa und Asien bietet gute Ansatzpunkte und sollte zügig weiterentwickelt werden. Sehr vielversprechend ist in diesem Sinne auch die Ende September 2019 bekanntgegebene europäisch-japanische *Connectivity Partnership*. In dieser vereinbarten Brüssel und Tokio, in Bereiche wie Transport und digitale Industrie zu investieren und dabei hohe Nachhaltigkeitskriterien und transparente Ausschreibungsverfahren zu realisieren.

Die europäische und deutsche Außenpolitik sollte sich gemeinsam mit der demokratisch legitimierte Regierung Malaysias, die aus der Aufarbeitung des 1MDB-Skandals Lehren gezogen hat, für faire und transparente Ausschreibungen bei Infrastrukturprojekten einsetzen. Deutschland sollte sich auch als Gründungsmitglied der AIIB und als größter nicht regionaler Anteilseigner an der AIIB für hohe Umwelt, Arbeits- und Sozialstandards einsetzen sowie auf Transparenz und Rechenschaftspflicht drängen.

Die EU sollte ihren Dialog mit ASEAN im Bereich *Connectivity* weiter stärken und den *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*²⁹ auch im Hinblick auf gemeinsame Nachhaltigkeitsstandards unterstützen. In Bezug auf digitale Konnekti-

vität sollte sich die europäische und deutsche Außenpolitik gemeinsam mit der demokratisch legitimierte Regierung in Malaysia für ein freies und offenes Internet einsetzen.

Dabei sollten Europa und gerade Deutschland jedoch nicht anstreben, in einen quantitativen Wettbewerb mit China im Bereich Infrastrukturentwicklung in Asien zu treten, sondern von vornherein die Zusammenarbeit im Industrie- und Zukunftstechnologiebereich zum Mittelpunkt der Kooperation mit aufstrebenden Ländern Asiens wie Malaysia machen. Gerade die deutsche Wirtschaft hat mit Industrie-4.0-Technologie und vor allem mit der entsprechenden Qualifizierung im dualen Bildungssystem etwas anzubieten, was derzeit in Malaysia Türen öffnet und auf offene Ohren stößt.

Im Automobil- und Maschinenbau und bei dessen digitaler Vernetzung hat Deutschland in vielen Bereichen immer noch einen Technologievorsprung gegenüber China. Der Handelsstreit zwischen den USA und China sowie die Verhängung von Zöllen auf chinesische Hightech-Produkte könnte der deutschen Wirtschaft sogar weitere Wettbewerbsvorteile bescheren. Dort, wo aufgrund von BRI-Projekten neue Industriezonen entstehen, kann die deutsche Wirtschaft vom Verkauf deutscher Technologie profitieren. Neben Investitionen in Zukunftstechnologie und die industrielle Produktion in Ländern wie Malaysia sollte die deutsche Politik und Wirtschaft darüber hinaus verstärkt Kooperationsprojekte für berufliche Bildung in Bereichen der Industrie 4.0 anbieten.

Die Möglichkeiten für deutsche und europäische Exportkredit- und Investitions Garantien müssten ausgeweitet werden, um gegenüber den zahlreichen Finanzierungsinstrumenten Chinas für Projekte im Industrie- und Technologiebereich wettbewerbsfähiger zu werden. Perspektivisch bedarf es europäischer Wagniskapital-Fonds, um Investitionen in Zukunftstechnologie und Branchen weiter anzuschieben und europäische »Champions« aufzubauen.

Die EU und die deutsche Außenpolitik sollten nicht unterschätzen, wie verärgert Entscheidungsträger_innen in Malaysia (und auch in Indonesien) quer durch alle politischen Lager darüber sind, dass die EU den Import von Palmöl drastisch einzuschränken gedenkt. Hängen doch selbst im kleinen Malaysia über 600.000 Arbeitsplätze am Palmölexport. Infolgedessen drohte die malaysische Regierung mit der Unterbrechung der Verhandlungen über ein Malaysia-EU- beziehungsweise ein ASEAN-EU-Freihandelsabkommen und mit Klagen bei der Welthandelsorganisation WHO. Darüber hinaus gibt es Diskussionen über die Schaffung einer »Palmöl-OPEC« sowie Szenarien, Produkte aus der EU zu boykottieren. Im November 2019 vereinbarten Malaysia, Indonesien, Thailand, Kolumbien, Brasilien, Nigeria und Honduras eine stärkere Zusammenarbeit, um gegen Anti-Palmöl-Initiativen vorzugehen. Wie immer weiß Peking als lachender Dritter solche Differenzen geschickt für sich zu nutzen und bietet Ländern wie Malaysia vermeintlich großzügig und strategisch geschickt an, zusätzliche Mengen an Palmöl abzunehmen.

²⁹ Der *ASEAN Connectivity Master Plan* von 2010 umfasst die Länder Kambodscha, Laos, Myanmar, Thailand, Vietnam, Indonesien, Philippinen, Malaysia, Brunei und Singapur.

Politische Entscheidungsträger_innen in Deutschland sollten sich gemeinsam mit malaysischen Partnern für das holistische, inklusive und menschenzentrierte Stadtentwicklungskonzept der »Sozialen Stadt« einsetzen, der das *Smart City*-Konzept als Innovations- und Kommunikationskomponente untergeordnet ist. Städtepartnerschaften europäischer und deutscher Städte mit Städten in Malaysia und anderen asiatischen Ländern bieten eine attraktive Austauschplattform, um die Debatte hierüber zu intensivieren, Alternativen aufzuzeigen und *people to people*-Konnektivität zu stärken.

Die progressiven Kräfte innerhalb der deutschen und europäischen Außenpolitik sollten auch weiterhin darum bemüht sein, nicht in die gleiche Falle wie Peking zu tappen und zugunsten von reinen Wirtschaftsinteressen die Augen vor dem Verfall politischer Kultur zu verschließen. In diesem Sinne waren unter anderem die Resolution des Europäischen Parlaments vom 17. Dezember 2015, in der die Menschenrechtsverletzungen unter einer zunehmend autoritär regierenden Najib-Regierung verurteilt wurden, das Treffen der EU-Botschafter_innen mit der damaligen PH-Opposition im Januar 2018 sowie die Solidaritätsmission der *Progressive Alliance* für PH im März 2018 in Kuala Lumpur wichtige Stellungnahmen politischer und nachhaltiger Glaubwürdigkeit.

Brüssel und europäische Länder wie Italien, die ebenfalls umfassenden BRI-Investitionen in ihrer strategischen Infrastruktur entgegenblicken, sollten die Erfahrungen aus Malaysia genau studieren und ihre Lehren daraus ziehen.

LITERATUR

- ASEAN Studies Centre / ISEAS-Yusof Ishak Institute** (2019): *The State of Southeast Asia: 2019 Survey Report*, in: https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/TheStateofSEASurveyReport_2019.pdf.
- Association of Chartered Certified Accountants** (2017): *The Belt and Road Initiative – Reshaping Global supply chains*; https://www.accaglobal.com/content/dam/ACCA_Global/professional-insights/beltandroadinitiative/pi-belt-and-road-initiative-2017.pdf.
- Beech, Hannah** (2018): »We Cannot Afford This«: Malaysia Pushes Back Against China's Vision, in: *New York Times*, 20.8.2018; <https://www.nytimes.com/2018/08/20/world/asia/china-malaysia.html>.
- Borneo Today** (2018): Exchange and Fellowship Programme Hosts 30 Malaysian Youths in China, 25.10.2018; <https://www.borneotoday.net/exchange-and-fellowship-programme-hosts-30-malaysian-youths-in-china/>.
- Cai, Peter** (2017): *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Lowy Institute, März 2017.
- Channel News Asia** (2018): The new silk road – What are China's plans for the Belt and Road Initiative in ASEAN?, 24.9.2018; <https://www.youtube.com/watch?v=Kw6SLjeywtI>.
- Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Finland** (2018): Malaysian Prime Minister Mahathir Mohamad Met with Wang Yi, 1.8.2018; <http://www.chinaembassy-fi.org/eng/zxxx/t1582272.htm>.
- European Commission** (2018): Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank – Connecting Europe and Asia – Building blocks for an EU Strategy, 19.9.2018.
- European External Action Service** (2018): *The European way to connectivity – a new strategy on how to better connect Europe and Asia*, 19.9.2018.
- Fusheng, Li** (2019): Geely steps up efforts in BRI market, in: *China Daily* (26.3.2019); <https://www.chinadaily.com.cn/a/201903/26/WS5c998f0ea3104842260b2936.html>.
- German Trade and Invest** (2019): *Wachstumsmarkt ASEAN – Chancen in Südostasien*; <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/im-fokus/indonesien/im-fokus-wachstumsmarkt-asean-chancen-in-suedostasien-46602>.
- Grassi, Sergio** (2013): China und der Wachstumskontinent Afrika, in: *Neue Gesellschaft Frankfurter Hefte*, Juni 2013; https://www.frankfurter-hefte.de/media/Archiv/2013/Heft_06/2013-06_grassi.pdf.
- Grassi, Sergio / Nowak, Nurman** (2018): *Der Malaysische Traum. Historische Wende in Malaysia*, Friedrich-Ebert-Stiftung, Juni 2018; <https://library.fes.de/pdf-files/iez/14526.pdf>.
- Grassi, Sergio / Pantekoek, Stefan / Ringot, Yannick** (2018): Deutsche Roboter in China und die Alibaba-Dörfer, Diskussionspapier, angelehnt an die Konferenz über »Intelligente Fertigung und Arbeit 4.0 – Herausforderungen und Perspektiven in China, Südostasien und Deutschland«, August 2018; <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/china/14637.pdf>.
- Guo Yezhou** (2018): Opening up a new chapter in China-Malaysia relations, 30.7.2018; <https://www.malaysiakini.com/news/436548>.
- Holslag, Jonathan** (2019): *The Silk Road Trap: How China's Trade Ambitions Challenge Europe*, Februar 2019.
- Hongyu, Bianji** (2019): Chinese car enterprises export products, technology, capital, in: *People's Daily Online*; <http://en.people.cn/n3/2019/0403/c90000-9563491.html>.
- Hong Liu / Guanle Lim** (2019): The Political Economy of a Rising China in Southeast Asia: Malaysia's Response to the Belt and Road Initiative, in: *Journal of Contemporary China*, Routledge.
- Hutchinson, Francis E.** (2019): »The Melaka Gateway Project: High Expectations but Lost Momentum?«, 30.9.2019, in: *ISEAS Perspective*; https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2019_78.pdf.
- Jaipragas, Bhavan** (2017): Alibaba launches Malaysian hub for electronic world trade platform – and plans a »new Silk Road«, in: *South China Morning Post*, 22.3.2017.
- (2019): »Malaysia revived China deals to boost Belt and Road Forum spirits,« country's foreign minister says, in: *South China Morning Post*, 22.4.2019.
- Jun Soo Wern** (2017): Mahathir launches bitter attack on Forest City project, in: *Free Malaysia Today*; <https://www.freemalaysiatoday.com/category/nation/2017/12/30/mahathir-launches-bitter-attack-on-forest-city-project/>.
- Kahn, Stephen** (2019): What's at stake in Trump's war on Huawei: control of the global computer-chip industry, in: *The Conversation*, 1.10.2019; <https://theconversation.com/whats-at-stake-in-trumps-war-on-huawei-control-of-the-global-computer-chip-industry-124079>.
- Liew, Chin Tong** (2017): 5 areas for caution in accepting investments from China, in: *FMT news* (13.1.2017); <https://www.freemalaysiatoday.com/category/opinion/2017/01/13/5-areas-for-caution-in-accepting-investments-from-china/>.
- Lim Guan Eng** (2019): Rede auf dem Malaysia-China Belt & Road Economic Cooperation Forum, 8. August 2019, Kuala Lumpur.
- Lim, Guanle** (2018): Resolving the Malacca Dilemma: Malaysia's Role in the Belt and Road Initiative, in: Alessandro Arduino/Xue Gong (eds.): *Securing the Belt and Road Initiative*. Singapur: Palgrave.
- Mações, Bruno** (2019): *Belt and Road: A Chinese World Order*, London: Hurst & Company.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China** (2013): President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries, 7.9.2013; https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhs-hzzfh_665686/t1076334.shtml.
- (2019): To Build Roads or to Build Walls, the Choice is Yours, Ambassador's Speech on Malaysia-China Outlook Forum 2019 held by Star Media Group, 11.7.2019; https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbdt_665378/t1680313.shtml.
- Moody, Andrew / Yu Cheng** (2017): Digital Silk Road forges strong links, in: *China Daily*, 7.5.2017; https://www.chinadaily.com.cn/business/4thwlc/2017-12/05/content_35207841.htm.
- Moldicz, István Csaba** (2018): Geopolitics of Belt and Road Initiative and China's International Strategic Relations, in: *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*; University of Malaysia, April 2018.
- Najib Razak** (2018): Najib: ECRL the game changer to the east coast, on: *The Star TV*; <https://www.thestartv.com/v/najib-ecrl-the-game-changer-to-the-east-coast>.
- National Development and Reform Commission (NDRC)** (2015): Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, 28.3.2015; <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>.
- (2015): Connecting through standards along the one belt one road action plan, 22.10.2015; https://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201510/t20151022_755473.html.
- Ngeow, Peter** (2018): Economic cooperation and infrastructure linkage between Malaysia and China under the Belt and Road Initiative, in: Fanny M. Cheung / Ying-ui Hong (Hrsg.): *Regional Connection under the Belt and Road Initiative: The Prospects for Economic and Financial Cooperation*. New York: Routledge.

State Council of the People's Republic of China (2015): Made in China 2025, 7.7.2015; <http://www.cittadellascienza.it/cina/wp-content/uploads/2017/02/IoT-ONE-Made-in-China-2025.pdf>.

Steer Davies Gleave (2018): *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department for Structural and Cohesion Policies.

Stiftung Asienhaus (2017): *Zwischen Traum und Wirklichkeit – Der Kampf um Chinas Seidenstraße*, 2017.

Sukumaran, Tashny (2019): »You are here for me for life«: Beijing releases song marking 45 years of diplomatic ties with Malaysia, in: *South China Morning Post*; <https://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/2183975/you-are-here-me-life-beijing-releases-song-marking-45-years>.

Tan, Royce / Hamda, Nurbaiti (2019): Witness: Three mega-projects, including ECRL, mooted to bail out 1MDB, in: *The Star*, 4.9.2019; <https://www.thestar.com.my/news/nation/2019/09/04/witness-three-mega-projects-including-ecrl-mooted-to-bail-out-1mdb>.

Taube, Markus (2019): Wandel durch Handel auf Chinesisch, in: *Internationale Politik*, Heft 3, November 2019.

Taube, Markus / Nöselt, Nele (2019): Angst vor China? Die Neue Seidenstraße, in: *Phoenix plus*, 14.5.2019; <https://www.youtube.com/watch?v=QorQLs49ado>.

The Star (2019): More Chinese firms show interest to invest in Malaysia, 14.6.2019; <https://www.thestar.com.my/business/business-news/2019/06/14/more-chinese-firms-show-interest-to-invest-in-malaysia/>.

Wang Yi / Saifuddin Abdullah (2018): Wang Yi and Saifuddin Abdullah hold press conference, 中国外长与马来西亚外长举行联合发布会 (Chinese foreign minister and Malaysia's foreign minister hold press conference), in: *China Global Television network*, 31.7.2018; https://news.cgtn.com/news/3d6b6a4d3149545a326c4754/share_p.html

Wright, Tom / Hope, Bradley (2019): WSJ Investigation: China Offered to Bail Out Troubled Malaysian Fund in Return for Deals, in: *The Wall Street Journal*, 7.1.2019; <https://www.wsj.com/articles/how-china-flexes-its-political-muscle-to-expand-power-overseas-11546890449>.

Xi, Jinping (2019): Working Together to Deliver a Brighter Future For Belt and Road Cooperation, Keynote Speech by H. E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China At the Opening Ceremony of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, 26.4.2019.

Yeoh Kok Kheng, Emile (2018): Geopolitics of Belt and Road Initiative and China's International Strategic Relations, in: *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, University of Malaya, April 2018.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- 4 Abbildung 1**
BRI-Wirtschaftskorridore

- 8 Abbildung 2**
Geplanter Streckenverlauf des East Coast Rail Link (ECRL)

- 9 Abbildung 3**
Geplante Schnellzugstrecken von Südchina
nach Südost-Asien

- 10 Abbildung 4**
Futuristische Retortenstadt Forest City

- 13 Abbildung 5**
Hafen in Kuantan

- 14 Abbildung 6**
China-ASEAN Information Harbour in Nanning

ÜBER DEN AUTOR

Sergio Grassi leitet das Büro der Friedrich-Ebert-Stiftung in Jakarta, Indonesien, ist zuständig für die Arbeit der FES in Malaysia und fungiert als Koordinator der regionalen Wirtschaftsarbeitslinie *Economy of Tomorrow in Asia*. Er war mehrere Jahre für die FES in Peking tätig und arbeitete in den Referaten »Internationale Politikanalyse« und »Subsahara-Afrika«. Er hat Volkswirtschaft und Sinologie in Berlin und Peking studiert.

IMPRESSUM

Friedrich-Ebert-Stiftung | Referat Asien und Pazifik
Hiroshimastr. 28 | 10785 Berlin | Deutschland

Verantwortlich:

Marc Saxer, Leiter, Referat Asien und Pazifik

Tel.: +49-30-269-35-7450 | Fax: +49-30-269-35-9250

<https://www.fes.de/referat-asien-und-pazifik>

Bestellungen / Kontakt:

Paula.Buescher@fes.de

Eine gewerbliche Nutzung der von der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

DIE BELT-AND-ROAD-INITIATIVE IN MALAYSIA

Chinas Geopolitik und Geoökonomie im Spannungsfeld demokratischen Wandels



Bis zum historischen Machtwechsel im Mai 2018 konzentrierten sich chinesische Investitionen in Malaysia auf große Infrastrukturprojekte wie Tiefseehäfen und Eisenbahnlinien, die als Projekte der *Belt and Road Initiative* (BRI) wahrgenommen wurden. Sie spiegeln Chinas Willen wider, die jahrzehntelange außenpolitische Zurückhaltung aufzugeben und die globale sowie regionale Entwicklung immer stärker selbst mitzugestalten.



In den vergangenen Jahren wurden in verschiedenen Landesteilen Malaysias Industrieparks errichtet. Dies verdeutlicht beispielhaft die weitere Zielsetzung der BRI, durch den Export chinesischer Industrieanlagen eigene Überkapazitäten abzubauen. Gleichzeitig ist Peking bestrebt, regionale und globale Wertschöpfungsketten entlang von grenzüberschreitenden Infrastruktur-Konnektivitätsprojekten und mitgewanderten Industrieunternehmen komplett unter seine Kontrolle zu bekommen. Um dieses Jahrhundertziel zu erreichen, soll die BRI die Etablierung von *Global Lead-Firmen* fördern, die eigene Wertschöpfungs- und Technologie-Standards definieren.



Im Mai 2018 überraschte Malaysia die chinesische Führung wie den Rest der Welt mit dem ersten Machtwechsel seit 60 Jahren. Der Wandel von einem autoritären und korrupten System zu einer demokratisch legitimierten Regierung machte eine Neujustierung von BRI-Investitionen erforderlich. Die neue malaysische Regierung fordert von Peking, mehr Technologie- und Wissenstransfer zu ermöglichen, anstatt weiter riesige Infrastrukturprojekte zu verfolgen und Überkapazitäten zu exportieren. Gleichzeitig ist die chinesische Außenpolitik seit den Wahlen 2018 sichtlich darum bemüht, ihre *soft power* in Malaysia zu verbessern.

Weitere Informationen zum Thema erhalten Sie hier:
<https://www.fes.de/referat-asien-und-pazifik>