

Chinas Streben zur Entwicklung als Seemacht

China meldet seit 2009 Hoheitsansprüche im Südchinesischen Meer an und verweist auf die UN-Seerechtskonvention von 1982, die eine Wirtschaftszone von 200 Seemeilen erlaubt. China trat dieser Konvention 1996 bei. Entsprechend werden Atolle und Riffe aufgeschüttet und ausgebaut – formal nur zu wirtschaftlichen Zwecken. Der Ständige Schiedshof in Den Haag, der auch für Seestreitigkeiten zuständig ist, wies am 12. Juni 2016 Chinas Gebietsansprüche als „historisch unbegründet zurück“. China, das den Schiedsgerichtshof nicht anerkennt, weist das Urteil als „null und nichtig“ zurück. Die Nachbarstaaten wie die Philippinen und Indonesien sowie die USA begrüßten das Urteil – allerdings hat Washington die UN-Seerechtskonvention selbst zwar unterschrieben, aber nie ratifiziert. Als Routineübung porträtierten Moskau wie Peking die für September 2016 geplanten gemeinsamen Seemanöver im südchinesischen Meer. Wie Russland geht es China auch darum, die Stellung der USA als Seemacht zu schwächen. In

Südostasien wie im Mittelmeer, wo beide im Sommer 2015 erstmals gemeinsame Seemanöver abhielten. Auch sie waren natürlich nicht gegen bestimmte Staaten gerichtet, aber waren ein Wink mit dem Zaunpfahl in Richtung Washington, sich von der Vorstellung einer Welt mit Amerika als einziger Seemacht zu verabschieden.

In einem am 26. Mai 2015 veröffentlichten ersten Weißbuch zur nationalen Militärstrategie stehen die Stärkung und der Ausbau der chinesischen Seestreitkräfte im Mittelpunkt. Dort heißt es: „The traditional mentality that land outweighs sea must be abandoned“. Das bedeutet, dass Land- und Seestreitkräfte formal gleichgestellt werden und ein strategischer Rahmen vorgegeben wird, wie Streitkräfte unter Xi Jinpings Führung vorgehen sollen. Chinas Streitkräfte werden fortfahren, in den Beziehungen zu den USA ein neues Modell militärischer Beziehungen zu entwickeln, das dem der Beziehungen zwischen den beiden Staaten entspricht. Faktisch ist damit wohl ein Verhältnis auf Augenhöhe gemeint. Damit verstärken sich die Anzeichen, dass China zu einer Seemacht auf-

steigen will. Das Weißbuch zeigt auch, dass China in der Region eine Hegemonie anstrebt. In dieses Bild passt der Ausbau einer künstlich angelegten Insel im südchinesischen Meer zu einem Marinestützpunkt. Hier streitet China mit Malaysia, Brunei, Vietnam, den Philippinen und Japan um die Festlegung der Seegrenzen.

China steht vor der schwierigen Aufgabe, die nationale Wiedervereinigung, seine territoriale Integrität und seine Entwicklungsinteressen zu wahren. Während sich das ökonomische und strategische Zentrum der Welt immer schneller in die asiatisch-pazifische Region verschiebt, betreiben die USA eine Strategie der sogenannten „Rebalance“. Die Strategie der „Rebalance“ ist darauf gerichtet, mit diplomatischen, ökonomischen und militärischen Mitteln die amerikanische Position auch in Südostasien zu stärken. Hierzu sagte der US-Präsident Barack Obama in einer Rede vor West-Point-Absolventen im Mai 2014: „Amerika ist die einzige unverzichtbare Nation in der Welt (...) Amerika muss immer führen in der Welt. Wenn wir es nicht tun, wird es niemand sonst tun (...). Die USA werden ihre

→ China's Strive to Become a Naval Power

Since 2009, China has claimed sovereignty over the South Chinese Sea and continues to refer to the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, which allows for an economic zone of 200 nautical miles. China joined the Convention in 1996, and since then atolls and reefs have been heaped up and removed – officially only for economic reasons. On June 12, 2016, the Permanent Court of Arbitration in the Hague, which is also responsible for maritime disputes, rejected China's territorial claims on the grounds of being “historically unfounded.” China, which does not recognise the Permanent Court, in turn rejected the ruling as “null and void.” Neighbouring states, such as the Philippines and Indonesia, as well as the USA, welcomed the ruling – although Washington has signed the Convention on the Law of the Sea but never ratified it. During a routine exercise, both Moscow and Peking portrayed their mutually planned naval manoeuvres for Sep-

tember 2016 in the South Chinese Sea. Similarly to Russia, China is interested in weakening the US' position as a naval power, both in Southeast Asian and in the Mediterranean, where both conducted mutual naval manoeuvres for the first time in the summer of 2015. These were of course not directed against any specific country, but functioned as a subtle message to Washington, as if to indicate that a world with the US as the only naval power will soon not exist anymore.

A White Paper published on May 26, 2015, outlined China's national military strategy and prioritised the strengthening and expansion of the Chinese naval forces. It said: “The traditional mentality that land outweighs sea must be abandoned.” This means that land and naval forces are being placed on an equal level, and that a strategic framework detailing how the forces will operate under Xi Jinping's leadership is being established. China's armed forces will continue to develop a

new model of Chinese-US military relations that will correspond to the relationship between the two states. De facto, this probably means a relationship on an equal level. This strengthens the indications that China wants to rise to become a naval power. The White Paper also shows that China is striving for hegemony in the region. This will include the creation of artificial islands that will function as a naval base in the South Chinese Sea. This is where China is fighting with Malaysia, Brunei, Vietnam, the Philippines, and Japan about the establishment of maritime borders.

China is facing the difficult task of preserving the national reunification, its territorial integrity, and its developmental interests. While the economic and strategic centre of the world is shifting more and more rapidly toward the Asian-Pacific region, the US is conducting a so-called “rebalancing” strategy. The “rebalancing” strategy is geared toward strengthening the American position in South-



▲ 25 Der Ständige Schiedshof in Den Haag, der auch für Seestreitigkeiten zuständig ist, wies am 12. Juni 2016 Chinas Gebietsansprüche als „historisch unbegründet zurück“.
On June 12, 2016, the Permanent Court of Arbitration in the Hague, which is also responsible for maritime disputes, rejected China's territorial claims on the grounds of being "historically unfounded."

militärische Stärke nutzen und sie einsetzen, wenn es unsere Interessen erfordern.“ Parallel zur wirtschaftlichen Verlagerung in Richtung Asien durch Präsident Obama vollzieht sich damit auch eine militärische Schwerpunktverlagerung der USA („Pivot to Asia“, veröffentlicht im Frühjahr 2015). Die zunehmende Bedeutung der indo-asiatischen Pazifik-Region, die wirtschaftliche Bedeutung, die strategischen Interessen und die Geographie dieser riesigen maritimen Region würden eine stärker-

re Rolle der US-Marine beim Schutz amerikanischer Interessen erfordern.

Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass China im 17. und 18. Jahrhundert die führende Seefahrernation in Asien war, die Ursprünge reichen ins 15. Jahrhundert. Admiral Zheng He unterstand 1405 bis 1431 eine Flotte von über 300 Schiffen. Sieben große Expeditionen – in den Pazifik, den Indischen Ozean und den Persischen Golf – sind historisch belegt und stellten dabei alles in den Schatten, was

east Asia through diplomatic, economic, and military means. In this respect, the US President Barack Obama told the graduates of the West Point Academy in May 2014: “America is the only indispensable nation in the world (...) America always has to be a leader in the world. If we don’t do that, then no one else will (...) The USA must always use its military strength and employ it when our interests require it.“ Parallel to the economic shift toward Asia, President Obama was also referring to the US’ military shift in focus (“Pivot to Asia“, published in the spring of 2015). The increasing significance of the Asian Pacific region, the economic significance, the strategic interests, and the geography of this massive maritime region would require a stronger role of the US navy to protect American interests.

A look back into history shows that China was the leading naval nation in Asia in the 17th and 18th century, and its roots go back to the 15th century. Admiral Zheng He commanded a fleet of over 300 ships between 1405 and 1431. Seven big expeditions – in the Pacific, the Indian Ocean, and the Persian Gulf – are historically documented and overshadowed anything that Europe was do-

ing at the time. The fleet was the pride of the empire. This history fits with the 2015 official announcement that China will be building its own second aircraft carrier. China is also building a floating nuclear power plant, which is meant to begin providing power to civil institutions in the South Chinese Sea by 2019. It’s China’s strategic goal to build a modern and flourishing society by 2021, the time of the 100th anniversary of the founding of China’s Communist Party, and by 2049, the 100th anniversary of the founding of the People’s Republic of China, the country plans to complete the creation of a modern socialist state.

CONSTRUCTING THE NICARAGUA CANAL

Securing civil sea passages is another focus of Chinese politics. This refers to both the route over Southeast Asia to India, the Middle East, and Europe, as well as the passages over the Pacific to North and South America, especially its western coasts. The expansion and securing of these civil sea passages are crucial for Chinese trade. Apart from the strategic goals, there is another problem: the important waterways of the Panama Canal are not only technically under the American sphere of in-

fluence, but the canal also doesn’t allow the passage of larger container ships. China has been thinking of an alternative for a long time, and would also like a canal straight through Thailand/Malaysia in order to shorten the passage into the Indian Ocean.

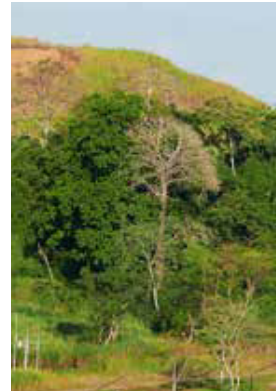
Nicaragua is one of the poorest countries in the region, and has been thinking about building such a canal for a while now, including with American help, who then ended up building the canal in Panama instead. Now, Chinese help could offer a new chance. At the beginning of the decade, the necessary contracts between President Ortega’s government and a Chinese businessman, Wang Chin from Hong Kong and his HKND Group, were finalised in a value of over 32 billion euro. The details about the contract are barely known, but the canal, benefiting from the use of the largest freshwater lake in the region, should have a length of 278 kilometres and become one of the largest infrastructural projects worldwide. The plan also includes the creation of a wide canal zone, the construction of an airport, free trade zones, streets, and port facilities. The construction will be undertaken by Chinese businesses. The canal’s depth, at 28 metres, will be twice



AUTOR AUTHOR

Ferry Wittchen

ist Rechtsanwalt und Wirtschaftsprüfer im Raum Stuttgart. Er berät insbesondere mittelständische Unternehmen im Rahmen der Internationalisierung.
Ferry Wittchen is a lawyer and accountant in the Stuttgart region, and advises especially medium-sized enterprises within the context of internationalisation.



► Die wichtige Wasserstraße des Panamakanals steht nicht nur im faktischen Einflussbereich der USA, sondern lässt auch die Durchfahrt größter Containerschiffe nicht zu. Daher denkt China schon länger über eine Alternative nach.

The important waterways of the Panama Canal are not only technically under the American sphere of influence, but the canal also does not allow the passage of larger container ships. Therefore China has been thinking of an alternative for a long time.

◄ Vorgeschlagene Routen für den Nicaragua-Kanal, der den Atlantik mit dem Pazifik verbinden soll. Proposed routes for the Nicaragua Canal, which is to connect the Atlantic to the Pacific.

Einrichtungen aufnehmen soll. Chinas strategisches Ziel ist es, bis zum 100. Jahrestag der Gründung der Kommunistischen Partei Chinas im Jahr 2021 eine moderne und blühende Gesellschaft aufzubauen, und bis 2049, dem 100. Jahrestag der Gründung der Volksrepublik China, den Aufbau eines modernen sozialistischen Landes zu vollziehen.

BAU DES NICARAGUA-KANALS

Die Sicherung auch der zivilen Seewege ist ein weiterer Schwerpunkt chinesischer Politik. Dies betrifft sowohl die Route über Südostasien nach Indien, den Mittleren Osten und Europa als auch die Wege über den Pazifik nach Nord- und Südamerika, dort insbesondere die Westküsten. Der Ausbau und die Sicherung dieser zivilen Seewege sind lebensnotwendig für den Handel Chinas. Neben den strategi-

schon Zielen besteht ein weiteres Problem: Die wichtige Wasserstraße des Panamakanals steht nicht nur im faktischen Einflussbereich der USA, sondern lässt auch die Durchfahrt größter Containerschiffe nicht zu. Schon lange wird über eine Alternative nachgedacht, China hätte im Übrigen auch gerne einen Kanal quer durch Thailand/Malaysia zur Kürzung des Durchfahrtsweges in den Indischen Ozean.

Nicaragua als eines der ärmeren Länder der Region überlegte schon oft den Bau eines solchen Kanals, auch mit Hilfe der Vereinigten Staaten, die dann letztlich den Kanal in Panama bauten. Heute nun ergibt sich mit chinesischer Hilfe die Möglichkeit. Anfang des Jahrzehnts wurden die entsprechenden Verträge zwischen der Regierung unter Präsident Ortega und formal einen chinesischen Geschäftsmann, Wang Chin aus Hongkong und dessen

HKND-Group, in einem Gesamtvolumen über 32 Milliarden Euro geschlossen. Einzelheiten über den Vertragsinhalt sind kaum bekannt, der Kanal soll unter Nutzung des größten Süßwasser Sees der Region eine Länge von 278 Kilometer haben und ist eines der größten Infrastrukturvorhaben weltweit. Zum Plan gehören unter anderem eine Kanalzone von erheblicher Breite, der Bau eines Flughafens, Freihandelszonen, Straßen und Hafenanlagen. Der Bau wird durch chinesische Unternehmen durchgeführt. Die Kanaltiefe wird mit 28 Metern doppelt so tief wie derzeit der Panamakanal sein und wohl auch die Durchfahrt von U-Booten erlauben. Die Kontrolle der Kanalzone wird für 100 Jahre bei China liegen. Nicaragua erhält jährlich ein Prozent der Kanalanteile und während der ersten zehn Jahre zusätzlich zehn Millionen Dollar pro Jahr. Zudem sollen

as deep as the Panama Canal and will probably also allow for the passage of u-boats. The control of the canal will lie in China's hands for 100 years. Nicaragua will receive an annual share of the canal's profits and an additional ten million dollars a year for the first ten years. Furthermore, the construction process is meant to create 25,000 jobs for Nicaraguans, and the operations are even meant to create 200,000 jobs. The government is a guarantor for all legal questions, and in the concessions agree-

ment the government guarantees the HKND "access and right to passage on rivers, lakes, seas, and all other Nicaraguan bodies of water, as well as the right to expand bodies of water, dredge them, divert them, or minimise them." In a certain way, Russia, which always enjoyed a good relationship to Nicaragua, will also be included. It is barely imaginable that an investment would occur here without Chinese state support. The construction's financing is still uncertain and it remains to be seen whether

the investment will pay off. The construction, which has already begun, is meant to be completed at the beginning of the next decade and is meant to give Chinese businesses initial access to the Middle American low-cost market, and then to more important Latin American markets. Gaining extensive controls over a new shipping route north of the Panama Canal would be geopolitically interesting to China. Nicaragua hopes for wealth and looks longingly at Panama's prosperity.



während des Baus 25.000 Arbeitsplätze für die Nicaraguaner entstehen, während des Betriebs gar 200.000. Die Regierung ist Garant für alle rechtlichen Fragen und in der Konzessionsvereinbarung garantiert die Regierung HKND auch den „Zugang und das Recht zur Schifffahrt auf Flüssen, Seen, Meeren und allen anderen Gewässern Nicaraguas und das Recht, die Gewässer zu erweitern, auszubaggern, umzuleiten oder zu verkleinern.“ In bestimmter Weise ist auch Russland, mit dem Nicaragua schon immer gute Beziehungen unterhält, einbezogen. Es ist kaum vorstellbar, dass hier eine Investition ohne chinesische staatliche Unterstützung vorliegt. Wirtschaftlich steht hinter dem Bau ein großes Fragezeichen, ob sich die Investition rechnen wird. Der inzwischen begonnene Bau soll Anfang des nächsten Jahrzehnts vollendet werden und chinesischen Unternehmen zunächst Zugang zum mittelamerikanischen Low-Cost-Markt verschaffen, letztlich zum noch wichtigeren Markt Lateinamerikas. Weitgehende Kontrolle über einen neuen Schifffahrtsweg nördlich des Panama-Kanals zu haben, dürfte für China geopolitisch interessant sein. Nicaragua erhofft sich Wohlstand und schaut sehnsüchtig auf den Reichtum Panamas.

TEXT Ferry Wittchen