

DIGITALES ARCHIV

ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
ZBW – Leibniz Information Centre for Economics

Ferenschild, Sabine

Book

Fast Fashion auf der Seidenstrasse : von "Made in China" zu "Managed by China"

Provided in Cooperation with:

SÜDWIND e.V. – Institut für Ökonomie und Ökumene, Bonn

Reference: Ferenschild, Sabine (2021). Fast Fashion auf der Seidenstrasse : von "Made in China" zu "Managed by China". Bonn : SÜDWIND e.V..
<https://www.suedwind-institut.de/files/Suedwind/Publikationen/2021/2021-08%20Fast%20Fashion%20auf%20der%20Seidenstra%C3%9Fe.pdf>.

This Version is available at:
<http://hdl.handle.net/11159/7644>

Kontakt/Contact

ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft/Leibniz Information Centre for Economics
Düsternbrooker Weg 120
24105 Kiel (Germany)
E-Mail: [rights\[at\]zbw.eu](mailto:rights[at]zbw.eu)
<https://www.zbw.eu/econis-archiv/>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Dieses Dokument darf zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen. Sofern für das Dokument eine Open-Content-Lizenz verwendet wurde, so gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der Lizenz gewährten Nutzungsrechte.
<https://zbw.eu/econis-archiv/termsfuse>

Terms of use:

This document may be saved and copied for your personal and scholarly purposes. You are not to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public. If the document is made available under a Creative Commons Licence you may exercise further usage rights as specified in the licence.

NEUE SEIDENSTRASSE

studie

2021-08



FAST FASHION AUF DER SEIDENSTRASSE

Von „Made in China“ zu „Managed by China“

VON SABINE FERENSCHILD



 AUTORIN

DR. SABINE FERENSCHILD

Dr. Sabine Ferenschild arbeitet seit 2011 als wissenschaftliche Mitarbeiterin bei SÜDWIND. Ihre Schwerpunkte sind Arbeitsbedingungen in der textilen Wertschöpfungskette mit Fokus auf asiatische Produktionsländer. Seit 2013 setzt sie sich mit Arbeitsbedingungen in China auseinander. In der Studie „Von weißem Gold und goldenem Öl“ (2013) publizierte sie erstmals zum Baumwollanbau in Xinjiang. 2020 veröffentlichte sie mehrere Blogbeiträge zur „Neuen Seidenstraße“.

- SÜDWIND setzt sich für wirtschaftliche, soziale und ökologische Gerechtigkeit ein – weltweit. Wir recherchieren, decken ungerechte Strukturen auf, machen sie öffentlich und bieten Handlungsalternativen. Wir verbinden entwicklungs-politische Bildungs-, Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit und tragen Forderungen in Kampagnen, Gesellschaft, Unternehmen und Politik. Seit 30 Jahren.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AFWA	Asia Floor Wage Alliance (Asiatische Grundlohn Allianz)
BCI	Better Cotton Initiative
BRI	Belt and Road Initiative (Initiative Neue Seidenstraße)
CPEC	China-Pakistan Economic Corridor (Chinesisch-Pakistanischer Wirtschaftskorridor)
DIT	Duisburg Intermodal Terminal
ILO	International Labour Organization (Internationale Arbeitsorganisation)
KP	Kommunistische Partei
OAR	Open Apparel Registry (Offene Datenbank Bekleidungsunternehmen)
RMB	Renminbi
SDG	Sustainable Development Goals (Ziele für nachhaltige Entwicklung)
SSEZ	Sihanoukville Special Economic Zone (Sonderwirtschaftszone Sihanoukville)
WTO	World Trade Organization (Welthandelsorganisation)
XPCC	Xinjiang Production and Construction Corps (Produktions- und Aufbaukorps Xinjiang)
XUAR	Xinjiang Uyghur Autonomous Region (Autonome Region Xinjiang)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Grafik 1:** Anzahl größerer Textil- und Bekleidungsbetriebe u. Beschäftigte in China
Grafik 2: Textilproduktion in Xinjiang, 2012 – 2018
Grafik 3: Mindestlohn 2021 und Asiatischer Grundlohn im Vergleich (2020/21)

KARTENVERZEICHNIS

- Karte 1:** Die Landverbindungen der Neuen Seidenstraße nach Europa
Karte 2: Knotenpunkte der Neuen Seidenstraße in Xinjiang
Karte 3: Demographische Verteilung in Xinjiang (2018)
Karte 4: BRI-Projekte in Kambodscha

TABELLEN

- Tabelle 1:** Monatliche Mindestlöhne im Vergleich (2015, 2021)

FÖRDERER



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung



STIFTUNG UMWELT
UND ENTWICKLUNG
NORDRHEIN-WESTFALEN

Für den Inhalt dieser Publikation
ist allein der Herausgeber
verantwortlich.

IMPRESSUM

Bonn, April 2021

HERAUSGEBER:

SÜDWIND e.V.
Kaiserstraße 201, 53113 Bonn
Tel.: +49(0)228-763698-0
info@suedwind-institut.de
www.suedwind-institut.de

BANKVERBINDUNG SÜDWIND:

KD-Bank
IBAN:
DE45 3506 0190 0000 9988 77
BIC: GENODED1DKD

AUTORIN:

Dr. Sabine Ferenschild

REDAKTION UND LEKTORAT:

Nathalie Grychtol, Patrick Wulf,
Vera Schumacher, Bjarne Behrens
V.i.S.d.P.: Dr. Ulrike Dufner

GESTALTUNG:

twotype design, Hamburg

DRUCK UND VERARBEITUNG:

Brandt GmbH, Bonn
Gedruckt auf Recycling-Papier

studie

Fast Fashion auf
der Seidenstraße
2021-08



INSTITUT FÜR ÖKONOMIE
UND ÖKUMENE



Der Karakorum Highway
verbindet China über
Xinjiang mit Pakistan.

INHALTSVERZEICHNIS

EINFÜHRUNG	4
1. DER KAMPF UM DIE SPITZE: CHINA ALS GLOBAL PLAYER IM WELTMARKT FÜR TEXTILIEN	6
1.1 Übersicht über die chinesische Textilindustrie	6
1.2 Go West – Vorläuferin der „Neuen Seidenstraße“	7
1.3 Going Out – noch eine Vorläuferin	8
1.4 Go sustainable?	9
1.5 Ausblick	9
1.6 Soziale Auswirkungen der chinesischen Textilindustrie	10
2. EIN BLICK IN DIE REGIONEN	12
2.1 Pulverfass Xinjiang: Ruhe und Stabilität für die Neue Seidenstraße	12
Ein Blick in Geschichte und Gegenwart	12
Eine neue Phase der Repression	14
Beispiel Huafu Fashion	15
2.2 „Niemanden zurücklassen“ – Kambodscha und die Seidenstraße	15
Energie und Infrastruktur	16
Sihanoukville – das kambodschanische Shenzhen	16
3. AUSBLICK	18

Dem Szenario von Seeweg-Blockaden durch die USA möchte China mit neuen Landrouten vorbeugen.



Fotos: Tolga Türkmenoglu/Unsplash

EINFÜHRUNG

Mit dem Begriff „Seidenstraße“ verbinden viele eine alte Handelsroute zwischen Europa und Asien aus lange vergangenen Zeiten. Doch neben der historischen Seidenstraße, die vom 2. Jahrhundert v. Chr. bis zum 13. Jahrhundert die wichtigste Handelsverbindung zwischen Europa und Asien war (vgl. Gaspers / Heilmann 2017: o.p.), treibt die Volksrepublik China seit einigen Jahren ein global angelegtes Infrastrukturprojekt unter dem Namen „Neue Seidenstraße“ oder „Belt and Road Initiative“ voran. Die „Neue Seidenstraße“ liegt geographisch näher als manch eine*r zunächst denken mag. Dies macht das Beispiel Duisburg deutlich. Dort endet einer der Eisenbahnstränge der „Neuen Seidenstraße“. Die eigene Bedeutung für die „Neue Seidenstraße“ sieht die Stadt Duisburg so: „Mit der Seidenstraßeninitiative „One Belt – One Road“ baut China ein globales Infrastrukturnetz, Duisburg ist dabei integraler Bestandteil. Die Zugverbindung ist die erste schnelle Güterzugverbindung zwischen Europa und China und gilt daher als das Symbol der neuen Seidenstraße.“ (vgl. Stadt Duisburg 2020: o.p.)

Siehe
Karte 1

Duisburg hat sich in den letzten Jahren zu einem wahren Logistik-Drehkreuz der „Neuen Seidenstraße“ entwickelt. Elektronik, Textilien und Bekleidung oder Spielzeug für den deutschen und europäischen Markt werden hier umgeschlagen und an ihre Zielorte weitertransportiert. Allein zwischen 2016 und 2018 hat sich der Güterverkehr zwischen Duisburg und China von 20 auf 35 Güterzüge pro Woche nahezu verdoppelt (vgl. Statista 2020: o.p.). Der Güterverkehr auf der Eisenbahn-

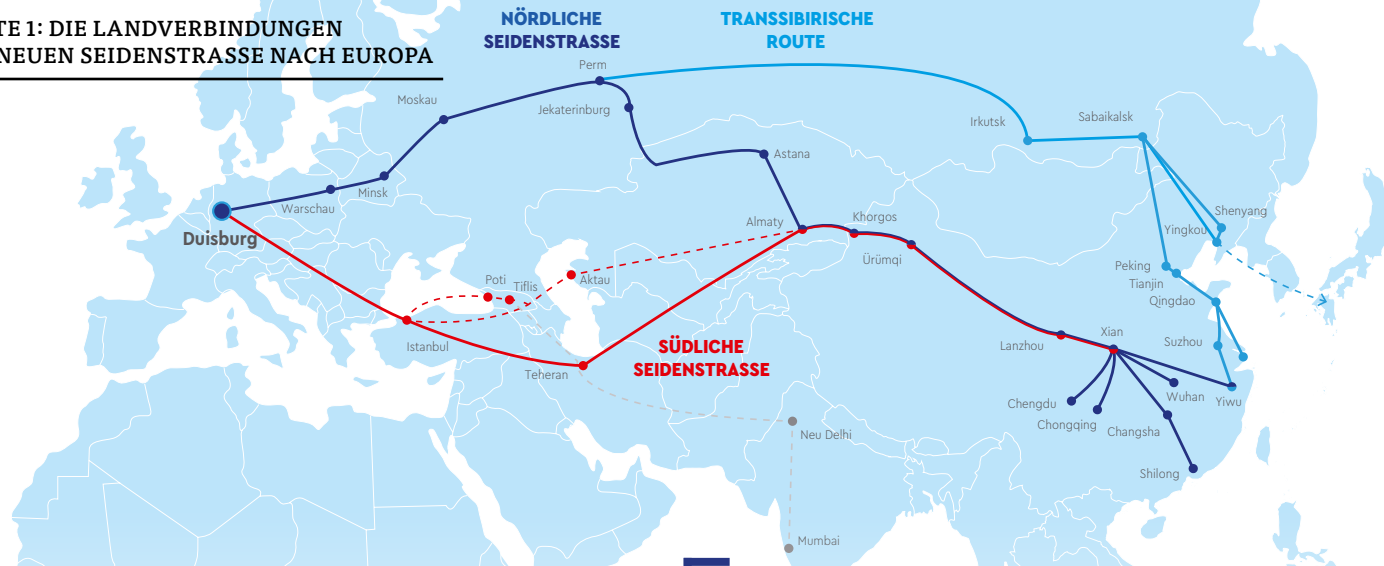
strecke der „Neuen Seidenstraße“ ist zwar doppelt so teuer wie die Fracht per Schiff, benötigt aber nur rund 12 Tage im Vergleich zu den 45 Tagen, die ein Schiff auf der maritimen Seidenstraße benötigt (vgl. Oltermann 2018: o.p.). Das weitere Wachstum des Güterzugverkehrs zwischen China und Duisburg ist also – erst recht nach den Handelsvereinbarungen zwischen der EU und China von Ende 2020 – sehr wahrscheinlich, trotz der im Vergleich zum Schiffsverkehr immer noch bescheidenen Gütermengen.

Während es also aus der Perspektive Duisburgs bei der Beteiligung an der „Neuen Seidenstraße“ vor allem um die wirtschaftlichen Chancen als Logistik-Drehkreuz geht, sind die Interessen Chinas an dem Projekt vielfältiger:

Außen- und wirtschaftspolitisch will China durch vielfältigere und bessere Transportwege die globale Nachfrage nach chinesischen Produkten steigern, sich den Zugang zu Rohstoffen sichern und nicht zuletzt auch durch den Ausbau von Handelsverbindungen über Land das Risiko möglicher Blockaden von Seewegen (zum Beispiel durch die USA) minimieren (vgl. Turowski 2020: 4). Für eine (noch) bessere Integration Chinas in globale Wertschöpfungsketten bildet die „Neue Seidenstraße“ also die infrastrukturelle Grundlage. Entlang der verschiedenen Routen werden Produktionszentren geschaffen, über die Rohstoffe, Vorprodukte und Endprodukte schneller und verlässlicher transportiert und mit den Ziel-

DIE „NEUE SEIDEN-STRASSE“ LIEGT NÄHER ALS MANCH EINE*R DENKT. EINER DER STRÄNGE ENDET IN DUISBURG.

KARTE 1: DIE LANDVERBINDUNGEN
DER NEUEN SEIDENSTRASSE NACH EUROPA



DIE LANDVERBINDUNGEN DER NEUEN SEIDENSTRASSE NACH EUROPA

In Wuhan, der chinesischen Partnerstadt Duisburgs, nimmt eine der Bahnstrecken der „Neuen Seidenstraße“ ihren Anfang. Sie führt von Wuhan in der Provinz Hubei über Xian und Lanzhou in den chinesischen Provinzen Shaanxi und Gansu, durch Urumqi und Khorgos in der zu China gehörenden Autonomen Region Xinjiang weiter über Almaty und Astana in Kasachstan, Jekaterinburg, Perm und Moskau in Russland, das weißrussische Minsk und Warschau zur Endstation Duisburg. Die südliche Seidenstraße verläuft von Almaty aus über Teheran im Iran und Istanbul in der Türkei nach Duisburg.

Auch die direkt der Zentralregierung unterstellte chinesische Stadt Chongqing ist einer der Startpunkte der in Duisburg endenden Bahnverbindungen. Die Bahnverbindung zwischen Chongqing und Duisburg wurde bereits im Jahr 2011 als Teil der „Go-West-Strategie“ (s. Kap. 1.2) der chinesischen Regierung zur Entwicklung der inneren (westlichen) Provinzen, Städte und Autonomen Regionen Chinas aufgenommen. Später wurden sowohl die Bahnverbindung als auch die „Go-West-Strategie“ in die „Neue Seidenstraße“ integriert. Im Jahr 2018 liefen 80 % der für Europa bestimmten 1.400 Güterzüge aus Chongqing über den am Duisburger Hafen gelegenen DIT-Terminal (Duisburg Intermodal Terminal).

Quellen: Rundschau Duisburg 2019: o.p.; Mardell 2019: o.p.

märkten verbunden werden können. Chinesische Konzerne werden dadurch in ihrer internationalen Expansion unterstützt. Inwiefern sich diese Verknüpfung auf die Textil- und Bekleidungsindustrie auswirkt, wird in Kapitel 1 betrachtet.

Innenpolitisch sollen die Infrastrukturprojekte unter dem Dach der „Neuen Seidenstraße“ Entwicklungsunterschiede zwischen chinesischen Regionen verringern sowie neue Wachstumsperspektiven schaffen und so den erreichten Wohlstand sichern (vgl. Hoering 2020: 12ff.). Neue Verbindungen in die asiatischen Nachbarländer sollen wirtschaftliche Impulse für die ärmeren chinesischen Provinzen und Grenzregionen wie zum Beispiel die Autonome Region Xinjiang bringen und dadurch u.a. zur Schlichtung innerer Konflikte beitragen wie zum Beispiel des Konflikts zwischen der chinesischen Zentralregierung und der in Xinjiang lebenden Ethnie der Uigur*innen. Gerade letzteres kann nur gelingen, wenn die Uigur*innen auch von den Projekten im Kontext der „Neuen Seidenstraße“ profitieren (vgl. Gaspers / Heilmann: o.p.). Inwiefern die „Neue Seidenstraße“ dazu beiträgt, innere Konflikte zu entschärfen, wird in Kapitel 2 am Beispiel des Uigur*innenkonflikts erörtert. Ein weiteres regionales Beispiel in Kapitel 2 ist Kambodschas Rolle in der „Neuen Seidenstraße“. Kambodscha ist eines der Schlüsselländer der BRI im südostasiatischen Raum und verspricht sich starke Entwicklungsimpulse durch die BRI-Projekte. Die kambodschanische Sonderwirtschaftszone Sihanoukville, in der vor allem Textilbetriebe angesiedelt sind, gehört zu den BRI-

Projekten. Inwiefern die BRI zu besseren Arbeitsstandards beiträgt, lässt sich aus einem Vergleich der Bedingungen in der Sonderwirtschaftszone mit den Bedingungen an anderen Textilstandorten in Kambodscha schlussfolgern.

Ein Hauptaugenmerk dieser Studie liegt auf den Auswirkungen der „Neuen Seidenstraße“ auf Arbeitsstandards. Da menschenwürdige Arbeitsstandards ein zentrales Element nachhaltiger Entwicklung sind (SDG 8.7), bilden sie ein Kernkriterium in der Bewertung dieses chinesischen Großprojekts. Daher werden die Auswirkungen auf Arbeitsstandards in Kapitel 3 diskutiert.



Die wachsende konsumfreudige Mittelklasse Chinas ist als Absatzmarkt hochinteressant; auch für ausländische Unternehmen

1. DER KAMPF UM DIE SPITZE: CHINA ALS GLOBAL PLAYER IM WELTMARKT FÜR TEXTILIEN

Die Volksrepublik China ist seit dem Jahr 2001 Mitglied der Welthandelsorganisation (WTO) und seitdem zum Land mit dem größten Anteil an den Weltextporten aufgestiegen (vgl. / Holzmann / Wesseling / Zenglein 2020: 12). Das gilt auch für die Textil- und Bekleidungsexporte (s. Kap. 2.1). Mit einer wachsenden Mittelklasse in China wächst zugleich die Binnennachfrage nach Konsumgütern, zu denen auch Textilien und Bekleidung gehören. Für internationale Modeanbieter ist China deshalb nicht nur als „Werkbank der Welt“ von Bedeutung, sondern wird auch als Absatzmarkt immer interessanter: In den letzten Jahren wurde China zu einem der wichtigsten Absatzmärkte u.a. von Fast Fashion-Anbietern wie Zara, H&M oder C&A (vgl. Irun 2017: 19).

China ist zwar weltweit führend bei Produktion, Handel und Konsum von Textilien und Bekleidung. Doch kämpfen chinesische Textilunternehmen in den letzten Jahren zunehmend mit für sie problematischen Entwicklungen wie zum Beispiel steigenden Produktionskosten. Letztere führten zu Auftragsverlagerungen in günstigere asiatische Länder. Der internationale Wettbewerbsdruck für chinesische Textilexportunternehmen

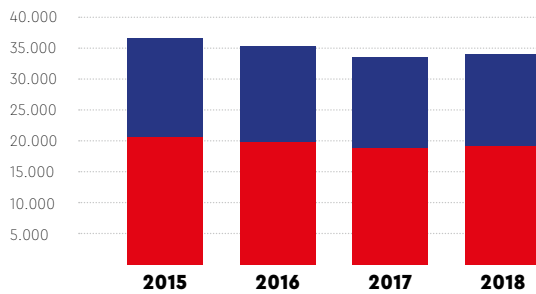
ist deutlich gestiegen. Sie könnten deshalb zu den größten Nutznießenden der „Neuen Seidenstraße“ gehören (vgl. Barrie 2019: o.p.).

1.1 ÜBERSICHT ÜBER DIE CHINESISCHE TEXTILINDUSTRIE

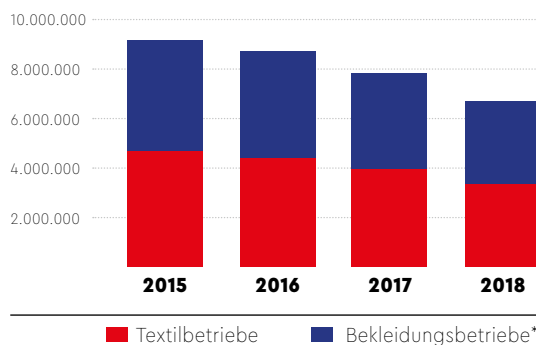
Mit dem Beitritt zur Welthandelsorganisation und dem Ende des Welttextilabkommens ab dem Jahr 2005 erfolgte ein beispielloses Wachstum der chinesischen Textil- und Bekleidungsindustrie. Laut Chinas Statistischem Jahrbuch existierten im Jahr 2008 rund 50.000 größere chinesische Textil- und Bekleidungsbetriebe mit rund 11 Mio. Beschäftigten (vgl. *China Statistical Yearbook 2009*, Tab. 13-2). Mit dieser starken Industriebasis stieg China zum wichtigsten Akteur im globalen Textil- und Bekleidungshandel auf und erreichte im Jahr 2013 einen Anteil von rund 40 % (177 Mrd. US-Dollar) an den globalen Bekleidungsexporten und 35 % (106 Mrd. US-Dollar) an den globa-

GRAFIK 1: ANZAHL GRÖßERER TEXTIL- UND BEKLEIDUNGSBETRIEBE U. BESCHÄFTIGTE IN CHINA (2015–2018)

Anzahl der Betriebe



Anzahl der Beschäftigten



■ Textilbetriebe ■ Bekleidungsbetriebe*

*Manufacture of Textile, Wearing Apparel and Accessories

Quelle: China Statistical Yearbook 2016 - 2019

len Textilexporten (vgl. WTO 2014: 58). Fünf Jahre später sind Chinas Bekleidungsexporte zwar auf rund 31 % (158 Mrd. US-Dollar) Weltmarktanteil gefallen, die Textilexporte aber auf knapp 38 % (119 Mrd. US-Dollar) gestiegen (vgl. WTO 2019: 119f). Außerdem sank die Zahl der chinesischen Textil- und Bekleidungsunternehmen bis 2018 deutlich, wie **Grafik 1** zeigt. Obwohl die Interpretation dieser Zahlen schwierig ist, unter anderem, weil sich die Kategorien der statistischen Erfassung über die Jahre geändert haben, lässt sich ein Trend beobachten. Die Zahl der größeren Betriebe der chinesischen Textil- und Bekleidungsindustrie nahm ab und es fand ein deutlicher Abbau von Arbeitsplätzen statt. Im Jahr 2018 gab es landesweit noch knapp 34.000 Unternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 20 Mio. RMB (ca. 2,5 Mio. Euro). Die **Zahl der Beschäftigten** sank von 9 Mio. im Jahr 2015 auf 6,7 Mio. im Jahr 2018. Diese Entwicklung scheint sich weiter fortzusetzen. So gaben etwa ein Drittel der marktführenden Unternehmen in einer Umfrage an, ihre Produktion bereits teilweise ausgelagert zu haben oder dies in den nächsten zwei bis drei Jahren tun zu wollen (vgl. Russell 2020).

Siehe
Grafik 1

KURZER ÜBERBLICK ÜBER DAS BRI-Projekt

Mit der „Belt & Road-Initiative“ (BRI), besser bekannt als „Neue Seidenstraße“, hat der chinesische Präsident Xi Jinping im Jahr 2013 ein ehrgeiziges Infrastrukturprojekt angekündigt. Der Ausbau von Schienen- und Straßenverbindungen sowie von Meeresstraßen und Häfen soll der Ankurbelung des Welthandels, aber auch geopolitischen Zielen dienen. Wickelte China zuvor seinen Außenhandel primär über den Seeweg ab, so wird im Rahmen der BRI der Ausbau von Schienentrassen über Zentralasien Richtung Europa massiv vorangetrieben (vgl. Morazán 2020: 1ff). Über die verbesserte Infrastruktur und die zahlreichen chinesischen Investitionen in die Partnerländer der BRI baut das Land seine Position als führende Handelsmacht in Konkurrenz zu und im Wettbewerb mit den USA und der EU aus. Für den Globalen Süden bergen die Infrastrukturprojekte der BRI sowohl Chancen als auch Risiken: Einerseits verbessern die BRI-Projekte den Zugang dieser Länder zu Wasser, Transport, Energie und anderen grundlegenden Dienstleistungen, andererseits erhöhen sie deutlich das Risiko der Überschuldung. Dies betrifft insbesondere afrikanische Partnerstaaten der BRI – mit allen bekannten sozialen und ökologischen Folgen, die daraus resultieren, dass Staaten ihre Haushaltsmittel in den Schuldendienst statt in menschliche Entwicklung stecken müssen. Außerdem gibt es etliche BRI-Investitionen, die ökologisch problematisch sind, z.B. in Kohle- und Atomkraftwerke, sowie Berichte über schwere Arbeitsrechtsverletzungen beim Bau von BRI-Infrastrukturprojekten, die vor allem die lokalen Beschäftigten treffen. Ob die Chancen der besseren Anbindung afrikanischer und zentralasiatischer Staaten an den Welthandel letztlich die Risiken überwiegen, lässt sich noch nicht abschließend bewerten, da nicht einmal zehn Jahre seit dem Startschuss vergangen sind und das letzte dieser Jahre von der Corona-Pandemie überschattet wurde.

1.2 GO WEST – VORLÄUFERIN DER „NEUEN SEIDENSTRASSE“

Hinter dem o.g. Rückgang der Bekleidungsexporte verbergen sich sowohl interne als auch externe Zusammenhänge. Zu den zentralen internen Zusammenhängen gehört die sog. „Go West-Strategie“ der chinesischen Führung (vgl. GTAI 2019: 1), die zwar alle Wirtschaftssektoren betraf, sich am Beispiel der Textil- und Bekleidungsindustrie aber gut veranschaulichen lässt.

Der Aufbau des exportorientierten Textilsektors erfolgte in China bereits mit den Wirtschaftsreformen der chinesischen Führung unter Deng

DIE „GO WEST-STRATEGIE“ ALS ANTWORT AUF DIE WACHSENDE POLARISIERUNG ZWISCHEN CHINAS KÜSTENPROVINZEN UND DEN ÄRMEREN REGIONEN IM INNEREN

Xiaoping ab 1978 (vgl. Ferenschild / Schäfer 2012: 27f). Basierend auf Staatsbetrieben und der Beschäftigung von Wanderarbeiter*innen entstanden Textilindustriecenter vor allem in den östlichen Küstenprovinzen (Hebei, Shandong, Jiangsu, Zhejiang, Fujian, Guangdong). Die ersten Sonderwirtschaftszonen, u.a. Shenzhen in Guangdong und Xiamen in Fujian, profitierten von ihrer geographischen Nähe zu Schnellstraßen oder Häfen sowie zu den international angebundenen Metropolen Hongkong, Shanghai oder Guangzhou (vgl. Irun 2017: 16f). Durch die Konzentration der industriellen Entwicklung auf die Küstenprovinzen entstand aber im Laufe der Jahre zwischen den sich wirtschaftlich entwickelnden östlichen Provinzen Chinas und den zurückfallenden westlichen Provinzen und Regionen eine starke soziale und ökonomische Polarisierung. Getrieben von dieser Polarisierung sowie steigenden Produktionskosten in den Küstenprovinzen schuf die Regierung im Rahmen der „Go West-Strategie“ Anreize für den Aufbau weiterer Textilcluster in den westlichen Provinzen, die in einem ersten Schritt die Provinzen

Anhui, Jiangxi, Shanxi, Henan, Hubei und Hunan umfassten, aber schließlich auch die noch weiter westlich gelegenen Regionen Ningxia, Qinghai und Xinjiang einschlossen (vgl. a.a.O.: 26). So sollten einerseits Arbeits- und Einkommensmöglichkeiten für die Bevölkerung dieser Provinzen geschaffen werden, andererseits boten die dortigen niedrigen Lohn- und Standortkosten attraktive Bedingungen für die arbeitsintensive Textil- und Bekleidungsindustrie. Diese „Go West-Strategie“ kann (neben der „Going Out-Strategie“, s.u.) als eine der Vorläuferinnen der „Neuen Seidenstraße“ verstanden werden. Beide verbindet das Interesse der ökonomischen Entwicklung und Integration der inneren Regionen Chinas.

Für die Autonome Region Xinjiang, die im folgenden Kapitel ein Schwerpunkt sein wird, brachte die Entwicklungsstrategie der Zentralregierung einen massiven Ausbau der textilen Kette. Xinjiang wurde in der letzten Dekade zum wichtigsten Baumwollanbaugebiet Chinas entwickelt. Mehr als 80 % der chinesischen Baumwolle werden mittlerweile dort angebaut. Dies entspricht mehr als 20 % der globalen Baumwollproduktion. Textilbetriebe aller Verarbeitungsstufen - von Spinnereien über Stoffherstellung bis zur Bekleidungsproduktion - wurden in Xinjiang aufgebaut. Allein die **Produktion von Garnen und Stoffen** stieg in den letzten Jahren um 450 % (vgl. Wulff 2020: 1f).

Siehe
Grafik 2

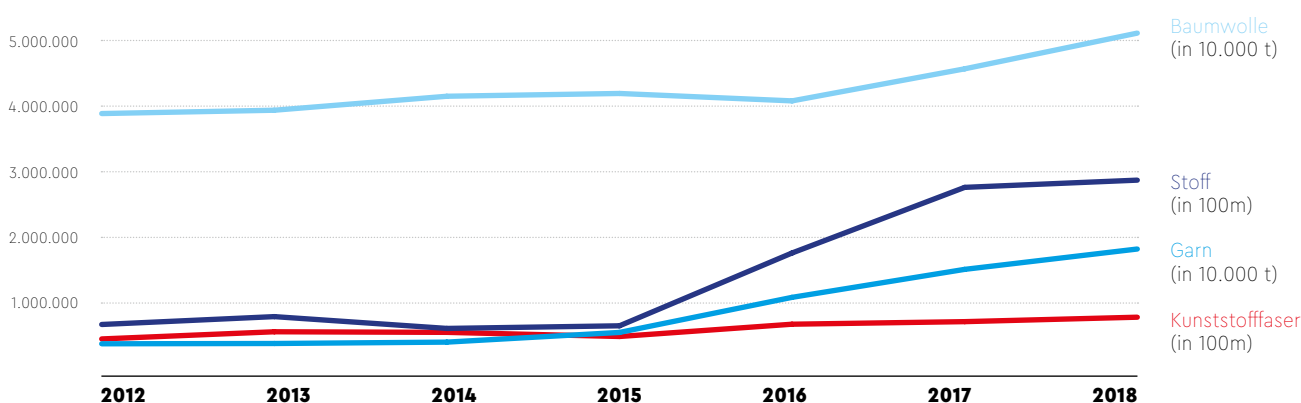
1.3 GOING OUT - NOCH EINE VORLÄUFERIN

Um Chinas Stellung auf dem Weltmarkt für Textilien und Bekleidung zu behaupten, reichte die Suche nach günstigeren Produktionsstandorten innerhalb Chinas aber nicht aus. Denn unter dem Druck steigender Produktionskosten in China begannen westliche Textil- und Bekleidungsunternehmen in den letzten Jahren zunehmend Aufträge an chinesische Nachbarländer zu vergeben. Dieser Trend hält an und wird verstärkt durch die **Corona-Krise**, aber auch durch den Handelskrieg zwischen den USA und China, der zu steigenden Zöllen geführt hat (vgl. Taylor 2020: o.p.; Gartner 2020: o.p.).

siehe
Kasten 1
auf S. 11

Auf den Abzug westlicher Aufträge aus China und deren Verlagerung in Länder mit niedrigeren Produktionskosten hat China längst reagiert. Die nach innen gerichtete „Go West-Strategie“ Chinas wurde in den letzten zwei Jahrzehnten von einer ebenso intensiv verfolgten „Going Out-Strategie“ begleitet. Im Rahmen dieser Strategie werden die chinesischen Unternehmen darin unterstützt

GRAFIK 2: TEXTILPRODUKTION IN XINJIANG, 2012 - 2018



und ermutigt, im Ausland zu investieren, globale Ressourcen zu nutzen und chinesische Produkte, Dienstleistungen und Technologien international zu verbreiten (vgl. Hederer 2015: o.p.; Holzmann / Wessling / Zenglein 2020: 7ff.).

Chinesische Textil- und Bekleidungsunternehmen beteiligen sich seit vielen Jahren an dieser „Going Out-Strategie“, die ebenso wie die „Go West-Strategie“ heute Teil der Seidenstraßen-Philosophie geworden ist. Der Export von Überschussproduktion in wichtigen Branchen wie Stahl, Bauindustrie oder Textilien bleibt eines der Hauptziele der BRI. Chinesische Unternehmen haben massiv in den Ausbau und die Entwicklung der Textil- und Bekleidungsproduktion in anderen asiatischen Ländern investiert. Bangladesch war das erste Land, in dem chinesische Textilunternehmen Joint Ventures aufbauten, um den steigenden Produktionskosten in China auszuweichen. Aber auch die Textilsektoren Vietnams und Kambodschas und jüngst auch Usbekistans ziehen chinesische Investitionen an (vgl. Fibre2Fashion 2019: o.p.). So verbergen sich zum Beispiel hinter vietnamesischen Bekleidungsexporten nach China oder in die EU häufig chinesische Unternehmen, die in Vietnam produzieren (vgl. Schmitt 2020a: 2).

1.4 GO SUSTAINABLE?

Neben den Bemühungen Chinas, im Rahmen der „Go West-Strategie“- und der „Going Out-Strategie“ seine Position im Binnen- und Weltmarkt für Textilien und Bekleidung zu behaupten, gewann ökologische Nachhaltigkeit in den letzten Jahren an Bedeutung für die chinesische Politik. Die chinesische Führung will das Land bis 2060 CO₂-neutral machen und China gehört zu den Unterzeichnern des Pariser Klimaabkommens. Für ein Land, dessen ökonomisches Wachstum seit 1978 im Wesentlichen von Kohleenergie angetrieben wurde und dessen über viele Jahre kaum (ökologisch) regulierte Industrialisierung zu schweren Schäden an Land, Luft und Wasser geführt hat, ist das eine gewaltige Herausforderung. Denn bereits im Jahr 2006 hat China die USA als größten Emittenten von Treibhausgasemissionen (TGE) überholt und ist heute für ein Viertel der globalen TGE verantwortlich. Um diesem Problem entgegenzuwirken enthalten die chinesischen Fünfjahrespläne seit dem Jahr 2001 soziale und ökologische Ziele. Umweltregulierung und Emissionsstandards sind seitdem strikter geworden und grüne Technologien werden gefördert (vgl. Grünberg / Holzmann 2021: 4f.). Die chinesische Textil- und Bekleidungsindustrie steht in diesem Kontext vor gewaltigen Herausforderungen. Denn sie gehört zu den Industrien in China mit dem höchsten Energieverbrauch und den größten umweltschädigenden Emissionen (vgl. Ying et.al. 2017: 9).



Zahlreiche Herstellungsprozesse werden zunehmend in Länder mit noch niedrigeren Arbeitskosten ausgelagert.

Während China im Inland auf Klimafreundlichkeit setzt, fördert es im Zuge der „Neuen Seidenstraße“ den Ausbau von Kohlekraftwerken in den Partnerländern, zum Beispiel in Pakistan, Bangladesch oder Kambodscha (vgl. Urgewald o.J.: o.p.). Dabei müsste China gerade bei den Projekten der „Neuen Seidenstraße“ seine Führungsrolle bei einer ökologischen Transformation unter Beweis stellen. Nach Ansicht von Expert*innen spielt deshalb die „Neue Seidenstraße“ eine entscheidende Rolle bei der Erreichung der globalen Klimaziele (vgl. Shepherd 2020: o.p.).

**„GO WEST“
UND „GOING
OUT“ SIND
HEUTE TEIL
DER SEIDEN-
STRASSEN-
PHILOSOPHIE.**

1.5 AUSBLICK

Schon vor Corona wurde der eigene Binnenmarkt für die chinesische Textil- und Bekleidungsindustrie wichtiger als der Weltmarkt. Gingen um 2010 noch etwa die Hälfte der chinesischen Textil- und Bekleidungsprodukte in den Export, so waren es 2019 nur noch ein Viertel. Chinesische Anbieter konkurrieren aber auch im Binnenmarkt und da vor allem im gehobenen Marktsegment mit ausländischen Anbietern (vgl. Schmidt 2020b: 1). Sowohl für die Behauptung auf dem Binnenmarkt als auch auf den Exportmärkten ist deshalb die „Neue Seidenstraße“ eine wichtige Unterstützung für chinesische Textil- und Bekleidungsunternehmen. Im Binnenbereich verbindet die „Neue Seidenstraße“ die neuen Textilproduktionszentren z.B. in Xinjiang mit den anderen chinesischen Provinzen und dem Weltmarkt. Im Exportbereich unterstützen Seidenstraßenprojekte die Entwicklung von Textilclustern in den Partnerländern der „Neuen Seidenstraße“. Kapitel 2 wirft deshalb exemplarisch einen vertiefenden Blick auf Xinjiang und auf das BRI-Partnerland Kambodscha.

1.6 SOZIALE AUSWIRKUNGEN DER CHINESISCHEN TEXTILINDUSTRIE

Wenn von steigenden Produktionskosten in der chinesischen Textil- und Bekleidungsindustrie gesprochen wird, dann sind steigende Lohnkosten ein bedeutender Faktor dieser Steigerung. Veranschaulichen lassen sich die steigenden Lohnkosten an der Entwicklung der gesetzlichen Mindestlöhne in China über die letzten Jahrzehnte. Der jeweils gültige gesetzliche Mindestlohn ist ein guter Referenzwert für die Lohnentwicklung, da er die jeweilige Lohnuntergrenze markiert. In China gibt es ein sehr komplexes Mindestlohnsystem, das u.a. den unterschiedlichen Lebenshaltungskosten Rechnung tragen soll und insgesamt aus Hunderten unterschiedlichen Mindestlöhnen besteht. Um eine Vorstellung der unterschiedlichen Mindestlohnhöhen in China und im Vergleich auch zu zwei Partnerländern der „Neuen Seidenstraße“ zu vermitteln, enthält Tabelle 1 die für 2015 und 2021 gültigen **monatlichen Mindestlöhne**

Siehe
Tabelle 1

- ▶ der Sonderwirtschaftszonen Xiamen, Provinz Fujian, und Shenzhen, Provinz Guangdong (in beiden Provinzen liegen Textilcluster).
- ▶ der Stadt Aksu in der Autonomen Region Xinjiang, einem regionalen Zentrum der Textilindustrie;
- ▶ von Bangladesch und Kambodscha, zwei Ländern mit bedeutender Textil- und Bekleidungsindustrie und Investitionsziele chinesischer Textilunternehmen.

Die Entwicklung der Mindestlöhne zeigt (1) das kontinuierliche, allerdings in China relativ langsame Wachstum der Mindestlöhne über die letzten sechs Jahre, (2) die deutlich niedrigeren Löhne im Westen Chinas (Aksu) im Vergleich zu den Produktionszentren im Osten Chinas (Xiamen, Shenzhen) sowie (3) das starke Mindestlohngefälle zwischen China einerseits sowie Kambodscha und Bangladesch andererseits. Wenn chinesische Textilunternehmen im Zuge der „Go West-Strategie“ oder im Rahmen der „Neuen Seidenstraße“ in Bangladesch und Kambodscha investieren oder dorthin Aufträge vergeben, bedeutet dies also nicht zugleich, dass auch die Textilarbeiter*innen in den Partnerländern von diesen Investitionen profitieren oder dass die Unterstützung der Beschäftigten das Ziel dieser Investitionen ist. Es geht aus Sicht der Unternehmen vielmehr darum, von den niedrigen Lohnkosten in den Partnerländern zu profitieren (s. auch Kapitel 2).

Siehe
Grafik 3

Dies zeigt auch der Vergleich der jeweiligen **gesetzlichen Mindestlöhne** in den Jahren 2015

TABELLE 1: MONATLICHE MINDESTLÖHNE IM VERGLEICH (2015, 2021)

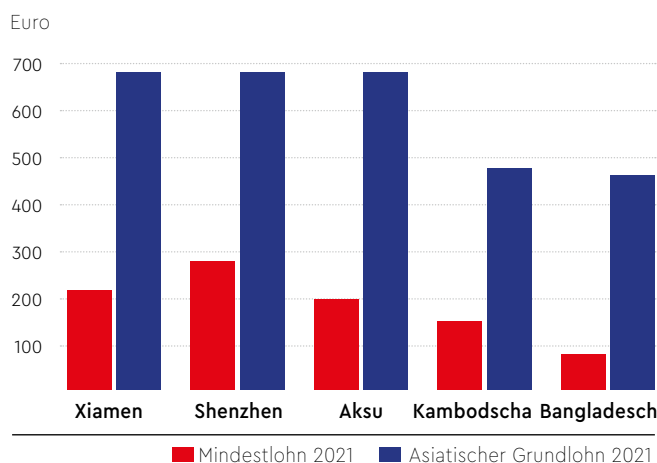
Provinz/Region	2021		2015	
Xiamen	1.700 RMB	212 Euro	1.500 RMB	200 Euro
Shenzhen	2.200 RMB	274 Euro	2.030 RMB	272 Euro
Aksu	1.540 RMB	193 Euro	1.390 RMB	186 Euro
Kambodscha	730.002 Riel	146 Euro	512.000 Riel	102 Euro
Bangladesch	8.000 Taka	76 Euro	5.300 Taka	55 Euro

Quelle: WageIndicator.org; Umrechnung nach oanda.com jeweils zum 01.01.2015/21.

und 2021 mit den Kalkulationen der Asiatischen Grundlohn Allianz (AFWA – Asia Floor Wage Alliance) für einen existenzsichernden Lohn in den drei betrachteten Ländern Bangladesch, Kambodscha und China.

Innerhalb Chinas existiert also nicht nur ein Lohngefälle zwischen den östlichen und westlichen Textilclustern, gravierender ist der Abstand der Mindestlöhne von einer existenzsichernden Lohnhöhe. Dies gilt auch für Bangladesch und Kambodscha, weswegen die „Neue Seidenstraße“ vielleicht erfolgreich zur Schaffung von Jobs beiträgt, aber nicht zur Schaffung menschenwürdiger Arbeitsplätze. Ohne dies für Bangladesch und Kambodscha hier weiter ausführen zu können, soll der Blick auf die Lohnentwicklung in China doch ergänzt werden durch die Ergebnisse einer Befragung der Hongkonger Arbeitsrechtsorganisation Globalisation Monitor zu den Arbeitsbedingungen von mehreren hundert Wanderarbeiter*innen, die in den Provinzen Fujian, Guangdong,

GRAFIK 3: MINDESTLOHN 2021 UND ASIATISCHER GRUNDLOHN IM VERGLEICH (2020/21)



Quelle: AFWA 2021; WageIndicator.org

Jiangsu und in Chongqing in verschiedenen Industriesektoren, u.a. Schuhe und Bekleidung, arbeiten. Die Befragung, die von Juni 2018 bis Januar 2019 durchgeführt wurde, zeichnet trotz einiger Verbesserungen in den letzten Jahren (z.B. reale Lohnzuwächse) dieses Bild (vgl. *Globalisation Monitor 2019: 2ff.*):

- ▶ 17 % der interviewten Arbeiter*innen (N = 651) gaben an, dass ihre Löhne nicht ihre grundlegenden Bedürfnisse erfüllten.
- ▶ 93 % berichteten von regelmäßig mehr als 50 Arbeitsstunden wöchentlich, 27 % von mehr als 70 Arbeitsstunden wöchentlich. Laut Artikel 36 des Chinesischen Arbeitsgesetzes sind regelmäßig 8 Arbeitsstunden am Tag und nicht mehr als 44 Arbeitsstunden pro Woche erlaubt.
- ▶ Nur knapp über die Hälfte der Befragten erhielt alle vom Gesetz vorgeschriebenen Sozialversicherungen.
- ▶ 51 % der Befragten hatten keine Kenntnis von einer Gewerkschaft im Betrieb.

Der Handelskrieg mit den USA und die wirtschaftlichen Folgen des coronabedingten Lockdowns



Die Löhne von vielen Wanderarbeiter*innen – wie hier im Bausektor – haben sich zwar verbessert, aber noch kein existenzsicherndes Niveau erreicht.

trugen laut China Labour Bulletin dazu bei, dass die Industrielöhne in China in vielen Fällen drastisch gesunken sind (vgl. *AsiaNews 2020: o.p.*). Lohngewinne aus der Vergangenheit sind also zumindest temporär verloren gegangen. Und das Aussetzen der jährlichen Mindestloohnerhöhungen in allen chinesischen Provinzen für das Jahr 2021 zeigt, dass die Krise noch lange nicht vorbei ist (vgl. *CLB 2021: o.p.; s. Kasten*).

KASTEN 1: VON CORONA HART GETROFFEN

Chinas Textil- und Bekleidungsindustrie wurde von den Folgen der Corona-Pandemie besonders schwer getroffen (vgl. *Sedex 2020*). Die regional verhängten strengen Ausgangsbeschränkungen haben im Januar und Februar 2020 einen starken Einbruch in der Produktion verursacht, mit negativen Folgen entlang der gesamten Lieferkette. Ab April hat die Ausbreitung der Pandemie in Europa, den USA und Japan zudem zu einem starken Nachfragerückgang geführt. Beide Effekte zusammen haben die ohnehin schwierige Lage der Textil- und Bekleidungsindustrie in China deutlich verschärft.

Der im Januar in mehreren Regionen Chinas verhängte Lockdown führte zu einer massiven Einschränkung der Produktion in der Textilindustrie. Millionen von Arbeiter*innen durften über Wochen ihre Wohnung nicht verlassen und die Produktionsstätten blieben geschlossen. Dies führte allein in den ersten beiden Monaten des Jahres 2020 zu einem Einbruch von über 35% in der chinesischen Textil- und Bekleidungsindustrie (vgl. *Zhang 2020*). Der Produktionsrückgang

hatte auch eine deutliche Reduktion der Exporte zufolge und führte dazu, dass die Investitionen in die chinesische Textil- und Bekleidungsindustrie um über 50% einbrachen (vgl. a.a.O.). Die Corona-Pandemie hat damit den Prozess der Verlagerung der Textil- und Bekleidungsproduktion in günstigere asiatische Länder weiter beschleunigt.

Der Nachfrageeinbruch ab Mitte März hat die Situation der Textil- und Bekleidungsindustrie weiter verschärft. Die Beschränkungen im Einzelhandel in Europa, aber auch in Japan, führten zu einem Rückgang der Bestellungen bei den Zulieferbetrieben aus China um etwa 74% (vgl. *Scheper 2020, Abb. 2*). Viele Unternehmen reagierten mit Zwangsurlaub, reduzierten Arbeitszeiten oder Entlassungen (vgl. *ILO 2020: 3f.*). Die Kosten des plötzlichen Nachfrageeinbruchs wurden dabei überwiegend auf die Produktionsbetriebe und deren Beschäftigten abgewälzt. Frauen sind dabei stärker von den negativen Folgen betroffen, da sie einen größeren Anteil der Beschäftigten in der Textilproduktion ausmachen (vgl. *Scheper 2020: 16*). Aber auch informell Beschäftigte, die oft keinen Anspruch auf staatliche

Unterstützung haben, sowie Wanderarbeiter*innen, denen es an sozialen Netzwerken wie familiärer Unterstützung fehlt, sind von den Kürzungen besonders negativ betroffen. Der Spielraum chinesischer Textilunternehmen auf den vereinbarten Bestellmengen und Abnahmepreisen gegenüber den Marken- und Handelsunternehmen zu bestehen, ist angesichts der Angst vor weiteren Produktionsverlagerungen und den damit einhergehenden Schließungen von chinesischen Produktionsstätten, begrenzt. Chinesische Unternehmen, die für den westlichen Absatzmarkt produzieren, sind daher von kurzfristigen Stornierungen bereits bestellter Waren sowie nachträglichen Preisnachlässen besonders stark betroffen. Bis Mitte des Jahres 2020 war fraglich, ob es diesen Unternehmen gelingt, die bereits produzierten Waren auf dem chinesischen Markt zu verkaufen. Ohne gezielte finanzielle Unterstützung durch den chinesischen Staat droht daher nicht nur eine weitere Prekarisierung der Arbeitsbedingungen, sondern auch ein massiver Arbeitsplatzverlust im Textilsektor in China. **Text: Bjarne Behrens**

2. EIN BLICK IN DIE REGIONEN

Ein Blick in die chinesischen Regionen und die Partnerländer der BRI macht deutlich, dass die BRI nicht nur ein weltumspannendes Infrastrukturprojekt ist, sondern auch politische, geostrategische und ökonomische Interessen Chinas in diesen Regionen und Partnerländern voranbringen soll.

Die innere Verzahnung dieser Interessen kann besonders gut am Beispiel der Autonomen Region Xinjiang verdeutlicht werden: Die Region wird geostrategisch für den Ausbau der BRI benötigt und die BRI setzt zugleich wirtschaftliche Impulse zur Entwicklung der Region. Und um das politische Interesse der Zentralregierung an innerer Stabilität und Sicherheit zu wahren, will sie ethnische Minderheiten wie die Uigur*innen assimilieren und übt dazu Zwang und Druck aus.

Eine Kombination von geostrategischen und ökonomischen Interessen Chinas drückt sich aber auch in der Kooperation der BRI mit Kambodscha aus. Kambodscha ist als Teil des Mekong-Beckens von großem Interesse für China – wegen der geographischen Nähe zu den südlichen chinesischen Provinzen und seinem dynamischen Wirtschaftswachstum, das im Exportsektor insbesondere auf boomenden Bekleidungsexporten aufbaut (vgl. *Le Hong Hiep* 2020: o.p.).

2.1 PULVERFASS XINJIANG: RUHE UND STABILITÄT FÜR DIE NEUE SEIDENSTRASSE

Siehe
Karte 2

Die Autonome Region **Xinjiang** im Nordwesten Chinas wurde von der chinesischen Zentralregierung zu einem der logistischen Drehkreuze der

BRI entwickelt. In Urumqi, der Hauptstadt der Region, kommen die Güterzüge aus verschiedenen Regionen Chinas zusammen und verlassen China über die Knotenpunkte Khorgos oder Alashankou, beide an der Grenze zu Kasachstan (vgl. *HKTDC* 2020: 2). Khorgos lässt sich als Pendant zum Seidenstraßen-Drehkreuz Duisburg bezeichnen. In der Stadt Khorgos an der Grenze zu Kasachstan entstand mit dem „Khorgos-East Gate“ ein internationaler Handels- und Logistiknotenpunkt inklusive Freihandelszone, in der Unternehmen von Zöllen befreit und Steuern vereinheitlicht sind und Duty-Free-Einkauf ermöglicht ist (vgl. *Hägele / Kramer* 2016: 3). Khorgos ist als Drehkreuz auch deshalb so wichtig, weil auf dem Weg nach Europa und Zentralasien die Schienenwege über unterschiedliche Spurbreiten verfügen und die Fracht mit dem Ziel Europa deshalb mehrmals umgeladen werden muss (vgl. *Hoering* 2018: 50).

Auch für den „Chinesisch-Pakistanischen Wirtschaftskorridor“ (CPEC) ist der Brückenkopf Xinjiang von elementarer Bedeutung, denn dieser verläuft über Kashgar in Xinjiang zum internationalen Hafen Gwadar in Pakistan (vgl. *Le Quoc / Nguyen* 2019: 4). Einerseits braucht die chinesische Zentralregierung also die Autonome Region Xinjiang als Handelstor nach Asien und Europa, andererseits sollen die BRI-Maßnahmen auch der Entwicklung in Xinjiang dienen und „das Pulverfass politischer Unruhen durch ökonomische Entwicklung beruhigen“ (*Hoering* 2018: 17).

EIN BLICK IN GESCHICHTE UND GEGENWART

Seit der Volksrepublik China 1949 gegründet wurde, hielt sie die frühere Republik Ostturkestan militärisch besetzt und gliederte sie 1955 als Autonome Region Xinjiang (Xinjiang = neue Grenze) in ihre administrative Struktur ein. Dazu gründete die Volksrepublik bereits ein Jahr zuvor formell das militärisch strukturierte „Xinjiang Production and Construction Corps“ (XPCC), in China auch als „Bingtuan“ (= Corps) bekannt (vgl. *Ferenschild* 2013: 13; *UHRP* 2018: 7ff).

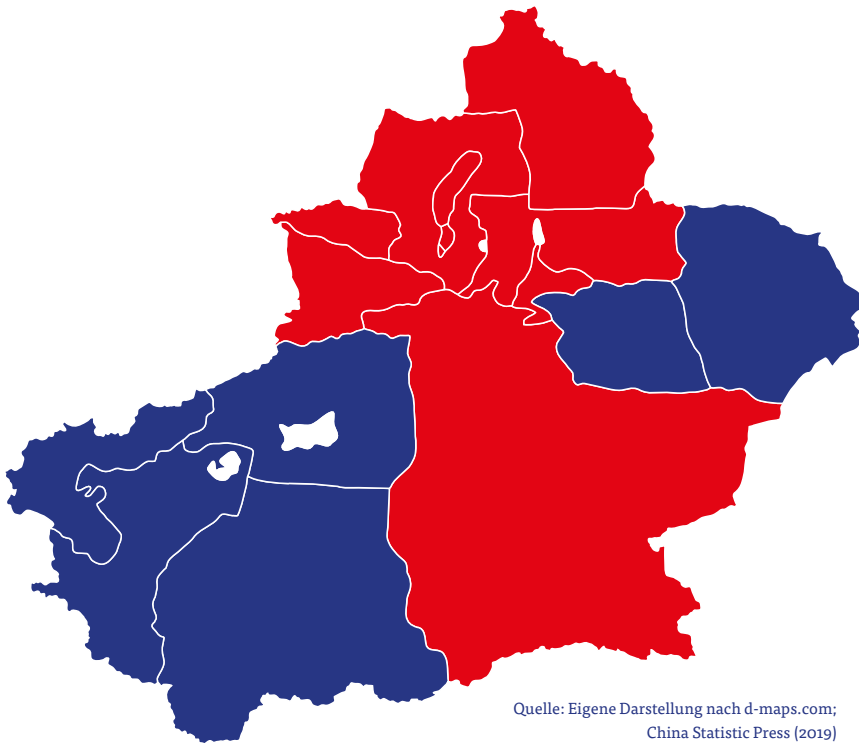
Das XPCC ist quasi ein Staat im Staat, betreibt eigene Städte, verfügt über mehr als ein Drittel der Ackerfläche in Xinjiang und übt Kontrolle über die wichtigsten Wasservorkommen aus. Es betreibt eigene Unternehmen in verschiedensten Sektoren und unterhält ein eigenes Gefängnisssystem. Das Hauptquartier des XPCC ist in der Hauptstadt Xinjiangs, Urumqi, angesiedelt. Es ist in 14 Divisionen und 176 Regimenter unterteilt und es betreibt 143 Farmen sowie 4.391 Unternehmen. Der 1. Kommissar des XPCC ist zugleich auch Parteisekretär von Xinjiang (vgl. *UHRP* 2018: 9).

KARTE 2: KNOTENPUNKTE DER NEUEN SEIDENSTRASSE IN XINJIANG



KARTE 3: DEMOGRAPHISCHE VERTEILUNG IN XINJIANG NACH HAN- UND UIGURISCHER BEVÖLKERUNG (2018)

MEHRHEITLICH UIGUR*INNEN
MEHRHEITLICH HAN-CHINES*INNEN



Quelle: Eigene Darstellung nach d-maps.com;
China Statistic Press (2019)

Der personelle Grundstock des XPCC waren entlassene Soldaten, die die Grenzregion sichern und stabilisieren sollten. Um die mehrheitlich vom muslimischen Turkvolk der Uigur*innen bewohnte Region zu befrieden, siedelte die Zentralregierung über Jahrzehnte gezielt Han-Chines*innen in Xinjiang an, die in China die Bevölkerungsmehrheit bilden. Diese Ansiedlungspolitik führte dazu, dass aus einem niedrigen einstelligen Prozentanteil der Anteil der Han-Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung Xinjiangs bereits in den 1980er Jahren auf rund 40 % stieg (vgl. Klein 2009: 380). Mittlerweile hat Xinjiang eine Bevölkerung von rund 25 Mio. Menschen, von denen knapp 9 Mio. Menschen zur Han-Bevölkerung, 11 Mio. zu den Uigur*innen und die übrigen zu anderen ethnischen Gruppen gehören (vgl. China Statistic Press 2019: 7). Während der Nordosten Xinjiangs mehrheitlich von Han-Chines*innen bewohnt wird, dominiert in den südwestlichen Regionen die uigurische Bevölkerung.

Siehe
Kasten 2

Die **Zeittafel** zeigt, dass Uigur*innen immer wieder Aufstände und Proteste organisierten. Die chinesische Zentralregierung hat deshalb neben dem Versuch der militärischen Kontrolle über die Region auch zahlreiche Entwicklungsanstrengungen unternommen, um Sicherheit und Stabilität zu stärken. Xinjiang war insofern auch Teil der „Go West-Strategie“ (s.o.) und ist Teil der „Neuen Seidenstraße“. Aber auch Entwicklungs-

KASTEN 2: XINJIANG, DAS XPCC UND DIE UIGUR*INNEN. EINE ZEITTADEL

- 1949** Die Chinesische Volksbefreiungsarmee marschiert in Ost-Turkestan ein.
- 1955** Die KP Chinas gründet die Autonome Region Xinjiang (Xinjiang Uyghur Autonomous Region, XUAR).
- 1990** Unabhängigkeitsdemos in Aksu werden durch das XPCC niedergeschlagen. Das XPCC verfügt über eigene Gefängnisse, in denen in den frühen 1990ern rund 100.000 Gefangene einsitzen.
- 1997** Proteste von Uigur*innen gegen religiöse Einschränkungen werden vom XPCC gewaltsam niedergeschlagen (Ghulja Massaker).
- 1998** Das XPCC wird als „Unternehmen“ klassifiziert und besitzt 30 % der Ackerfläche in Xinjiang. Es kontrolliert aber fast die gesamte Ackerfläche, weil es die Wasserversorgung kontrolliert. Das XPCC-Management erhält denselben bürokratischen Status wie die Regionalregierung Xinjiangs.
- 2009** Uigur*innen in der Hauptstadt Urumqi protestieren gegen die chinesische Zentralmacht. Der Aufstand wird niedergeschlagen, das XPCC kontrolliert die Situation mit bewaffneten Milizen.
- 2014** Xi Jinping reist erstmals nach Xinjiang und kündigt „ideologische Heilung“ der Uigur*innen an. Massive Umerziehungsprogramme der ethnischen Minderheiten im Sinne der Assimilation an die han-chinesische Mehrheitskultur beginnen. Zwischen 2014 und 2018 werden 350.000 Kader in sog. Dorfteams geschickt, um die Bevölkerung zu erfassen und für Umerziehungsprogramme auszuwählen.
- 2016** China will die Armut in Xinjiang durch Industrialisierung und Transfer von Arbeitskräften (erstmals erwähnt) bekämpfen und legt dazu einen Aktionsplan vor. Uigurische Islamisten verüben einen Selbstmordanschlag auf die chinesische Botschaft in Kirgistan.
- 2017** Der XPCC-Parteisekretär Sun Jinlong kündigt an, dass das XPCC sich künftig stärker auf den Süden Xinjiangs konzentrieren wird, um die Region zu entwickeln und Arbeitsplätze zu schaffen. Die Masseninternierung von Uigur*innen beginnt. Gegenüber dem Vorjahr steigt die Inhaftierung unter dem Vorwurf des „Extremismus“ um das Fünffache an. 21 % aller Inhaftierungen in China erfolgen in Xinjiang.
- 2020** Eine australische Studie weist nach, dass Uigur*innen nicht nur interniert werden, sondern auch Zwangsarbeit für internationale Wertschöpfungsketten leisten müssen.



Immer mehr Polizeikräfte werden in Xinjiang eingesetzt, um die Unterdrückung der Uigur*innen durchzusetzen.

**INSBESONDERE
DIE UIGURISCHE
BEVÖLKERUNG
IST VON
KONTROLLE,
UMERZIEHUNG
UND
INHAFTIERUNG
BETROFFEN.**

programme wie das sog. Pairing-Programm sind in diesem Kontext zu verstehen: Das Pairing-Programm verknüpft bereits seit der wirtschaftlichen Öffnung Chinas im Jahr 1979 ökonomisch entwickeltere Provinzen mit armen Regionen in China. Diese Partner- oder Patenschaft soll zu Armutsbekämpfung und Fortschritt in den ärmeren Regionen beitragen. Seit 1997 wurde für Xinjiang außerdem das ähnlich ausgerichtete „Pairing Assistance Programm“ eingeführt. Sie alle haben in den letzten Jahrzehnten zu Wirtschaftswachstum und steigenden Einkommen beigetragen. Allerdings profitiert davon – wie überall in China – eher die Stadtbevölkerung als die Landbevölkerung und auch eher die Han-Bevölkerung als die anderen ethnischen Gruppen. Auch das Einkommensgefälle zwischen Xinjiang einerseits und wohlhabenderen Regionen in China andererseits ist immer noch erheblich (vgl. Tao Song et.al. 2019: 9; Xinhua 2020: o.p.).

EINE NEUE PHASE DER REPRESSION

Zwar setzt China in Xinjiang verschiedene Entwicklungsprogramme um, doch sind die letzten Jahre vor allem von einer stetig zunehmenden Repression geprägt. Insbesondere die uigurische Bevölkerung ist von Kontrolle, Umerziehung und Inhaftierung betroffen. Ein System von sog. Umerziehungslagern, in dem nach neueren Schätzungen 1-1,8 Mio. Uigur*innen jeweils über Monate und Jahre festgehalten und ‚umerzogen‘ werden, umfasst in den letzten Jahren auch zunehmend Zwangsarbeit (vgl. Ferenschild 2020: o.p.).

Anfang 2020 wies eine australische Studie nach, dass Uigur*innen zur Arbeit für internationale Wertschöpfungsketten gezwungen werden (vgl. ASPI 2020). Internationale Unternehmen wie Apple, BMW, Gap, Huawei, Nike, Samsung, Sony oder Volkswagen, aber auch zahlreiche Textilunternehmen, könnten von der ökonomischen Ausbeutung der internierten Personen profitieren. Zusätzlich wurden in den letzten Jahren mindestens 80.000 Uigur*innen als Arbeiter*innen in verschiedene Provinzen Chinas ‚transferiert‘. Dass Uigur*innen zur Teilnahme an diesen Arbeits-transferprogrammen gezwungen werden, steht für Beobachter*innen wie die „End Uyghur Forced Labor“-Allianz fest. Die Regierung Xinjians vergab sogar Prämien für die Anstellung bzw. Anforderung uigurischer Arbeiter*innen.

Innerhalb Xinjians liegen die Fabriken oft in der Nähe der sog. Umerziehungslager, weil die Arbeit in den Fabriken offiziell als Teil der „Erziehung“ der Uigur*innen gilt. Werden Uigur*innen als Arbeitskräfte in andere chinesische Provinzen vermittelt, leben sie in staatlichen Wohnheimen auf dem Firmengelände oder in der Nähe der Firmen unter permanenter Überwachung. Zur „Umerziehung“ gehören das Verbot der Religionsausübung und des Kontaktes zu ihren Familien oder zu Freund*innen. Außerdem werden Mandarin und chinesische Kultur unterrichtet. Das System ist nach Einschätzung des internationalen Bündnisses zur Abschaffung der Zwangsarbeit von Uigur*innen, zu dem auch das SÜDWIND-Institut gehört, so umfassend, dass Zwangsarbeit mit großer Wahrscheinlichkeit jede Branche in Xinjiang betrifft und jedes Produkt, das dort hergestellt wird.

Da in Xinjiang mehr als 80 % der chinesischen Baumwolle angebaut werden (rund 20 % der Weltproduktion), dort massiv in den Ausbau von Spinnereien und weiterer textiler Verarbeitungsstufen investiert worden ist und außerdem textile Erzeugnisse aus Xinjiang in vielen Ländern der Welt weiterverarbeitet werden, ist die Wahrscheinlichkeit von Zwangsarbeit in den Lieferketten europäischer Textilunternehmen sehr hoch. Denn nahezu jedes europäische Textilunternehmen beschafft zumindest Teile seiner Produkte oder Vorprodukte aus China.

BEISPIEL HUAFU FASHION

Das lässt sich am Beispiel des Unternehmens Huafu Fashion Co. Ltd. gut veranschaulichen. Das Unternehmen ist ein chinesischer Garnproduzent, das in über 60 Länder der Welt exportiert und neben Produktionsstätten in anderen chinesischen Regionen und in Vietnam auch in Xinjiang produziert. In Xinjiang ist Huafu seit dem Jahr 2006 tätig. Huafu bewirtschaftet in Xinjiang in der Region Aksu mehr als 5.300 ha Baumwollfelder und hat 2018 eine moderne Spinnerei mit 1 Mio. Spindeln aufgebaut. Die Huafu-Produktion allein in Xinjiang ist auf 160.000 Tonnen Garn ausgelegt. Die Firma präsentiert auf ihrer Website ihr Engagement in Xinjiang als eine Aktivität im Rahmen der „Neuen Seidenstraße“ und verspricht sich viel von der schnellen Zugverbindung nach Europa (vgl. *Huafu Yarn o.J.: o.p.*).

Huafu Fashion war das erste chinesische Mitglied der Nachhaltigkeitsinitiative „Better Cotton Initiative“ (BCI). Die BCI zählt auch europäische Unternehmen wie Adidas, Aldi, C&A, Esprit, H&M, Hugo Boss u.v.m. zu ihren Mitgliedern. Über diese

Verbindung hat mit großer Wahrscheinlichkeit Baumwollgarn von Huafu Fashion den europäischen Markt erreicht. Huafu Fashion wiederum ist eins der Unternehmen, das in der schon erwähnten australischen Studie im Zusammenhang mit dem Risiko der Zwangsarbeit benannt wird. Die Studie berichtet von 2.048 Arbeiter*innen, die aus dem Bezirk Hotan in Xinjiang im Rahmen eines Arbeitstransfers in die Provinz Anhui gebracht worden seien, um dort u.a. für die Garnfabrik von Huafu Top Dyed Melange Yarn zu arbeiten, die wiederum für Kunden wie Adida, Lacoste, Puma, Zara und H&M produziere (vgl. *ASPI 2020: 33*).

Es ist schwer vorstellbar, dass die „Neue Seidenstraße“ in Xinjiang einen Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung leisten kann, während zugleich das XPCC mit seinen militärischen Einheiten für Ruhe und Ordnung sorgt und die Uigur*innen sowie andere ethnische Minderheiten von Überwachung, Internierung, Umerziehung und Zwangsarbeit betroffen sind. Wie lässt sich in diesem Klima feststellen, ob außer der Han-Bevölkerung Xinjiangs jemand von den Impulsen durch die ökonomische Entwicklung und die „Neue Seidenstraße“ überzeugt sind? Gar nicht. Anzunehmen, dass in einem solchen repressiven Umfeld die Neue Seidenstraße einen Beitrag zu den UN-Entwicklungszielen leistet, wäre wirklichkeitsfremd.

2.2 „NIEMANDEN ZURÜCKLASSEN“ – KAMBODSCHA UND DIE SEIDENSTRASSE

Siehe
Karte 4

Kambodscha gehört zu den wichtigsten Partnerländern der BRI in Südostasien. Von der BRI verspricht es sich eine Stärkung der nationalen Entwicklungsstrategie, die auch auf Nachhaltigkeit setzt. Im Rahmen der UN-Nachhaltigkeitsziele (SDG) und der Bekämpfung des Klimawandels will Kambodscha einen angemessenen Beitrag leisten. Dabei will es „niemanden zurücklassen“, will also die ganze Bevölkerung an Entwicklung und Wohlstand teilhaben lassen (*UN DESA 2020: 3*). Die Infrastrukturprojekte der BRI sollen dazu die materielle Grundlage legen. Im Jahr 2018 erreichten die chinesischen Direktinvestitionen in Kambodscha einen Anteil von mehr als 40 % an den internationalen Direktinvestitionen im Land.

Die chinesischen Investitionen konzentrieren sich vor allem auf die Landwirtschaft und Agroindustrie, Industrie sowie Infrastruktur und Dienstleistungen/Tourismus. Während chinesische Staatsunternehmen länderübergreifend vor allem in Wasserkraftwerke und natürliche Ressourcen investieren, haben sie in Kambodscha erstmals in erheblichem Umfang auch in die kambodschanische Son-

KARTE 4: BRI-PROJEKTE IN KAMBODSCHA



derwirtschaftszone Sihanoukville investiert (SSEZ - Sihanoukville Special Economic Zone). Inwiefern dieses Investment ein „gutes Modell der Zusammenarbeit zwischen China und Kambodscha im Rahmen der BRI und der Nachhaltigkeitsziele Kambodschas“ (UN DESA 2020: 5) sein kann, wird unten diskutiert.

ENERGIE UND INFRASTRUKTUR

Bis Anfang 2018 wurden im Rahmen der chinesischen Investitionen zahlreiche Straßen, große Brücken und ein neuer Containerterminal in Phnom Penh fertiggestellt. Eine Schnellstraße, die die SSEZ mit Phnom Penh verbindet (190 km) und ein Flughafen in Kandal zählen ebenfalls zur BRI und binden Industrieprojekte wie die Sonderwirtschaftszone effektiv in die neue materielle Infrastruktur der BRI ein. International bekannt wurde insbesondere das Projekt Dara Sakor, für das ein chinesischer Konzern ein großes Küstengebiet für 99 Jahre gepachtet hat. Dieses Gebiet nimmt 20 % der kambodschanischen Küste ein, umfasst Flughäfen, einen Tiefwasserhafen, einen Industriepark, Kraftwerke und ein bereits fertiggestelltes Tourismus-Ressort. International bekannt wurde es wegen der Proteste aus der kambodschanischen Bevölkerung, die sich u.a. gegen die wachsende chinesische Minderheit im Land richteten, aber auch wegen der Bedenken der USA, es könnten sich militärische Zwecke mit dieser Investition verbinden (vgl. *ebd.*; Boisseau du Rocher 2020: 41). Zu weiteren umstrittenen BRI-Projekten in Kambodscha gehören zwei im Februar 2020 außerordentlich zügig genehmigte Kohlekraftwerke von kambodschanisch-chinesischen Joint Ventures. Sie sollen bis zum Jahr 2024 fertiggestellt sein. Es ist weder

klar, wie die Finanzierung aussieht, noch, ob es eine gesetzlich erforderliche Überprüfung der Umweltauswirkungen dieser Kraftwerke gab. Klar scheint nur zu sein, dass diese Kraftwerke die gegenwärtige Nutzung von Kohlestrom in Kambodscha verdoppeln würden – weswegen ein Bündnis aus 256 Nicht-Regierungsorganisationen an die chinesische Regierung appelliert hat, diese Kohlekraftwerke sowie 59 weitere BRI-Projekte nicht finanziell abzusichern, falls sie wegen der Corona-Pandemie in finanzielle Schieflage geraten würden (vgl. *Inclusive Development International* 2020: 1ff.). Neben den Kohlekraftwerken hat auch das BRI-Wasserkraftwerk Lower Se San II in der Stung Treng Provinz erhebliche negative Auswirkungen zur Folge wie den Verlust von Siedlungsgebieten und Biodiversität (vgl. Boisseau du Rocher 2020: 27).

Dass die kambodschanische Regierung trotz Kritik aus der Bevölkerung und negativer Umweltauswirkungen einiger Projekte überzeugt von der engen Kooperation mit China im Rahmen der BRI ist, liegt zum einen an der großen Bedeutung einer besseren Infrastruktur für die kambodscha-

nische Wirtschaftsentwicklung. Zum anderen liegt dies aber daran, dass die chinesische Unterstützung ohne Konditionen menschenrechtlicher Art gewährt wird, was für die international wegen Menschenrechtsverstößen unter Druck stehende autoritäre Regierung Kambodschas unter Ministerpräsident Hun Sen besonders wichtig ist (vgl. Le Hong Hiep 2020: o.p.; Boissau du Rocher 2020: 32).

SIHANOUKVILLE – DAS KAMBODSCHANISCHE SHENZHEN

Im März 2020 kündigte die Regierung Kambodschas an, Sihanoukville, die Hauptstadt der Preah Sihanouk Provinz, zum führenden Industriezentrum Kambodschas zu entwickeln – nach dem Vorbild des chinesischen Shenzhen. Die Industrie Sihanoukville ist fast vollständig auf die SSEZ konzentriert. Dort produzieren mehr als 160 vor allem chinesische Unternehmen mit mehr als 20.000 Beschäftigten schwerpunktmäßig Bekleidung (vgl. Buckley / Eckerlein 2020: 4ff.). In der SSEZ ist allerdings bisher nur eine Minderheit der knapp 500 Bekleidungsunternehmen Kambodschas angesiedelt und dementsprechend arbeitet dort bisher nur ein kleiner Teil der rund 700.000 Näher*innen Kambodschas (Zahlen für 2017; vgl. GMAC 2018: 9). In der SSEZ wird auch für den europäischen Markt produziert, wie das Beispiel der kambodschanischen Niederlassung eines der führenden chinesischen Textilunternehmen, der Hongdou International Garment Co. Ltd, zeigt. Diese Firma



160

vor allem chin. Unternehmen in der Sonderwirtschaftszone produzieren schwerpunktmäßig Bekleidung.

20.000

Beschäftigte arbeiten unter anderem für die chin. Unternehmen der Sonderwirtschaftszone.



Die SSEZ macht die Region attraktiv für Unternehmen mit internationalen Absatzmärkten.

produziert in der SSEZ und wurde von mindestens einem Mitgliedsunternehmen des Textilbündnisses auf der Website Open Apparel Registry (OAR) als Zulieferer benannt. Da das Textilbündnis nur eine aggregierte Lieferantenliste auf dem OAR veröffentlicht, können die Auftraggeber hier leider nicht namentlich benannt werden.

Die SSEZ exportiert fast alles über den internationalen Hafen der Stadt. Die Bekleidungsproduktion in der SSEZ ist weitgehend auf den Import von Vorprodukten aus China angewiesen. Chinesische Investitionen werden vor allem mit einer neun-jährigen Befreiung von der Unternehmenssteuer, weiteren Steuerbefreiungen und einer günstigen Lage in der Nähe des Hafens angelockt. Zollvorteile für kambodschanische Exporte in wichtigen Absatzmärkten wie USA und EU sowie niedrige Arbeitskosten teilt die SSEZ außerdem mit allen Bekleidungsunternehmen in Kambodscha (vgl. UN DESA 2020: 6f).

Doch wie verhält sich das Versprechen von „menschenwürdiger Arbeit“ in der SSEZ zu den real existierenden Arbeitsbedingungen? Dieses Versprechen ist Teil des im Jahr 2018 zwischen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und China abgeschlossenen Süd-Süd-Abkommens zur Förderung menschenwürdiger Arbeit in Laos, Kambodscha und Myanmar im Kontext der BRI. Eine Befragung von 75 Arbeiter*innen und Gewerkschafter*innen (nicht alle aus dem Bekleidungssektor) in Sihanoukville gibt hierzu andere Einblicke.

Das ernüchternde Ergebnis lautet, dass die Löhne niedrig und die Arbeitsbedingungen schlecht sind, Gewerkschaften sind kaum vorhanden. Allerdings scheinen die Bedingungen in nicht-chinesischen Unternehmen nicht wesentlich anders zu sein. Zwar gelten die Arbeitsgesetze Kambodschas offiziell auch in Sonderwirtschaftszonen, inklusive des Rechts auf Vereinigungsfreiheit. Dennoch ist die SSEZ gewerkschaftsfrei, was an einem durch die Arbeitgeber erzeugten Klima der Angst und Einschüchterung liegt (vgl. Buckley 2020: 3ff).

Dass ILO-China-Abkommen scheint also bislang mehr auf dem Papier zu stehen als umgesetzt zu werden (vgl. Buckley 2020: 1). Ein Grund hierfür könnte auch sein, dass es kein Multi-Stakeholder-Gremium in Kambodscha gibt, das auf nationaler Ebene die BRI-Planungen auf Nachhaltigkeit überprüft bzw. den Umsetzungsprozess von BRI-Projekten unter Nachhaltigkeitskriterien begleitet (vgl. UN DESA 2020: 5).

Ein Grundproblem der „Neuen Seidenstraße“, dass schon bei der Betrachtung der Situation in Xinjiang aufschien, tritt also auch hier zutage. Die Bevölkerungen, um die es laut offizieller Darstellung geht, werden nicht gefragt und nicht beteiligt. Dies lässt sich im Fall der uigurischen Bevölkerung Xinjiangs ebenso beobachten wie im Fall der Bevölkerung Kambodschas.

**IN DER SSEZ
SCHEINT
EIN KLIMA
DER ANGST
UND DER
EINSCHÜCH-
TERUNG
DURCH DIE
ARBEITGEBER
ZU HERRSCHEN.**

3. AUSBLICK

Will China die Neue Seidenstraße in Einklang mit internationalen Arbeitsstandards und Menschenrechten bringen, dann sind zwei Dinge elementar: Es muss erstens dafür Sorge tragen, dass die Zivilgesellschaft im eigenen Land und in den Partnerländern bei der Planung und Umsetzung von BRI-Großprojekten gefragt und beteiligt wird. Und es muss zweitens sicherstellen, dass chinesische Investitionen im In- und Ausland die Einhaltung von Arbeitsrechten gewährleisten. Zwar schaffen die BRI-Projekte wirtschaftliche Impulse und Arbeitsplätze, aber die Arbeitsbedingungen entsprechen zumindest in den betrachteten Textilsektoren Xinjians und Kambodschas nicht den elementaren Menschenrechten. Insbesondere Xinjiang ist von einem so erheblichen Risiko der Zwangsarbeit betroffen, dass ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis seit dem Jahr 2020 Unternehmen dazu auffordert, keine Produkte und Vorprodukte aus Xinjiang mehr in der eigenen Wertschöpfungskette zu dulden und generell bei Beschaffung aus China darauf zu achten, dass Zulieferer nicht auf Arbeitskrafttransfers aus Xinjiang zurückgreifen, da nicht unabhängig zu überprüfen ist, ob die Beschäftigten aus Xinjiang freiwillig oder gezwungen transferiert werden.

**PARTIZIPATION
UND DIE
EINHALTUNG
VON ARBEITS-
RECHTEN SIND
ELEMENTAR FÜR
PROJEKTE DER
„NEUEN SEIDEN-
STRASSE“.**

Dass Unternehmen in Deutschland, die Bundesregierung und auch die EU-Kommission wesentlich verhaltener auf die menschenrechtlichen Missstände in China reagieren als zum Beispiel die USA, Kanada oder Großbritannien, muss sich dringend ändern. Die EU und mit ihr die Bundesregierung muss vor Inkrafttreten eines Investitionsabkommens mit China, für das Ende 2020 die Weichen gestellt wurden, darauf bestehen, dass China nicht nur alle fehlenden ILO-Kernarbeitsnormen ratifiziert, sondern auch erste überprüfbare Schritte der Umsetzung unternimmt.

Über Unternehmen wie HuaFu Fashion, die die logistischen Möglichkeiten der neuen Seidenstraße nutzen und auch europäische Unternehmen beliefern, rückt das Risiko, Produkte aus Zwangsarbeit zu tragen, auf einmal ganz nah an die Haut von Konsument*innen in Deutschland. Dieses Risiko gilt es auszuschließen. Bekleidungsunternehmen, die ihre Ware in Deutschland verkaufen, müssen sicherstellen, dass keine Produkte aus Zwangsarbeit in ihrem Angebot sind. Verbraucher*innen sollten von den Unternehmen mehr Transparenz über ihre Wertschöpfungsketten verlangen und fragen, welche präventiven Maßnahmen sie gegen Zwangsarbeit unternommen haben. Die Unterdrückung der Uigur*innen in China

darf nicht durch Aufträge aus Europa finanziert werden. Das Bündnis „End Uyghur Forced Labor“ fordert die Unternehmen deshalb zu folgenden Schritten auf:

- ▶ Abbruch aller Geschäftsbeziehungen mit Produktionsstätten in Xinjiang;
- ▶ Beendigung von Geschäftsbeziehungen mit Zulieferern außerhalb Xinjians, die Tochtergesellschaften oder Betriebe in Xinjiang haben, von der chinesischen Regierung subventioniert werden oder an Arbeitstransferprogrammen teilnehmen;
- ▶ Anweisung an alle Zulieferer in China und weltweit, innerhalb eines Jahres die Beschaffung aller in Xinjiang hergestellten Produkte oder Vorprodukte einzustellen;
- ▶ Beendigung der Geschäftsbeziehungen mit allen Zulieferern in China und weltweit, die diese Anweisung nicht für ihre gesamte Produktion umsetzen und die keine Nachweise für die Umsetzung dieser Anweisung vorlegen.

Dass die chinesische Textilindustrie von der Neuen Seidenstraße profitiert, da Export und Import von Waren über bessere Handelswege erleichtert und chinesische Investitionen in die Textilindustrie der Partnerländer der Seidenstraße ermöglicht werden, ist also ein zweischneidiges Schwert. Wirtschaftliche Entwicklung, die sich die Regierung Kambodschas erhofft und in Xinjiang zu beobachten ist, trägt eben nur dann zu nachhaltiger Entwicklung bei, wenn Menschen- und Arbeitsrechte berücksichtigt und auch gute Umweltstandards eingehalten werden. Bisher geben die BRI-Projekte in dieser Hinsicht kein gutes Bild ab. Das kann und muss sich ändern, wenn die BRI, wie von der chinesischen Regierung behauptet, einen Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung leisten soll. Ohne Partizipation der betroffenen Bevölkerung und ohne Einhaltung von Arbeitsrechten in den im Rahmen der BRI entstehenden Wirtschaftsprojekte ist dies nicht möglich. ♦

LITERATUR

Das Literaturverzeichnis ist abrufbar unter <https://bit.ly/2MErJc1> oder unter diesem QR-Code:



HINWEIS

„Fast Fashion auf der Seidenstraße. Ein chinesisches Großprojekt und seine Auswirkungen auf nachhaltige Entwicklung“
Mehr Infos unter: www.suedwind-institut.de

**DANKE, DASS
SIE SÜDWIND
MIT EINER
SPENDE
UNTERSTÜTZEN!**



**DANKE, DASS
SIE SÜDWIND
ALS MITGLIED
UNTERSTÜTZEN!**

HABEN SIE FRAGEN?

VERA SCHUMACHER
Fundraising und Mitgliederbetreuung
Tel.: +49 (0)228 - 763698-19
schumacher@suedwind-institut.de



FAST FASHION AUF DER SEIDENSTRASSE

VON „MADE IN CHINA“ ZU „MANAGED BY CHINA“

Mit dem Begriff „Seidenstraße“ verbinden viele eine alte Handelsroute zwischen Europa und Asien aus lange vergangenen Zeiten. Doch neben der historischen Seidenstraße, die vom 2. Jahrhundert v. Chr. bis zum 13. Jahrhundert die wichtigste Handelsverbindung zwischen Europa und Asien war, treibt die Volksrepublik China seit einigen Jahren ein global angelegtes Infrastrukturprojekt unter dem Namen „Neue Seidenstraße“ oder „Belt and Road Initiative“ voran.

Außen- und wirtschaftspolitisch will China durch vielfältigere und bessere Transportwege die globale Nachfrage nach chinesischen Produkten steigern, sich den Zugang zu Rohstoffen sichern und nicht zuletzt auch durch den Ausbau von Handelsverbindungen über Land das Risiko möglicher Blockaden von Seewegen (zum Beispiel durch die USA) minimieren. Für eine (noch) bessere Integration Chinas in globale Wertschöpfungsketten bildet die „Neue Seidenstraße“ also die infrastrukturelle Grundlage. Entlang der verschiedenen Routen werden Produktionszentren geschaffen, über die Rohstoffe, Vorprodukte und Endprodukte schneller und verlässlicher transportiert und mit den Zielmärkten verbunden werden können. Chinesische Konzerne werden dadurch in ihrer internationalen Expansion unterstützt. Inwiefern sich diese Verknüpfung auf die Textil- und Bekleidungsindustrie auswirkt, erläutert die vorliegende Studie. Regionale Schwerpunkte der Studie sind die für die „Neue Seidenstraße“ zentrale Autonome Region Xinjiang im Nordwesten Chinas, wo Uigur*innen zur Arbeit in Textilbetrieben gezwungen werden, sowie Kambodscha, einem wichtigen Partnerland der Seidenstraßen-Initiative und attraktivem Ziel für Investitionen chinesischer Textilunternehmen.

Die Studie zeigt, dass die chinesische Textilindustrie von der „Neuen Seidenstraße“ profitiert, da Export und Import von Waren über bessere Handelswege erleichtert und chinesische Investitionen in die Textilindustrie der Partnerländer der Seidenstraße ermöglicht werden. Doch dies ist ein zweischneidiges Schwert. Wirtschaftliche Entwicklung, die sich die Regierung Kambodschas erhofft und in Xinjiang zu beobachten ist, trägt nur dann zu nachhaltiger Entwicklung bei, wenn Menschen- und Arbeitsrechte berücksichtigt, die lokalen Bevölkerungen beteiligt und auch gute Umweltstandards eingehalten werden. Bisher geben die BRI-Projekte in dieser Hinsicht kein gutes Bild ab.

BEZUG
SÜDWIND e.V.

PREIS
5,00 €
ab 10 Exemplaren:
3,00 €
(zzgl. Versand)

