

SUBIR BHAUMIK

PERLENKETTE AUS PEKING

INDIENS AUSSEN- UND SICHERHEITSPOLITISCHE PERSPEKTIVE
AUF CHINAS NEUE SEIDENSTRASSE

Chinas ambitionierte Initiative «One Belt, One Road» (sinngemäß: ein Band, eine Straße) ist eine globale Wachstums- und Entwicklungsstrategie von Präsident Xi Jinping, die im Westen mit großer Skepsis beobachtet wird. Die sogenannte Neue Seidenstraße ist ein Netzwerk von Land- und Seerouten, das mit gewaltigen Investitionen in Infrastrukturprojekte in Asien, Europa und Afrika einhergeht. Auch in Südasien investiert China massiv in Indiens Nachbarländern Pakistan, Bangladesch und Myanmar, was der Regierung in Neu-Delhi zunehmend Sorge bereitet. Dabei könnte Indien profitieren, wenn es eine Konfrontation mit China vermeiden und seine eigene Außenpolitik mit der Initiative in Einklang bringen würde.

Im Jahr 2014 hat die Volksrepublik China die Vereinigten Staaten als weltgrößte Wirtschaftsmacht abgelöst. Das bestätigten sowohl der Internationale Währungsfonds als auch die Weltbank. Zuverlässige Daten deuten zudem darauf hin, dass in den vergangenen 500 Jahren stets China oder die USA an der Spitze der Weltwirtschaft standen.¹ Im Jahr 1500 war China die größte Wirtschaftsmacht auf dem Globus, knapp gefolgt von Indien – beide jeweils mit einem Bruttoinlandsprodukt, das heute in etwa 100 Milliarden US-Dollar entsprechen würde. Die asiatischen Riesen belegten die ersten Plätze, bis die industrielle Revolution im 18. und 19. Jahrhundert europäische Staaten an die Spitze katapultierte. Danach waren China und Indien für lange Zeit kolonialer Unterwerfung und Erniedrigung ausgesetzt.

Nach der Unabhängigkeit Indiens 1947 und der Gründung der Volksrepublik China 1949 gab es in beiden Ländern noch für mehrere Jahrzehnte bitterste Armut. Inzwischen gehen Beobachter*innen davon aus, dass beide Staaten im Jahr 2040 wieder die größten Volkswirtschaften der Welt sein werden.

Da sich die westlichen Volkswirtschaften (relativ gesehen) im Niedergang befinden, sollten China und Indien stärker kooperieren und mehr Handel miteinander sowie mit den schnell wachsenden asiatischen Staaten treiben. «Die Zeit ist reif für ein asiatisches Jahrhundert», glaubt der indische Ökonom Dhiraj Nayyar. «Doch damit das tatsächlich Realität wird, müssen Indien, China und der Rest der Region ihre Rivalitäten überwinden und Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Integration ausloten.»²

KONKURRENZKAMPF UND KONFLIKT

Die chinesisch-indischen Beziehungen waren in den vergangenen Jahrzehnten von intensiver Rivalität geprägt. Bei-

de Länder schienen in ihrem strategischen Denken an einer Art Belagerungsmentalität zu leiden. Der Drang nach Wachstum der eigenen Volkswirtschaft anstelle eines Strebens nach stärkerer wirtschaftlicher Integration hat zu einem Konkurrenzkampf geführt, der immer wieder in einem bewaffneten Konflikt zu eskalieren droht – wie zuletzt im Mai und Juni 2017 im Dreiländereck Indien – Bhutan – China im östlichen Himalaya, als sich aufgrund eines umstrittenen Straßenbauprojekts in Bhutan chinesische und indische Truppen wochenlang in der Ortschaft Doklam feindselig gegenüberstanden.³

Vor diesem Hintergrund hat sich Indien auch gegen die chinesische Initiative «One Belt, One Road» (Belt and Road Initiative – BRI) sowie gegen eine sogenannte maritime Seidenstraße gestellt. Hauptgründe sind dabei die Sorge um die eigene Souveränität, aber auch Ängste vor einem Abgleiten in eine Schuldenfalle. Konkret fühlt sich Indien durch die chinesischen Großprojekte in der Region bedroht, etwa durch die Tiefseehäfen in Gwadar (Pakistan), Sonadia (Bangladesch), Hambantota (Sri Lanka) und Kyauk Phyu (Myanmar). Neu-Delhi sieht sich umzingelt und wirft Peking vor, den indischen Einfluss im Indischen Ozean einschränken zu wollen. Auch deshalb stimmen viele Sicherheitsexpert*innen in Indien der geopolitischen Perlenkette-These («String of Pearls») zu. Nach dieser 2005 erstmals vom US-Beratungsunternehmen Booz Allen Hamilton verbreiteten Sichtweise versuche China, mit Großprojekten an den Küsten in Indiens Nachbarschaft seinen Machtanspruch im Indischen Ozean zu unterstreichen.⁴

Auch Indiens Marine scheint diese These ernst zu nehmen. Darauf deutet die «Indian Maritime Security Doctrine» hin, in der 2007 strategische Herausforderungen aufgezeigt wurden.⁵ In dem Papier drängen die Generäle auf eine akti-

ve indische Militärpräsenz im Seegebiet von der Straße von Hormus im Persischen Golf bis hin zur Straße von Malakka im östlichen Indischen Ozean, um dort die internationalen Handelswege besser überwachen zu können. In diesem Zusammenhang werden Indiens Investitionen in den Hafen von Sittwe in Myanmar als gezielte Strategie gewertet, dem chinesischen Einfluss in Südostasien etwas entgegenzusetzen.⁶

China dagegen stören die engen Beziehungen zwischen indischer und US-amerikanischer Marine, die sich etwa im 1992 erstmals abgehaltenen und inzwischen jährlich stattfindenden Seemanöver «Malabar» manifestieren – vor allem seit an dem Manöver auch Japan und Australien teilnehmen. Peking wertet das als Strategie der Einkreisung und als Versuch, den eigenen Aufstieg einzudämmen. So warnte der chinesische Professor für Politikwissenschaften Shen Dingli in einem Interview mit der *New York Times*: «China kann Indien wehtun. [...] China könnte einen Flugzeugträger in den Hafen von Gwadar entsenden. [...] Wenn Indien China zwingt, das zu tun, dann können wir unsere Marine direkt vor Indiens Haustür in Stellung bringen.»⁷

Nach Meinung der beiden chinesischen Analysten Song Dexing und Bai Jun ist die maritime Ordnung im Indischen Ozean nicht «statisch, sondern dynamisch». Deshalb müsse es darin auch Platz für China geben. Auch andere chinesische Kommentator*innen kritisieren die Idee eines Indischen Ozeans als «Indiens Ozean» und halten die indische Rede von einer «Indo-Pazifischen» Region für einen Versuch Neu-Delhis, den strategischen Diskurs in Asien zu dominieren.⁸

Doch seit Chinas Premierminister Li Keqiang der indischen Seite im Jahr 2013 einen «Handschatz über den Himalaya» sowie die Harmonisierung der BRI mit den indischen Ambitionen in Südostasien im Rahmen der sogenannten «Look East Policy» bzw. «Act East Policy» (sinngemäß: Blick nach Osten bzw. Handeln nach Osten) angeboten hat, ist Bewegung in die bilateralen Beziehungen gekommen. Zwar stellt sich Indien weiterhin gegen die BRI, vor allem angesichts der Pläne für einen chinesisch-pakistanischen Wirtschaftskorridor, durch die Indien seine Ansprüche auf die umstrittene Region Kaschmir gefährdet sieht. Indien hat im Mai 2017 auch nicht am «Belt and Road»-Forum in Peking teilgenommen. Allerdings hat das Treffen des indischen Premierministers Narendra Modi mit Chinas Präsident Xi Jinping am Rande des Gipfeltreffens der BRICS-Staaten in Xiamen im September 2017 zu einer gewissen Entspannung geführt. Fortgesetzt wurde dieser Prozess durch das «informelle Gipfeltreffen» zwischen Modi und Xi Jinping in Wuhan im April 2018.

Ein Schlüsselergebnis von Wuhan scheint der Konsens darüber zu sein, den lange ruhenden Prozess der Entwicklung eines Wirtschaftskorridors Bangladesch – China – Indien – Myanmar (BCIM) wieder aufzunehmen. Bislang war China sehr an BCIM interessiert, während Indien auf die Bremse trat, weil es befürchtete, ein solcher Korridor könnte Auswirkungen auf die eigene konfliktgeladene Nordost-Region haben. Dabei könnten nach Aussage chinesischer Diplomaten Investitionen in Milliardenhöhe in BCIM-Projekte fließen.⁹ Das sollte nicht nur Bangladesch und Myanmar glücklich machen, sondern auch die Staaten im Osten und Nordosten Indiens.¹⁰ Denn sowohl für chinesische als auch für indische Investoren wäre ein Wirtschaftskorridor in der Grenzregion äußerst attraktiv.

Der Geist von Wuhan weckt Hoffnung auf eine langfristige chinesisch-indische Zusammenarbeit im Osten, die die Randregionen Chinas, Indiens, Bangladeschs und Myanmars von

einer Konfliktzone in eine Zone wirtschaftlichen Wachstums verwandeln könnte. China und Indien könnten gemeinsam Druck auf Myanmar ausüben, damit das Land Hunderttausende Rohingya-Flüchtlinge zurücknimmt. Das würde nicht nur Bangladesch helfen, sondern auch Frieden in den Westen Myanmars bringen.¹¹ Allerdings muss es für einen Erfolg von BCIM auch einen Friedensprozess im Norden Myanmars geben, denn der Wirtschaftskorridor würde direkt durch dieses Konfliktgebiet führen. Sollten China und Indien einen solchen Prozess gemeinsam unterstützen, wären die Chancen auf einen Erfolg groß. Das wiederum könnte dabei helfen, die Konflikte im indischen Nordosten zu befrieden.¹²

DIE BRI AUS SÜDASIATISCHER PERSPEKTIVE

Mit Ausnahme Bhutans unterstützen alle Nachbarstaaten Indiens die vier Billionen US-Dollar schwere chinesische Initiative «One Belt, One Road», das teuerste geopolitische und geökonomische Großprojekt aller Zeiten. Bangladesch will teilnehmen, weil es die Notwendigkeit sieht, Souveränität und ökonomische Interessen auszubalancieren. Im Oktober 2017 erklärte der Außenminister zudem, um die eigenen Interessen zu schützen, sei Bangladesch bestrebt, gute Beziehungen zu Indien und zu China zu unterhalten.¹³

Indiens traditioneller Verbündeter Nepal hat sich der BRI 2017 während des «Belt and Road»-Forums in Peking angeschlossen, an dem Delegationen aus 100 Nationen und Vertreter*innen internationaler Organisationen teilgenommen haben. Später, mutmaßlich aufgrund von Druck aus Neu-Delhi, ruderte Nepals Premierminister K. P. Sharma Oli ein Stück zurück: «Ich denke, wir sind neutral. Geografisch liegen wir genau zwischen diesen beiden Ländern [China und Indien].»¹⁴

China unterstützt Nepal bei Infrastrukturprojekten wie dem Bau von Straßen, Industrieparks und Stromtrassen, was die Handelsbeziehungen stärkt und die Region Tibet zu einer wichtigen Verbindung Chinas über den Himalaya macht. Ein nepalesischer Kommentator warb unlängst für eine trilaterale Zusammenarbeit: «Wenn China die Bahnlinie [von Tibet] bis nach Lumbini ausbauen und Indien den Bau einer Bahnverbindung von Nepals Südgrenze bis in die Hauptstadt Kathmandu unterstützen würde, dann könnte die trilaterale Zusammenarbeit funktionieren.»¹⁵

Myanmar ist seit 2017 ebenfalls an Bord, woraufhin die Regierung erklärte, die BRI habe die internationale Zusammenarbeit und die wirtschaftliche Entwicklung in den beteiligten Ländern «energisch» vorangebracht¹⁶ – eine Ansicht, die nicht alle im Land teilen. Während der Ausbau von Infrastruktur begrüßt wird, befürchten viele auch negative Auswirkungen aufgrund der massiven Verschuldung sowie der Missachtung von Umweltstandards und der Verletzung des Eigentums- und Arbeitsrechts im Zusammenhang mit den chinesischen Großprojekten.

Pakistan wiederum unterstützt BRI aus voller Überzeugung. Bereits 2015 wurde ein chinesisch-pakistanischer Wirtschaftskorridor – China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) – ins Leben gerufen; im Zuge dessen haben beide Seiten fast 50 Abkommen im Gesamtwert von 46 Milliarden US-Dollar über die Finanzierung zahlreicher Projekte abgeschlossen. Darunter sind Modernisierungsvorhaben für den Hafen von Gwadar, Öl- und Gaspipelines, Straßen- und Schienenprojekte sowie Projekte im Bereich Energieversorgung. Der CPEC verfolgt unter anderem das Ziel, die westchinesische Provinz Xinjiang mithilfe einer mehr als 3.000 Kilometer langen



Bahnlinie sowie Pipelines mit Gwadar zu verbinden. Gleichzeitig möchte China über den Hafen seinen strategischen Einfluss in der Region um den Persischen Golf ausweiten.

Auch Sri Lanka unterstützt die BRI und hat zwischen 2009 und 2014 massiv von chinesischen Investitionen in Höhe von fast 15 Milliarden US-Dollar profitiert. Bemerkenswert ist allerdings, dass Sri Lanka den Hafen von Hambantota im Jahr 2017 aufgrund von Problemen bei der Kreditrückzahlung für 99 Jahre an einen chinesischen Staatskonzern verpachtet hat. Damit hat sich Peking eine ständige Präsenz im Herzen des Indischen Ozeans gesichert. Gleichzeitig wurde deutlich, wie schnell die Souveränität eines Staates im Rahmen chinesischer BRI-Finanzierung ausgehöhlt werden kann.

China hat auch die Modernisierung des Hafens von Chittagong in Bangladesch finanziert, über den rund 90 Prozent des Handels des Landes abgewickelt werden. Zudem möchte Peking in einen Tiefseehafen auf der Insel Sonadia in Cox's Bazaar investieren. Wie Pakistan und Sri Lanka ist auch Bangladesch für China von strategischer Bedeutung, da der Süden Chinas so eine Landverbindung zum Golf von Bengalen bekäme.

Ungeachtet der Finanzierungsorgen oder der Fragen von Nachhaltigkeit unterstützen die Länder Südasien – außer Indien und Bhutan – die BRI und sind Teil wichtiger Schlüsselprojekte. Beobachter*innen beschreiben die BRI daher «nicht als Verkehrsweg, sondern als clevere machtpolitische Strategie», mit der das Ziel verfolgt werde, nicht nur Eurasien und Afrika einzuwickeln, sondern gleich die ganze Welt. Das sei zu einem Leitmotiv der chinesischen Außenpolitik geworden, denn die BRI verbinde harte machtpolitische Elemente mit sanften Strategien wie der Förderung chinesischer Kultur und der Verbesserung des chinesischen Images im Ausland.¹⁷

In den letzten drei Jahren hat sich die BRI von einem Regionalprojekt zu einem wahrhaft globalen Vorhaben gewandelt, das fast alle denkbaren Bereiche einschließt: Infrastruktur, Finanzen, Kultur, Bildung, sogenannte «People to People»-Kontakte und die politischen Beziehungen zwischen einzelnen Staaten. Die chinesische Regierung lässt keine Gelegenheit verstreichen, Projekte als Teil der BRI zu kennzeichnen, wodurch «One Belt, One Road» selbst zur Marke wird. Die BRI bzw. das Konzept der Neuen Seidenstraße sind zu einer Strategie geworden, um China als globale Macht zu

positionieren, die sich für das Wachstum der Weltwirtschaft stark macht.

Allerdings sind auch die Bedenken nicht von der Hand zu weisen: Angst vor Verschuldung, fehlende Nachhaltigkeit, mangelnde Teilhabe der örtlichen Bevölkerung an den Projekten, die Missachtung von Arbeitnehmerrechten, Umweltbedenken. Diese Aspekte werden inzwischen bei BRI-Projekten in Asien immer stärker in den Blick genommen.

BCIM UND BRI: DIE INDISCHE SICHT

Die Chinesen haben den Wirtschaftsraum von Kunming in der südlichen Provinz Yunnan bis nach Kolkata in Ostindien – gleichbedeutend mit dem bereits erwähnten Korridor Bangladesch–China–Indien–Myanmar (BCIM) – als einen von sechs Wirtschaftskorridoren im Rahmen der BRI identifiziert. Nach offiziellen Angaben handelt es sich bei den anderen Korridoren um China–Mongolei–Russland, Zentralasien–Westasien, China–Südostasien, China–Pakistan sowie die neue Eurasische Landbrücke, die Asien mit Europa verbinden soll.¹⁸

Der BCIM-Korridor hat dabei für China höchste Priorität. Da China nur Zugang zu den Seewegen über seine Ostküste hat, sieht es sich gezwungen, den Landzugang zum Indischen Ozean zu erschließen – sowohl im östlichen Teil im Golf von Bengalen als auch im westlichen Teil in der Arabischen See. Ziel ist es, die Straße von Malakka zu umgehen, die die meisten chinesischen Analyst*innen als unberechenbares Nadelöhr ausgemacht haben. Neben den Häfen in Kyauk Phyu in Myanmar und Sonadia in Bangladesch könnte Kolkata am östlichen Indischen Ozean zum dritten Zugangspunkt werden – wenn sich Indien darauf einlässt.

Profitieren könnten von dem Plan viele. Die Öffnung des Kunming-Kolkata-Korridors könnte der Entwicklung in den Wirtschaftsräumen im Süden Chinas, im Norden Myanmars, in Bangladesch sowie in Ost- und Nordost-Indien neuen Schwung geben. Zugleich entstünde eine Verbindung zum geplanten indischen Wirtschaftskorridor zwischen Kolkata und Amritsar im Nordwesten des Landes. Damit wäre Kolkata die einzige Metropole in Indien, über die ein überregionaler internationaler Korridor mit einem wichtigen inländischen verbunden werden könnte.¹⁹ Mehr noch: Die Umsetzung von BCIM würde Chinas BRI-Strategie und Indiens «Act East Policy» in Einklang bringen, denn die Region verbindet Süd- mit

Ost- und Südostasien und ist daher von enormer strategischer Bedeutung für beide Seiten. Ob das 21. Jahrhundert tatsächlich ein «asiatisches Jahrhundert» wird, hängt auch davon ab, ob dieses Vorhaben in die Tat umgesetzt werden kann. Noch ist Indien skeptisch, doch es gibt Bewegung.

WUHAN UND DANACH

Als sich China und Indien in Wuhan darauf verständigten, BCIM schrittweise voranzubringen, löste das nicht nur in Bangladesch und Myanmar Enthusiasmus aus, sondern auch im Nordosten Indiens. Unmittelbar nach dem Gipfel forderte der Ministerpräsident des Bundesstaates Assam den Ausbau und die Wiedereröffnung der historischen Ledo-Straße (englisch: Stilwell Road) aus dem Zweiten Weltkrieg, die Assam mit Kunming verbindet. Der Politiker sagte, vor dem Hintergrund eines möglichen Zugangs zum gewaltigen chinesischen Markt könne das indische Produktionsfirmen nach Assam locken. Bereits 2003 hatte eine Untersuchung indischer Wirtschaftsverbände ergeben, dass über die Ledo-Straße bis zu 20 Prozent des bilateralen Handels zwischen Indien und China abgewickelt werden könnten.²⁰

Einige indische Expert*innen argumentieren seit Langem, dass Neu-Delhis «Act East Policy» durch den indischen Nordosten nur funktionieren kann, wenn China eingebunden ist. Zudem ist es erheblich einfacher, Güter in die Zentren Südostasiens wie Singapur, Jakarta oder Bangkok auf dem Seeweg über ostindische Häfen zu schicken. Da sich Chinas Häfen im Fernen Osten befinden, wäre es umgekehrt auch wirtschaftlich sinnvoller, mithilfe des BCIM-Projekts den Süden und Westen des Landes über die Häfen im Golf von Bengalen und die Landbrücke durch Ost- und Nordostindien anzusteuern.

Der portugiesische Sinologe Bruna Macaes ist davon überzeugt, dass Indien entscheidend für den Erfolg der gesamten Initiative «One Belt, One Road» ist: Wenn Indien und China ihre Außenpolitik aufeinander abstimmen würden, dann stiegen die Erfolgsaussichten für die BRI. Aber wenn Indien sich dafür entscheiden sollte, sich weiter dem westlichen System zuzuwenden, anstatt Alternativen in Betracht zu ziehen, dann werde es das Projekt schwer haben.²¹ Der riesige Binnenmarkt und die schnell wachsende Wirtschaft, die geostrategische Lage und die militärische Stärke machen es daher für China unerlässlich, Indien für sich zu gewinnen, um die BRI zum Erfolg zu machen.

Macaes wirft China vor, Indien nicht für das Projekt begeistern zu können. In Peking habe man wahrscheinlich geglaubt, Indien wäre mit jedweder Rolle im Rahmen von BRI zufrieden. Dabei hätten die Verantwortlichen versäumt, den Nachbarn tatsächlich von den Vorteilen zu überzeugen. Das Resultat sei nun das genaue Gegenteil, so Macaes, denn Indien hat sich zu einem der schärfsten Kritiker der chinesischen Pläne entwickelt. Doch die oft konfrontative Politik sollte nach Ansicht Macaes der Einsicht weichen, dass China und Indien als asiatische Großmächte letztlich zusammengehören und kooperieren sollten.²²

Nun wird sich Indien aufgrund des Konflikts mit Pakistan um die Region Kaschmir nicht der gesamten Initiative «One Belt, One Road» anschließen. Allerdings gibt es Signale, dass Neu-Delhi in Erwägung zieht, den Wirtschaftskorridor Bangladesch–China–Indien–Myanmar auf den Weg zu bringen. So argumentieren indische Diplomaten*innen, dass die Pläne für BCIM viel älter seien und man daher das Vorhaben ohne Verbindungen zur BRI implementieren sollte. China wiederum sollte in der Lage sein, diese Position zu akzeptieren. Der

außenpolitische Ausschuss des indischen Parlaments hat in einem unlängst veröffentlichten Bericht zu den indisch-chinesischen Beziehungen empfohlen, zügige und konkrete Schritte einzuleiten, um Synergien mit chinesischen Positionen zu identifizieren und das bilaterale Verhältnis zu verbessern.²³ Die regionale Kooperation im Rahmen von BCIM wäre mit Sicherheit ein solcher Schritt.

Subir Bhaumik ist Experte für Sicherheitspolitik in Süd- und Südostasien. Der frühere BBC-Korrespondent hat zahlreiche Bücher über die Region verfasst und arbeitet derzeit für die burmesische Nachrichtenwebsite Mizzima News und das Portal bdnews24.com aus Bangladesch. Zudem ist er als Berater der Mahanirban Calcutta Research Group tätig, einem Thinktank mit Sitz in Kolkata, mit dem die Rosa-Luxemburg-Stiftung in Indien kooperiert.

Aus dem Englischen von Stefan Mentschel, Leiter des Regionalbüros Südasiens der Rosa-Luxemburg-Stiftung in Neu-Delhi.

1 Cox, Wendell: Five Hundred Years of GDP: a tale of two countries, in: *New Geography*, 21.9.2015, unter: www.newgeography.com/content/005050-500-years-gdp-a-tale-two-countries. 2 Nayyar, Dhiraj: Seize the Asian Century: why India and China must take the lead, in: *The Hindu*, 1.1.2018, unter: www.thehindu.com/opinion/op-ed/seize-the-asian-century/article22347587.ece. 3 Siehe Bhaumik, Subir: Dispatch from Doklam: Indians Dig in for the Long Haul in Standoff with China, in: *South China Morning Post*, 20.7.2018, unter: www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2103881/dispatch-doklam-indians-dig-long-haul-standoff-china. 4 Vines, Alex: Piracy, not China, Is the Real Issue in the Indian Ocean, in: *Chatham House*, 3.12.2018, unter: www.chathamhouse.org/publications/twt/archives/view/181855. 5 Integrated Headquarters, Ministry of Defence, Navy: Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy 2015, unter: www.indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf. 6 Eshel, David: 2011 Flashpoints: Asia – «String of Pearls» Is Securing China's Sea Lanes, in: *Defense Update*, 20.12.2010, unter: https://defense-update.com/20101220_2011-flashpoint-pearls.html. 7 Barry, Ellen: US Proposes Reviving Naval Coalition to Balance China's Expansion, in: *The New York Times*, 3.3.2016, unter: www.nytimes.com/2016/03/03/world/asia/us-proposes-india-naval-coalition-balance-china-expansion.html. 8 Kondapalli, Srikanth: China's Evolving Naval Presence in the Indian Ocean Region: An Indian perspective, in: Brewster, David (Hrsg.): *India and China at Sea: Competition for Naval Dominance in the Indian Ocean*, Neu-Delhi 2018, S. 111–124. 9 Bhaumik, Subir: BCIM Will Take Off after Wuhan, in: *Southasian Monitor*, 9.5.2018, unter: <http://southasianmonitor.com/2018/05/09/bcim-will-take-off-after-wuhan/>. 10 Majority in India's Northeast Want BCIM Economic Corridor: Survey, in: *Business Standard*, 21.11.2014, unter: www.business-standard.com/article/news-ians/majority-in-india-s-northeast-want-bcim-economic-corridor-survey-114112101226_1.html. 11 Bhaumik, Subir: Why do China, India back Myanmar over the Rohingya crisis?, in: *The Week in Asia*, 20.7.2018, unter: www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2115839/why-do-china-india-back-myanmar-over-rohingya-crisis. 12 Bhaumik, Subir: Cooperation between Indian, Chinese Provinces our Priority: New Chinese consul-general, in: *Kolkata*, in: *Northeast Now*, 28.1.2019, unter: <https://nenow.in/north-east-news/cooperation-indian-chinese-provinces-priority-new-chinese-consul-general-kolkata.html>. 13 Foreign Secretary in Delhi: Bangladesh Supports China's One-Belt-One Road, in: *Dhaka Tribune*, 7.10.2017, unter: www.dhakatribune.com/bangladesh/foreign-affairs/2017/10/07/foreign-secretary-bangladesh-supports-chinas-one-belt-one-road/. 14 Nepal Takes Neutral Stance over China's BRI, in: *The Economic Times*, 7.4.2018, unter: <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/nepal-takes-neutral-stance-over-chinas-bri/articleshow/63655364.cms>. 15 Regmi, Balmukunda: China's BRI and Nepal, in: *The Rising Nepal*, unter: <http://therisingnepal.org.np/news/22662>. 16 Myanmar President Says Willing to Work with China to Expedite Belt and Road Development, *XinhuaNet*, 20.11.2017, unter: www.xinhuanet.com/english/2017-11/20/c_136766060.htm. 17 Brinza, Andreea: Redefining the Belt and Road Initiative, in: *The Diplomat*, 20.3.2018, unter: <https://thediplomat.com/2018/03/redefining-the-belt-and-road-initiative/>. 18 China Unveils Action Plan on Belt and Road Initiative, in: *The State Council of the People's Republic of China*, *Xinhua News Agency*, 28.3.2015, unter: http://english.gov.cn/news/top_news/2015/03/28/content_281475079055789.html. 19 Bhaumik, Subir: Kolkata Port: Challenges of Geopolitics and Globalization, *Logistical Worlds*, unter: <http://logisticalworlds.org/blogs/kolkata-port-challenges-of-geopolitics-and-globalization>. 20 Ahmed, Syed Miraz: Open Stillwell Road, Push NE-Kunming Trade Corridor: Pradyut, in: *Assam Times*, 13.11.2013, unter: www.assamtimes.org/node/9020. 21 Macaes, Bruno: *Belt and Road: A Chinese World Order*, London 2019. 22 Ebd. 23 Ministry of External Affairs: *Sino-India Relations Including Doklam, Border Situation and Cooperation in International Organizations*. Sixteenth Lok Sabha (minutes), September 2018, unter: http://164.100.47.193/isscommittee/External%20Affairs/16_External_Affairs_22.pdf.

IMPRESSUM

STANDPUNKTE 4/2019 erscheint online und wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung
V.i.S.d.P.: Ulrike Hempel

Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · www.rosalux.de
ISSN 1867-3171

Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin

Redaktionsschluss: April 2019

Satz/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation