

Große Hoffnungen.

Tadschikistan und die chinesische »Belt and Road«-Initiative

Von Abdugani Mamadasimow, Duschanbe

Zusammenfassung

Tadschikistan ist ein armes Land, das große Finanzmittel zur Verbesserung seiner Infrastruktur, vor allem der nationalen wie internationalen Verkehrsverbindungen, als Voraussetzung für seine wirtschaftliche Entwicklung benötigt. Der Autor sieht die VR China und ihre »Belt and Road«-Initiative als wichtigste derzeitige wie zukünftige Geldgeber und stellt ein Projekt tadschikischer Wissenschaftler für die Realisierung dieser Initiative in Verbindung mit der Nationalen Entwicklungsstrategie des Landes vor.

Tadschikistan ist ein armes Land. Es wurde schon kurz nach seiner Unabhängigkeit am 9. September 1991 von einem fünf Jahre währenden Bürgerkrieg erschüttert. Allein die materiellen und technischen Verluste durch diesen Krieg werden auf mehr als 7 Mrd. US-Dollar geschätzt – eine für tadschikische Verhältnisse sehr spürbare Summe. Die Folgen des Bürgerkrieges, die schwierige Nachbarschaft zum instabilen Nachbarn Afghanistan sowie die unterentwickelte Infrastruktur waren und sind zudem Hindernisse für die Anwerbung ausländischer Investitionen im großen Stil. Die Regierung des Landes ist ständig auf der Suche nach potentiellen Partnern, um die Armut im Land zu verringern und eine nachhaltige Entwicklung anzustoßen. Gegenwärtig lassen sich zwei Hauptquellen ausländischer Investitionen identifizieren: Kredite der globalen Finanzinstitute (Weltbank, ADB, IDB, EBRD etc.) und solche der VR China. Im September 2017 war Tadschikistan zwar bei der Platzierung von Euro-Obligationen in London erfolgreich, doch war dies der bislang einzige derartige Auftritt des Landes auf dem globalen Finanzmarkt.

Chinesisches Engagement als Weg aus der Sackgasse

Seit einigen Jahren werden in Tadschikistan drei nationale Entwicklungsstrategien umgesetzt. Sie betreffen Unabhängigkeit im Energiebereich, Ernährungssicherheit und – hier am wichtigsten – die Schaffung eines Auswegs aus der geographischen Isolation. Daher wurde mit Hochdruck der Bau einer Reihe strategisch wichtiger Verkehrsverbindungen in Angriff genommen bzw. fortgeführt: die Eisenbahnstrecke Kurgan-Tjube – Kuljab; die Überlandstraßen Duschanbe – Kuljab – Schurabad – Chorog – Murgab – Kulma (an der Grenze zu China) und Duschanbe – Aini – Chudschand – Tschanak (Grenzübergang nach Usbekistan) u. a.

Während einer seiner Reisen in das an China grenzende Autonome Gebiet Berg-Badachschan (GBAO) nach dem Ende des Bürgerkrieges im Jahre 1997 nannte Präsident Emomali Rachmon dieses Gebiet »das gol-

dene Tor« Tadschikistans (nach China, Anm. der Red.). Daher wurde die Initiative für einen »Wirtschaftsgürtel entlang der Seidenstraße«, die der Vorsitzende der Kommunistischen Partei Chinas, Xi Jinping, am 7. September 2013 in der Nasarbajew-Universität in der kasachstanischen Hauptstadt Astana verkündete, in Tadschikistan überwiegend positiv aufgenommen. Am 3. Oktober des gleichen Jahres gab Xi Jinping im indonesischen Parlament ein weiteres Projekt bekannt, die »Maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts«. Später wurden beide Initiativen zu dem chinesischen Megaprojekt »One Belt, One Road« (OBOR) zusammengefasst (heute oft »Belt and Road«).

Von den sechs Kooperationskorridoren der Landkomponente des Projektes ist jener, der von China über Zentralasien und den Nahen Osten nach Europa führt, für Tadschikistan als Ausweg aus seiner geopolitischen Abgeschlossenheit interessant. Dies umso mehr, als es dabei nicht nur um Verkehrsverbindungen, sondern auch um Gas- und Erölpipelines, Glasfaserkabel und den Luftverkehr geht. Da 93 % des Territoriums Tadschikistans aus Gebirgen besteht, ist das Projekt nicht nur wegen der Außenanbindung, sondern auch zur Verbesserung der internen Verbindungen von Bedeutung.

Die chinesische Initiative kam für Tadschikistan nicht überraschend, denn chinesisches Kapital und chinesische Firmen waren zu diesem Zeitpunkt bereits an dem umfassenden Ausbau der Infrastruktur des Landes beteiligt. Tadschikistan war durch den Zerfall der Sowjetunion und die damit verbundene Veränderung von internen Grenzen in internationale in eine Isolation geraten. Schon zu Beginn der Unabhängigkeit wurde daher eine Reihe von Maßnahmen geplant, um das Land von einem »Abstellgleis« in ein Transitland zu verwandeln. Wegen des Bürgerkrieges mussten diese umfangreichen Pläne in einigen Gebieten des Landes allerdings auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Schon in dieser Phase wurde auf einer internationalen Konferenz in Duschanbe von tadschikischen Wissenschaftlern, darunter dem Autor dieser Zeilen, eine

»Straße der Konsolidierung« vom Grenzübergang zur VR China am Kulma-Pass (GBAO) über Murgab – Chorog – Kuljab nach Duschambe und dann weiter in den Norden des Landes über Aini und Chudschand nach Isfara (alle drei im Gebiet Sogd) vorgeschlagen. Ziel war die Schaffung eines umfassenden Netzes von Überlandstraßen vom Kulma-Pass an der Grenze zu China über den Karakorum-Highway bis zum Welthafen Karatschi (Pakistan). Die Idee wurde auf Konferenzen und in Zeitschriften sowie von Experten aus der Wissenschaft und den zuständigen Ministerien diskutiert. Im Ergebnis wurde 2004 der erste und bislang einzige Grenzübergang zwischen Tadschikistan und China »Kulma-Karasu« (GBAO) eröffnet.

Nach der Unterzeichnung des Abkommens über Frieden und nationale Eintracht im Juni 1997 wurden große Projekte im Bereich Transportinfrastruktur in Angriff genommen, um ganzjährig nutzbare Landverbindungen zwischen der Hauptstadt und den beiden weit entfernten Gebieten Sogd im Norden und GBAO im Osten zu schaffen. Die finanziellen Ressourcen waren am Ende des Krieges spärlich, daher mussten umfangreiche Finanzmittel aus unterschiedlichen Quellen beschafft werden: Kredite und Zuschüsse internationaler Finanzinstitutionen (ADB, IDB, Weltbank u. a.) und selbständiger ausländischer Fonds (Kuwait Fonds etc.).

Eine wesentliche Rolle in diesem Kontext spielte die vom damaligen Präsidenten der VR China, Hu Jintao, auf dem Taschkenter Gipfeltreffen der Shanghai Organisation für Zusammenarbeit (SCO) im Jahre 2006 verkündete Entscheidung der chinesischen Führung, den Mitgliedsstaaten der Organisation einen günstigen Kredit in Höhe von insgesamt 900 Mio. US-Dollar einzuräumen. Von dieser zinsgünstigen Anleihe gingen 288 Mio. US-Dollar an Tadschikistan für den Bau der strategisch wichtigen »Süd-Nord«-Verbindung (entlang der Strecke Duschambe – Aini – Chudschand – Tschanak). Die Trasse wurde hauptsächlich von Arbeitern der chinesischen Firma »Road and Bridge Construction Company of China« unter Beteiligung einheimischer Bauarbeiter errichtet. Die Gesamtkosten des zwischen 2006 bis 2009 realisierten Projekts lagen bei 295,9 Mio. US-Dollar, davon waren 281,1 Mio. US-Dollar zinsgünstige Kredite, die restlichen Kosten wurden von der Regierung Tadschikistans aufgebracht. Die Firma hat auch noch eine weitere internationale Straßenverbindung (350 km) von Duschambe über Rascht nach Dschirgatal (Gebiete unter republikanischer Verwaltung) an der tadschikisch-kirgisischen Grenze für 177 Mio. US-Dollar gebaut.

China verfolgt in Bezug auf Infrastrukturprojekte in Tadschikistan einen komplexen Ansatz, es wurde nicht nur eine renommierte chinesische Firma für die Umsetzung herangezogen, sondern auch chinesische

Finanzinstitutionen (insbesondere die Eksimbank), die für diese Zwecke zinsgünstige Kredite oder Zuschüsse bereitstellen. Beim letzten Staatsbesuch des tadschikischen Präsidenten Emomali Rachmon in der VR China (31. August – 5. September 2017) wurde die Verknüpfung der tadschikischen »Nationalen Entwicklungsstrategie bis 2030« (NES) mit der chinesischen OBOR-Initiative beschlossen. Tadschikistan ist damit nach Russland (»Einheitliches Energiesystem«) und Kasachstan (»Nurli schol – Der helle Weg«) der dritte Staat im postsowjetischen Raum, der sein nationales Entwicklungsprogramm mit dem chinesischen OBOR-Megaprojekt verknüpft hat.

»Tadschikistan – die zentrale Karawanserei an der Großen Seidenstraße«

In vielen Staaten Eurasiens werden zurzeit von Spezialisten unter großem Zeitdruck nationale Projekte vorbereitet, mit denen man sich am »Belt and Road«-Projekt, das von der Asiatischen Infrastruktur-Investmentbank (AIIB) mitfinanziert wird, beteiligen will – da möchten tadschikische Forscher natürlich nicht abseitsstehen. Gegenwärtig arbeitet eine Gruppe von Wissenschaftlern der Tadschikischen Nationaluniversität an einem umfangreichen Projekt mit dem Namen: »Tadschikistan – die zentrale Karawanserei an der Großen Seidenstraße«, das die reibungslose Umsetzung der chinesischen Initiative sicherstellen soll. Bis jetzt hat es neun Komponenten.

Von besonderer Bedeutung ist die erste Komponente, Projektierung und Bau einer ganz neuen Auto- und Bahnstrecke »Duschambe – Tawildara – Dschirgatal – Oltin Masor – Muksu – Akbajtal – Markansu – Kaschgarg«, d. h. einer neuen, zweiten Verkehrsverbindung über den Nordpamir nach China. Bis heute gibt es nur eine einzige Straßenverbindung in den Pamir (und weiter nach China) sowie den Karakorum-Highway, der im pakistanischen Hafen Karatschi endet. Es existiert keine Eisenbahnstrecke und die Flugverbindungen sind schwach entwickelt. Zwar gibt es von Duschambe aus zwei Straßen Richtung GBAO, sie vereinigen sich aber 240 km vor Chorog zu einer einzigen Straße, die entlang des Flusses Pjandsch verläuft, der dort die Grenze zu Afghanistan bildet. Im Falle von Erdbeben oder einer Verschlechterung der Situation auf der afghanischen Seite besteht immer die Gefahr, dass die Landverbindung mit GBAO, immerhin 45 % der Landfläche Tadschikistans, unterbrochen wird. Diese Straße ist auch die einzige direkte Landverbindung nach China, die andere geht durch Kirgistan. Alternativen, die durch den nördlichen Pamir führen, weit weg von der afghanischen Grenze mit all ihren Unwägbarkeiten, sind also unabdingbar.

Der Bau einer Eisenbahnstrecke durch das Karategin-Tal (Bezirk Rascht, Gebiete unter republikanischer Verwaltung) würde zudem einige sicherheitsrelevante Probleme lösen. Während des Bürgerkrieges hatten bewaffnete Islamisten in den Bergregionen großen Zulauf und die Kriegshandlungen dauerten dort wegen der abgeschiedenen Lage und der starken Orientierung der lokalen Bevölkerung an Traditionen erheblich länger an als in den Ebenen Tadschikistans. Nach Ende des Krieges wurde nur die Straße nach Kirgistan durch dieses Gebiet gebaut, aber keine Schulen, keine Urbanisierung und Modernisierung voranbringende Infrastruktur. Die Bevölkerung lebt abgeschlossen und ist marginalisiert. Die radikale Richtung des Islam verbreitete sich von Afghanistan aus durch dieses Gebiet nach ganz Zentralasien. Deshalb bedarf das Karategin-Tal der besonderen Beachtung. Der Bau von Verkehrswegen und anderen Infrastrukturprojekten würde die Industrialisierung dieser Gebirgslandschaft anstoßen und der Konservierung traditioneller Strukturen und Einstellungen entgegenwirken. Der Bergbau würde einen Impuls erhalten. Die Kohlevorkommen in Nasar-Ajlok und das Gestein Nephelinsyenit in Turpa sind wichtige Rohstoffe für die Tadschikische Aluminiumkompanie (TALCO) und viele andere Unternehmen. Am wichtigsten ist bei dieser Projektkomponente aber, dass sie Tadschikistan aus seiner geographisch bedingten Isoliertheit herausführen und in eine Transitzone verwandeln könnte.

Die weiteren Komponenten des Karawanserei-Projektes sind

- der beschleunigte Bau des vierten Strangs der durch Tadschikistan führenden Gasleitung »Zentralasien – China«. Tadschikistan wird zwar kein Gas aus dieser Pipeline erhalten, die Durchleitung wird aber bezahlt und es werden neue Arbeitsplätze geschaffen;
- die Errichtung eines südlichen Luftfahrt-Drehkreuzes in der Freihandelszone Dangara (Gebiet Chatlon). Auf diese Weise könnte die Entstehung von Warenumschlagplätzen für die Millionen von Gütern, die aus China über den Kulma-Pass eintreffen und für Süd- und Zentraltadschikistan bestimmt sind, und die Etablierung eines ausgedehnten Netzwerks von Tankstellen, die von der im Bau befindlichen Ölfrafinerie beliefert werden, angestoßen werden;
- die Schaffung eines nördlichen regionalen Produktionszentrums in der Freihandelszone Chudschand für die Herstellung von Baustoffen für den sich rasch entwickelnden kommerziellen Bausektor Tadschikistans und für die Errichtung der neuen Trabantenstadt Saichun bei Chudschand (die für ca. 200.000 Einwohner geplant ist) sowie für die Verarbeitung für den Export bestimmter landwirtschaftlicher Erzeugnisse;
- die Errichtung eines Waren- und Logistikzentrums mit landesweiter Ausrichtung in Istarawschan (nördlich von Chudschand) auf Grundlage bereits vorhandener Gewerbe und Unternehmen;
- die Errichtung eines Zentrums für Baumaterialien in Hissar und im unteren Pjandsch-Tal, verknüpft mit dem bereits existierenden Markt für Baumaterialien in Hissar (Gebiete unter republikanischer Verwaltung) und ausgerichtet auf den Export nach Afghanistan in naher Zukunft;
- die Ausweitung des Tourismus- und Naherholungsgebiets im Tal von Warsob in der Nähe von Duschanbe. In dem 2009 durch Regierungsverordnung eingerichteten Gebiet sind bis heute mehr als 200 touristische Infrastruktureinrichtungen geschaffen worden, die aber mit veralteten Management- und Marketingmethoden arbeiten. Daher sollte dort mit Unterstützung von im Tourismusgeschäft erfahrenen Unternehmen aus der SCO ein entsprechendes Lehr- und Beratungszentrum eingerichtet werden;
- die Gründung fleischverarbeitender Betriebe im Bezirk Faisabad (Gebiete unter republikanischer Verwaltung). Dort wurde bereits mit der Geflügelproduktion begonnen, diese sollte unbedingt auf weitere Zweige der Fleischproduktion (Rind- und Lammfleisch etc.) ausgeweitet werden. Dies ist von großer Bedeutung für die Nahrungsmittelsicherheit, vor allem mit Blick auf die Versorgung der Hauptstadt;
- die Stimulierung der Schmuckproduktion in der Freihandelszone Ischkaschim (GBAO) mit Ausrichtung auf den Export nach China und Indien, wo weltweit die stärkste Nachfrage nach Juwelierwaren besteht. Die Vorkommen an Edelsteinen und Halbedelsteinen in Ischkaschim sind auch nach mehr als dreitausend Jahren des Abbaus nicht erschöpft; es sind aber staatliche Wirtschaftsförderung und ausländische Investitionen nötig, um ihr riesiges Potential voll auszuschöpfen.

Antichinesische Stimm(ung)en

Die Beteiligung Tadschikistans am chinesischen OBOR-Projekt hat aber auch nicht wenige Gegner. Die Unzufriedenheit mit China äußert sich vor allem in zwei Bereichen.

Erstens geht es um die Verpachtung von landwirtschaftlichen Nutzflächen in verschiedenen Tälern bzw. Bezirken Tadschikistans an chinesische Unternehmen. Im Hochgebirgsland Tadschikistan eignen sich nicht mehr als ca. 4–5 % der Fläche für den Bewässerungslandbau. Die einheimischen Bauern verfügen nicht über genug Land, um Ackerbau zu treiben oder sogar nur noch über Hausgärten für den Eigenbedarf. Die Vergabe von Tausenden von Bewässerungsflächen an chinesische

Farmer führt daher zu einer zunehmenden Unzufriedenheit der einheimischen Bauern. Der traditionellen Kultur der Tadschiken entsprechend äußern sie ihre Unzufriedenheit nicht öffentlich, sondern indirekt, daher hat die Meinungsforschung es hier nicht leicht.

Der zweite Kritikpunkt betrifft die zunehmende Zahl chinesischer Arbeitsmigranten bei verschiedenen Großbauprojekten in Tadschikistan, an denen chinesisches Kapital oder chinesische Firmen beteiligt sind. Schon seit langem sind Überweisungen von Familienmitgliedern, die sich wegen fehlender Arbeitsplätze in ihrer Heimat als Arbeitsmigranten in Russland, Kasachstan oder anderen Ländern aufhalten, die Haupteinkommensquelle tadschikischer Haushalte. Daher wächst parallel zum Auftauchen und dem allmählichen Ansteigen der Zahl chinesischer Arbeitsmigranten auch die Unzufriedenheit darüber in der tadschikischen Gesellschaft. Einheimische Massenmedien wie auch die anderer postsowjetischer Staaten (Russland, Kasachstan, Kirgistan), sprechen von einer »chinesischen Expansion«.

Fazit und Ausblick

Trotz der chinakritischen Stimmen wird das OBOR-Projekt in Tadschikistan insgesamt positiv gesehen. Die oben erwähnte »Nationale Entwicklungsstrategie« sieht bis zu ihrem Abschluss im Jahr 2030 die Einwerbung von mehr als 30 Mrd. US-Dollar vor, eine Summe, die

angesichts des Ratings Tadschikistans in der internationalen westlichen Finanzwelt die Frage nach Alternativen bei der Anwerbung ausländischer Investitionen aufwirft. Von diesem Standpunkt aus – und verbunden mit dem Verweis auf die Lage Tadschikistans auf der zentralen Route der historischen Seidenstraße – wird die aktive Beteiligung des souveränen Tadschikistan an dem chinesischen Megaprojekt von Weltrang für viele Jahrzehnte aktuell bleiben.

Schon seit dem letzten Staatsbesuch Präsident Rachmons in China im September 2017, als über die Verbindung von OBOR und Nationalem Entwicklungsplan bis 2030 entschieden wurde, wird verstärkt an der Fertigstellung von Industriebetrieben im Bezirk Jawan (Gebiet Chatlon) und der Stadt Istiklol (Gebiet Sogd) gearbeitet, an der Einrichtung Freier Wirtschaftszonen (Chudschand, Dangara u. a.) usw. Ein weiterer Stimulus für die Errichtung neuer Kapazitäten wird nicht nur die Verlagerung von Industriebetrieben, die mit Kohle arbeiten, aus China nach Tadschikistan sein, sondern auch die Inbetriebnahme des ersten Aggregats des Wasserkraftwerks von Rogun in der zweiten Jahreshälfte 2018, die nicht nur die traditionelle Energieknappheit im Winter beenden, sondern gewaltige Mengen von Strom produzieren wird.

Aus dem Russischen von Brigitte Heuer

Über den Autor:

Dr. Abdugani Mamadasimow ist Vorsitzender des Nationalfonds »Die Seidenstraße – eine Straße der Konsolidierung« und Professor an der Tadschikischen Nationaluniversität, Duschanbe.

Lesetipps:

- Tajikistan – transport leader reveals how TIR in China will open up “vast opportunities” for the region, IRU Views, 5.9.2017, = <<https://www.iru.org/resources/newsroom/tajikistan-transport-leader-reveals-how-tir-china-will-open-vast-opportunities>>
- Tajikistan: President Returns From China Trip With \$310M, Eurasianet, 5.9.2017, = <<https://eurasianet.org/s/tajikistan-president-returns-from-china-trip-with-310m>>
- Why Chinese investors are struggling to gain a foothold in Tajikistan, South China Morning Post, International Edition, 7.10.2017, = <<http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2113810/why-chinese-investors-are-struggling-gain-foothold>>
- The Belt and Road through Eurasia: Who Wins and How?, Eurasianet, 18.12.2017, = <<https://eurasianet.org/s/the-belt-and-road-through-eurasia-who-wins-and-how>>
- China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia, Voices of Central Asia, 19.1.2018, = <<http://voicesoncentralasia.org/chinas-belt-and-road-initiative-and-its-impact-in-central-asia/>>

Karten:

Neben den Karten auf den nächsten beiden Seite verweisen wir auf eine (leider auch nicht ganz aktuelle) Karte der wichtigsten Orte und Verkehrswege Tadschikistans unter: <<https://www.ezilon.com/maps/asia/tajikistan-physical-maps.html>>