

Eike Alexander Hesselbarth

Chinas maritime Rüstung im historischen und internationalen Vergleich

CGS - Discussion Paper 8
Januar 2013



Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| I. Einführung | 2 |
| II. Analyseebenen: Wissenschaft, Geschichte, Wirtschaft, Rüstung | 3 |
| 2.1 Handel, latente und militärische Macht | 3 |
| 2.2 Geschichtliche Parallele | 6 |
| 2.3 Seewirtschaft und BICS | 11 |
| 2.4 Militärische Entwicklung der BICS-Staaten | 15 |
| 2.4.1 China | 14 |
| 2.4.2 Brasilien, Indien, Südafrika | 20 |
| III. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen | 21 |
| IV. Literaturangaben | 23 |

Die chinesische Marineaufrüstung ist nicht alleine militärisch zu verstehen. Dieses Diskussionspapier beleuchtet unterschiedliche Erklärungen für Chinas Anstrengungen, bis 2020 eine hochseefähige Marine aufzustellen. Besonders die Abhängigkeit Chinas von der See als Transportweg liefert tiefergehendes Verständnis. Neben der Geschichte unterstützen die Ideen des Marine-Klassikers A.T. Mahan die Schlussfolgerung, dass China die Bedeutung der Marine für freie Seewege und den gesicherten Zugang zu Import- und Exportmärkten erkannt hat.

1. Einführung¹

„We know where the Chinese military has come from, but it remains unclear where it is going.“ David Shambaugh²

Die Volksrepublik China rüstet auf. Dabei spielt die Marine eine wichtige Rolle, wie die Indienststellung des ersten Flugzeugträgers am 25. September 2012 gezeigt hat. In der Politikwissenschaft existieren verschiedene Sichtweisen auf den Aufstieg Chinas. John Mearsheimer hat sich intensiv mit Bedrohungen durch die politischen und wirtschaftliche Ambitionen Chinas beschäftigt.³ Karsten von Hoesslin hat 2004 dagegen deutlich gemacht, dass die Aufrüstung Chinas nicht unbedingt eine Bedrohung darstellen muss sondern unter anderem auch durch den wirtschaftlichen Aufstieg des Landes erklärbar ist.⁴ So argumentiert auch Stephen Walt, zum Beispiel in einem Blogartikel vom 27. August 2012.⁵ Ausgehend von diesen unterschiedlichen Wahrnehmungen und in Anknüpfung an das Eingangszitat von David Shambaugh soll diese Arbeit zum besseren Verständnis der chinesischen Marine-Rüstung beitragen. Die Ausgangsthese lautet, dass durch die starke Handelsorientierung der Volksrepublik eine starke Marine essentiell ist um die Wirtschaftsgrundlagen zu sichern, Seewege frei zu halten und nicht mehr von den Sicherheitsgarantien anderer Staaten abhängig zu sein. An beide Ansätze knüpft diese Arbeit an und nutzt Mearsheimers Argumente um zu verdeutlichen, welcher Zusammenhang es zwischen wirtschaftlichem Aufschwung und maritimer Rüstung erkennbar ist.

Im ersten Kapitel wird zunächst geklärt, wozu ein Staat maritime Sicherheit braucht. Um deutlich zu machen, welche Aufgaben einer Marine zukommen werden die Theorien Alfred Mahan aber auch aktuelle Ansätze zu Seemacht dargelegt. Schließlich wird der Zusammenhang zwischen John Mearsheimers Machtbegriffen und der maritimer Rüstung vorgestellt. Um den im ersten Kapitel dargestellten theoretischen Zusammenhang zu testen wird im zweiten Kapitel das Zusammenkommen von Handelsanstieg und maritimer Rüstung zur Wende vom 20. in das 21. Jahrhundert abgebildet. Um die chinesische Wirtschaftsentwicklung besser beurteilen zu können werden die Handels- und Wirtschaftsdaten Brasiliens, Indiens und Südafrikas in den Kontext eingefügt. Diese Länder gelten als aufstrebende Wirtschaften und sind ebenso wie China stark handelsorientiert. Die

¹ Über den Autor: Eike Alexander Hesselbarth studiert im 5. Semester des Bachelor of Arts „Politik und Gesellschaft“ an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn. Er hat auch an den Universitäten Maastricht und Hong Kong studiert. Seine Studienschwerpunkte liegen im Bereich der Internationalen Beziehungen, insbesondere bei Sicherheitspolitik und maritimer Sicherheit in Ostasien.

² Siehe Shambaugh 1997, S. 34.

³ Vgl. Mearsheimer 2001, 2004.

⁴ „Mr. Mearsheimer is writing from an American perspective and therefore legitimizes the vocabulary of establishing the potential maritime growth of China as a threat. Again, it is necessary to state that from a universal perspective, China is merely following precedence in that previous powers relied heavily on a powerful navy.“ Siehe Hoesslin 2004, S. 303.

⁵ Vgl. Walt 2012.

allgemeine Tendenz der Aufrüstung wird dann im letzten Abschnitt erklärt, in dem Rüstungsausgaben aller vier BICS-Staaten miteinander verglichen werden. Auch wird jeweils ein Bezug zwischen Wirtschaft und Rüstung aufgezeigt. Schließlich greift die Zusammenfassung im letzten Kapitel die Eingangsthese auf und beurteilt diese abschließend.

2. Analyseebenen: Wissenschaft, Geschichte, Wirtschaft, Rüstung

2.1 Handel, latente und militärische Macht

Wie in der Einführung vorgestellt basiert diese Arbeit auf den Annahmen der neorealistischen Schule um Kenneth Waltz und John Mearsheimer. Zunächst wird dargestellt, welche Verbindung zwischen der Marine als Teilstreitkraft und der See als internationalem Handelsweg besteht. Im Anschluss wird die Handelsorientierung eines Staates in das Machtkonzept John Mearsheimers eingearbeitet. Hier spielt der Begriff der latenten Macht eine entscheidende Rolle. Im Anschluss an das Kapitel wird die erarbeitete Theorie mit Daten und Fakten belegt.

Nach Ansicht der neorealistischen Schule um Kenneth Waltz sind die internationalen Beziehungen davon geprägt, dass in einem Raum der Anarchie jeder Staat für seine eigene Sicherheit und Stabilität sorgen muss.⁶ John Mearsheimer geht davon aus, dass hierzu militärische Kapazitäten das geeignetste Mittel sind.⁷ Sie schaffen auch „jenen politisch-strategischen Rahmen der Sicherheit und Stabilität, ohne die die vielfache Nutzung der See nicht denkbar ist.“⁸

Das Handeln der Staaten beruht auf ökonomischen Annahmen, wobei Ressourcen so eingesetzt werden, dass deren Nutzen für die eigene Sicherheit stets maximal ist.⁹ Besonders bedeutend für das Verständnis von maritimer Rüstung ist, dass „(...)Staaten immer bestrebt [sind], funktionale Abhängigkeiten von anderen Staaten zu vermeiden.“¹⁰ Die Sicherheit der Seewege, Handelsrouten und Sea Lines of Communication (SLOC), muss jeder Staat selbst sichern können, um nicht von anderen Staaten abhängig zu sein.¹¹ Sie sind entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg eines Staates im 21. Jahrhundert.¹²

Die Bedeutung der SLOC erklärt sich daher, dass nicht nur militärische sondern auch wirtschaftliche Ressourcen nach Waltz zur den *combined capabilities* zählen, welche die Machtressourcen eines Staates sind.¹³ Auch John Mearsheimer unterscheidet zwischen militärischer Macht und latenter Macht. Letztere „refers to the socio-economic ingredients that go into building military power. Great powers need money, technology, and personnel to build military forces and to fight wars (...)“.¹⁴ Der Zugang zu Seewegen, die Anbindung an

⁶ Vgl. Mearsheimer 2001, S. 30.; Waltz 1979, S. 102f.; Gu 2010, S. 70 – 74; Buzan et al. 1998, S. 21.

⁷ Vgl. Mearsheimer 2001, S. 55.

⁸ Siehe Gasteyger 1974, S. 458.

⁹ Vgl. Gu 2010, S. 70ff, Masala 2005, S. 58; Mearsheimer 2001, S. 31.

¹⁰ Siehe Gu 2010, S. 81, vgl. Masala 2005, S. 60.

¹¹ Siehe Gu 2010, S. 83.

¹² Link 2001, S. 50 – 56.

¹³ Vgl. Waltz 1979, S. 131.

¹⁴ Siehe Mearsheimer 2001, S. 55, S. 60 – 67.

Exportmärkte und Importbedarf sowie die Rohstoffversorgung über See können als wichtige Bestandteile der latenten Macht identifiziert werden. Sie tragen zu der Fähigkeit eines Staates bei, das eigene Fortbestehen und die „gesellschaftliche Eigenentwicklung“¹⁵ zu gewährleisten und werden daher aus Eigeninteresse geschützt.¹⁶ Auf die Sicherheitsgarantien anderer wird sich nach (neo-) realistischer Sicht kein Staat verlassen und daher die zusätzlichen Investitionen selbst unternehmen.¹⁷

Was Mearsheimer geographisch mit Blick auf Ambitionen nach regionaler Hegemonie beschreibt, könnte nach dem oben angedachten Zusammenhang auch auf *Interessengebiete* angewandt werden.¹⁸ Ein Staat sucht Hegemonie in den Macht- und Interessengebieten, die ihn besonders betreffen und versucht andere Staaten von der Hegemonie und Dominanz abzuhalten. Im Falle Chinas sind dies Handelsmacht und Seesicherheit als Teil der latenten Macht. Daher können auch in anderen Staaten für die Handel eine bedeutende Rolle spielt maritime Aufrüstungstendenzen beobachtet werden. Staaten wollen außerdem Abhängigkeiten von den Sicherheitsgarantien anderer Staaten vermeiden. Die notwendigen Grundlagen für eine unabhängige Seemacht ergeben sich aus Alfred Thayer Mahan Seemachtbegriff.¹⁹ Erst wenn ein Staat in seinen maritimen Angelegenheiten regional eine unangreifbare Position hat, ist Sicherheit für ihn gegeben. Das hieße Sicherheit der Sea Lines of Communication, freier Zugang zu den Seegebieten, Kontrolle der Seewege, Geleitmöglichkeiten für eigene Schiffe und Blockadekapazitäten gegen andere.²⁰ Erst wenn Staaten den Hegemoniestatus erreicht haben können sie sicher sein, dass kein anderer Staat ihre wirtschaftlichen Grundlagen, auf denen auch ihre Sicherheit beruht, einschränken oder gefährden kann. Die Marinerüstung soll gewährleisten, dass die Staaten ihre maritime Sicherheit²¹ selbst garantieren können.²²

John Mearsheimer führt neun historische Beispiele an welche deutlich machen, dass die Marine in einer vom Seetransport abhängigen, globalisierten Welt enorme Bedeutung hat. Staaten die besonders intensiv in den internationalen Handel eingebunden sind und deren latente Macht stark vom Handel abhängt, werden folglich ein bedeutendes Interesse daran haben, ihre maritime Sicherheit gewährleisten zu können. China hat 8 von 10 der größten Häfen der Welt auf seinem Staatsgebiet. Zudem ist aus dem *Liner Shipping Connectivity Index*²³ zu erkennen, dass die Wirtschaft sehr stark in den internationalen Handel eingebunden ist. Entsprechend wird die Marine aufgerüstet, um Seemacht zu erreichen und ausüben zu können. Chinesische Im- und Exporte sollen von keinem anderen Staat blockiert werden können und chinesische Handelsbeziehungen über See keinerlei Einschränkungen unterliegen.

¹⁵ Siehe Masala 2005, S. 71f.

¹⁶ Im Sinne von Strange (Vgl. Gu 2010, S. 84) sind sowohl die Macht der Sicherheitsstruktur als auch die der Produktionsstruktur betroffen. Im- und Exporte sowie Energielieferungen sind wesentlicher Bestandteil der Wirtschafts- und Produktionsstruktur der untersuchten Länder und alle haben eine lange Küstenlinie, die von der Marine zu schützen ist.

¹⁷ Vgl. Gu 2010, S. 75f.; Masala 2005, S. 45-50.

¹⁸ Vgl. Mearsheimer 2001, S. 3.

¹⁹ Vgl. Mahan 1987, S. 25 – 89.

²⁰ Eine umfassende Auflistung chinesischer maritimer Interessen findet sich bei Wiegand 2003, S. 102 – 111; Vgl. Mahan 1987, S. 25 – 89.

²¹ Maritime Sicherheit verstanden als Gewährleistung der freien Nutzungsmöglichkeiten der See als Transportmedium, Rohstofflieferant und militärische Projektionsfläche. (Vgl. Mahncke, Schwarz 1974).

²² Vgl. Mearsheimer 2001, S. 55, S. 87ff.; Mahncke 1974, S. 3 – 20; Wegener 1974, S. 25 – 56; Wiegand 2003, S. 102 – 111.

²³ Siehe S. 11 der Arbeit.

Gleichzeitig versucht der Staat, diesen Status der Hegemonie für andere unmöglich zu machen.

Wie Mahncke (1974) deutlich macht, hat eine Marine seit Ende des II. Weltkrieges zwei Hauptaufgaben: zum einen das Absichern von Seewegen, einerseits für den zivilen, besonders aber für den militärischen Gütertransport. Hinzu kommt die „Unterbindung der Nutzung“²⁴ durch andere Staaten, zum Beispiel in Form einer Seeblockade.²⁵ Auch durch den Ressourcenreichtum der Meere und Küstengebiete weist Mahncke der Marine in Zeiten schwindender Ressourcen eine besondere Funktion zu. Sie kann dem Schutz der Ausbeutung dieser Ressourcen wie Fisch, Öl, Gas oder seltenen Erden dienen.²⁶ Die wachsende Bedeutung der See zeigt auch Gasteyger bereits 1974 auf, in dem er neben Seetransport und Fischerei auch Energie- und weitere Nahrungsgewinnung, Ozeanographie sowie wissenschaftliche Zwecke als Nutzungsmöglichkeiten nennt.²⁷ Während der Autor für 1974 noch anführt, rund 70 Prozent des Welthandels würden über See abgewickelt, so geht man heute von 90 Prozent aus.²⁸ Dies macht die enorme Bedeutung der See für den internationalen Warenverkehr deutlich. Hervorzuheben ist auch, dass ein Großteil des Volumens Energietransporte sind, deren Bedeutung für sämtliche Wirtschaften essentiell ist. Das heißt, nicht nur das Volumen, sondern auch die transportierten Güter sind von besonderer Bedeutung für das Funktionieren der Weltwirtschaft.²⁹ Sämtliche oben beschriebenen Interessengebiete, für die maritime militärische Kapazitäten bedeutend sind, betreffen die Volksrepublik China.³⁰

Das Aufbauen maritimer Militärkapazitäten lässt sich also politikwissenschaftlich mit dem Hegemonie- und Sicherheitsstreben von Staaten erklären, besonders wenn die Machtbasis mit der Nutzung der Ozeane verbunden ist.

2.2. Geschichtliche Parallele

Das erste Kapitel hat den theoretischen Zusammenhang zwischen maritimer Sicherheit und den Handelsinteressen von Staaten hergestellt. Dieser wird in diesem Kapitel an einem historischen Beispiel dargelegt, bevor im letzten Kapitel aktuelle Zahlen das Argument unterstützen, dass maritime Rüstung in China besonders mit den Handelsinteressen zusammenhängt. Ein Beispiel für das gleichzeitige Auftreten von wirtschaftlicher Entwicklung und maritimer Aufrüstung findet sich in unter anderem in Europa und Nordamerika um die Wende vom 19. in das 20. Jahrhundert.

Die Industrialisierung in Form von starkem Anwachsen wirtschaftlicher Aktivität hatte zu diesem Zeitpunkt ihren Höhepunkt erreicht.³¹ Die Zeit zwischen 1850 und der

²⁴ Siehe Mahncke 1974, S. 6f.

²⁵ Vgl. ebd., S. 6 – 11.

²⁶ Vgl. ebd., S. 14ff.

²⁷ Vgl. Gasteyger 1974, S. 458-468.

²⁸ Vgl. ebd., S. 463; International Chamber of Shipping 2012.

²⁹ Vgl. Gasteyger 1974, S. 465ff.

³⁰ Vgl. Wiegand 2003, S. 102 – 111.

³¹ Siehe Buchheim 1994, S. 11.

Jahrhundertwende war durch intensive Industrialisierung und Kolonialisierung geprägt.³² Die Sicherung der Seehandelswege gegen andere Mächte und Überfälle Dritter spielte eine besonders wichtige Rolle in der damaligen Kolonialpolitik.³³ Die Vereinigten Staaten von Amerika sind ein anschauliches Beispiel für die damalige Hinwendung zur See und maritimen Rüstung. Der Staat hatte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts von der Ost- immer weiter an die Westküste ausgedehnt und so an Bevölkerung und wirtschaftlicher Bedeutung gewonnen. Anfang der 1890er Jahre erlebte Amerika eine Wirtschaftskrise, die die Notwendigkeit von Exportmärkten suggerierte.³⁴ Außerdem änderte sich das gesellschaftliche Selbstverständnis von Isolationismus zu einem stärker international orientierten Bild.³⁵ Daher wurde der internationale Handel, die See und maritime Sicherheit für Amerika bedeutsamer. Die Marine sollte nicht nur Amerikas Küsten schützen, sondern auch den Handel auf den Weltmeeren absichern.³⁶ „The gloom and anxiety of the 1890s produced a mood conducive to war and expansion. (...) For some Americans, a belligerent foreign policy offered a release for pent-up aggressions and diversion from domestic difficulties.“³⁷ Ein Ausdruck des Zeitgeistes sind dann auch die Schriften von Alfred Thayer Mahan, der die Bedeutung der Marine für den internationalen wirtschaftlichen Erfolg eines Landes deutlich machte und damit in den USA und weltweit intensiv wahrgenommen wurde.³⁸ Mit stärkerem Handel ging Marinerüstung zum Schutz dieses Handels einher.

Auch Frankreich hatte sich unter Napoléon III. international engagiert und zum Beispiel afrikanische Kolonien erworben. Nicht nur die Kolonialpolitik wurde gefördert sondern auch intensive Marinerüstung betrieben.³⁹ So kam auch hier der Marine zur Sicherung der Handelswege und Mittel der Machtprojektion Bedeutung zu.⁴⁰

Ähnlich wie die USA erlebte auch das damalige Deutsche Reich nach seiner Einigung eine wirtschaftliche Hochphase.⁴¹ Entscheidend für die außenpolitische Ausrichtung war die Politik Wilhelms II., der ab 1890 regierte. „Eine starke Flotte auf[zu]bauen und (...) imperialistische Weltpolitik [zu] betreiben“⁴² werden als Schwerpunkte beschrieben.⁴³ Der deutsche Kaiser versuchte über die Marine in internationalen Angelegenheiten imperialistische Interessen zu vertreten.⁴⁴ Besonders wichtige Belege für den Zusammenhang zwischen Marinerüstung und Handel sind Verdoppelung des Außenhandelsvolumens und damit die Abhängigkeit von Export- und Importmöglichkeiten zeitgleich mit steigenden Marineausgaben.⁴⁵

Für Europa insgesamt führt Görtemaker an, „die Erweiterung der Produktion und die Akkumulation überschüssigen Kapitals ließen die Überzeugung wachsen, daß (sic) die Erschließung neuer Märkte, neuer Rohstoffquellen und neuer Gebiete für Kapitalinvestitionen

³² Vgl. Vocolka 2010, S. 573.

³³ Vgl. ebd., S. 573, Görtemaker 2002, S. 217ff.

³⁴ Vgl. Görtemaker 2002, S. 244.

³⁵ Vgl. Herring 2008, S. 302.

³⁶ Vgl. Holslag 2010, S. 29.

³⁷ Siehe Herring 2008, S. 302.

³⁸ Siehe ebd., S. 302f.; Mahan 1987, S. 25 – 89.

³⁹ Vgl. Vocolka 2010, S. 589.

⁴⁰ Vgl. ebd., S. 557f., S. 575, S. 588ff.

⁴¹ Vgl. ebd., S. 576f.

⁴² Siehe ebd., S. 579.

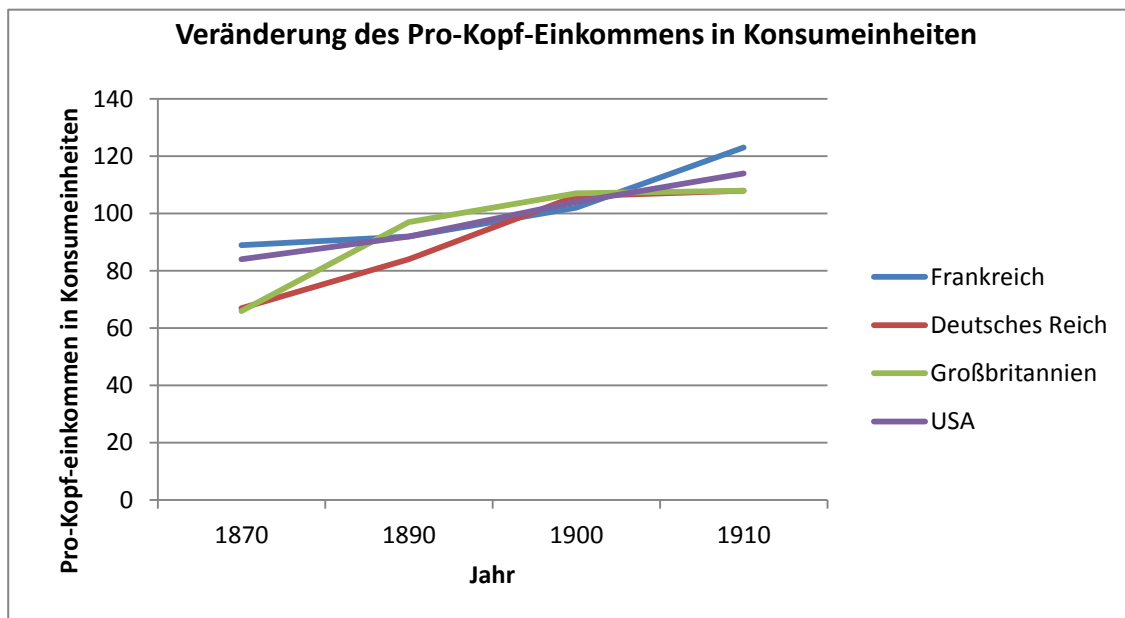
⁴³ Siehe ebd., Görtemaker 2002, S. 222ff.

⁴⁴ Vgl. Vocolka 2010, S. 590.

⁴⁵ Vgl. Görtemaker 2002, S. 202.

notwendig sei.“⁴⁶ Auch gab es Sorgen davor, durch die protektionistischen Maßnahmen andere europäischer Staaten wirtschaftlich isoliert zu sein. Damit dachte man an die Kolonien als gesicherte Absatzmärkte.⁴⁷ Die Staaten versuchten, wie im ersten Kapitel dargelegt, über die Marine ihre wirtschaftlichen Grundlagen (Handel) zu sichern.⁴⁸ Das ist jedoch nicht die einzige Erklärung. Insbesondere Kolonialisierung und Imperialismus⁴⁹ spielten für die maritime Aufrüstung zwischen dem 19. und 20. Jahrhundert eine entscheidende Rolle.⁵⁰ Gleichzeitig führte Nationalismus, der sich insbesondere in Europa im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelt hatte, zu starken nationalen Rüstungsanstrengungen.⁵¹ „Vor allem in der Flottenpolitik kam es zu einem Wettlauf, weil Großbritannien den *two power standard* (die britische Marine musste stärker sein als die der beiden nächstgrößeren Seemächte) aufrechterhielt.“⁵² In Asien ist noch der Aufstieg Japans bedeutsam. Nach einer innenpolitischen Umstrukturierung ab 1868 sowie schnelle Industrialisierung und den Aufbau einer Flotte gelang der Aufstieg zur asiatischen Großmacht.⁵³

Die folgende Graphik verdeutlicht das Ansteigen des Pro-Kopf-Einkommens in Konsumeinheiten zwischen 1870 und 1910.⁵⁴ So stieg das Haushaltseinkommen der Deutschen von 80 Konsumeinheiten 1890 zu ungefähr 110 Konsumeinheiten 1910 an. Die



Auswertung ist hilfreich, da der wachsende Wohlstand eng mit steigenden Handelszahlen

⁴⁶ Siehe ebd., S. 214.

⁴⁷ Vgl. Görtemaker 2002, S. 214, Vocolka 2010, S. 584ff.

⁴⁸ Siehe Vocolka 2010, S. 591

⁴⁹ „Der Begriff ‚Imperialismus‘ bezeichnet den Prozeß (sic), durch den ein Staat mit Hilfe überlegener militärischer Macht und fortgeschrittener Technologie die Kontrolle über das Territorium, die Ressourcen und die Bevölkerung eines weniger entwickelten Gebietes erlangt. Der Imperialismus unterscheidet sich daher grundsätzlich vom Kolonialismus zwischen dem 16. Jahrhundert und der Mitte des 19. Jahrhunderts, die ökonomische Ausbeutung und territoriale Kontrolle durch Besiedlung betrieb.“ Siehe Görtemaker 2002, S. 213.

⁵⁰ Vgl. Vocolka 2010, S. 585ff.

⁵¹ Vgl. Görtemaker 2002, S. 214; Vocolka 2010, S. 586ff.

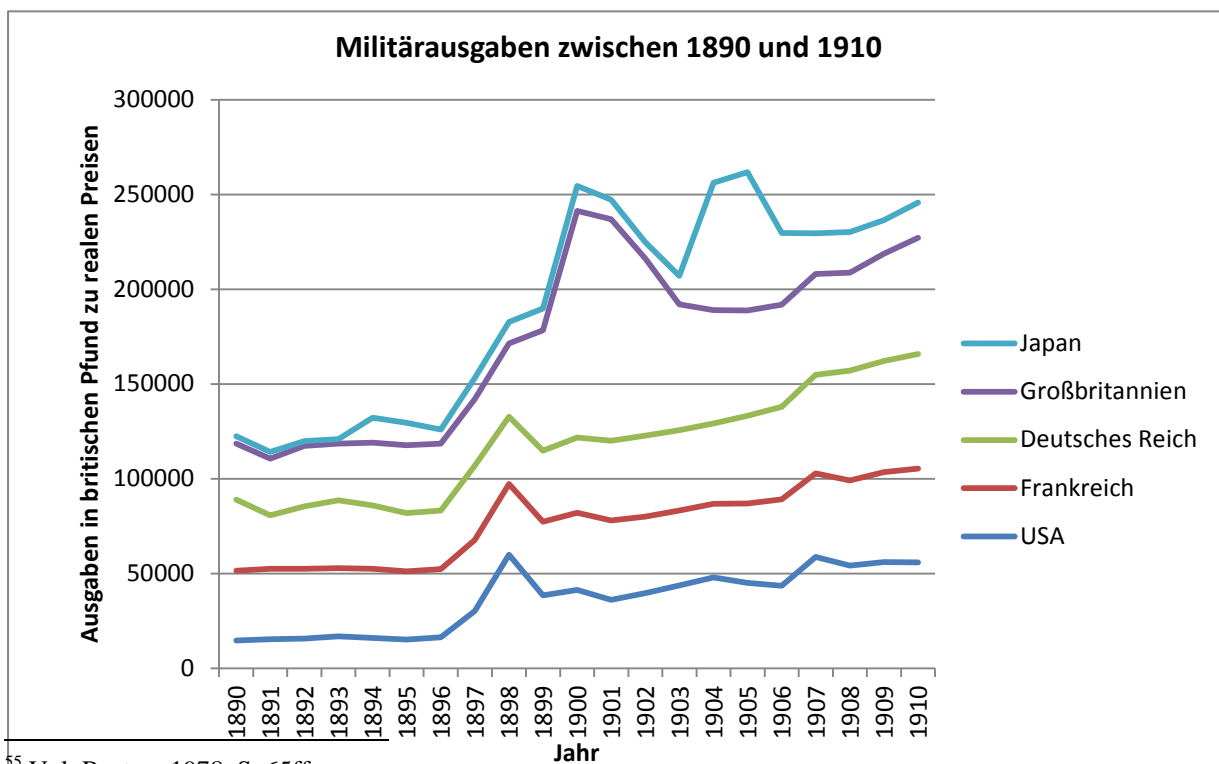
⁵² Siehe Vocolka 2010, S. 588.

⁵³ Vgl. ebd., S. 592f., Görtemaker 2002, S. 245f.

⁵⁴ Eigene Darstellung, vgl. Rostow 1978.

zusammenhängt. Zwischen 1890 und 1913 hat sich das weltweite Handelsvolumen verdoppelt, womit auch die Bedeutung der See als Transportweg deutlich zunahm. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate betrug laut Rostow zwischen den Jahren 1870 und 1900 3,24 Prozent und zwischen den Jahren 1900 und 1913 3,37 Prozent.⁵⁵ Alle genannten Staaten, von den USA über Großbritannien, Frankreich und das Deutsche Reich gehörten zu den in den Jahren 1890 bis 1910 am stärksten in den internationalen Handel eingebundenen Wirtschaften. Zwischen 1891 und 1895 betrug der Anteil am Welthandel von Großbritannien, Deutschland, den USA und Frankreich zusammen 50 Prozent. Noch bis 1913 lag der Anteil bei ungefähr 48 Prozent.⁵⁶ Diese Staaten hatten sich industrialisiert und der Seehandel spielte eine große Rolle. Entsprechend wurde besonders in maritime militärische Kapazitäten investiert. Hier zeigt sich ein Zusammenhang aus Wirtschaftswachstum, Handelseinbindung und maritimen Kapazitäten. “[E]conomically luscious nations (such as the US or colonial Britain) required the capability to protect their national interests primarily (...) with the use of a powerful military.(...) Obviously a navy to protect such interest is absolutely necessary.”⁵⁷

Die Ausgaben auf Seiten des Militärs verdeutlicht noch einmal die folgende Graphik.⁵⁸ Die Angaben sind in britischen Pfund zu jeweils damaligen aktuellen Werten und damit untereinander vergleichbar. Es wird deutlich, dass zusammen mit dem oben beschriebenen Anstieg der Wirtschaftskraft, des internationalen Handels und dem Aufkommen nationaler Sicherheitspolitik auch die Rüstungsausgaben in maßgeblichen Staaten anstiegen.⁵⁹



⁵⁵ Vgl. Rostow 1978, S. 65ff.

⁵⁶ Vgl. Rostow 1978, S. 72f.

⁵⁷ Siehe Hoesslin 2004, S. 303.

⁵⁸ Eigene Darstellung nach Daten aus Singer 1972. Capability Distribution, Uncertainty, and Major Power War; Singer 1987; Correlates of War 2012.

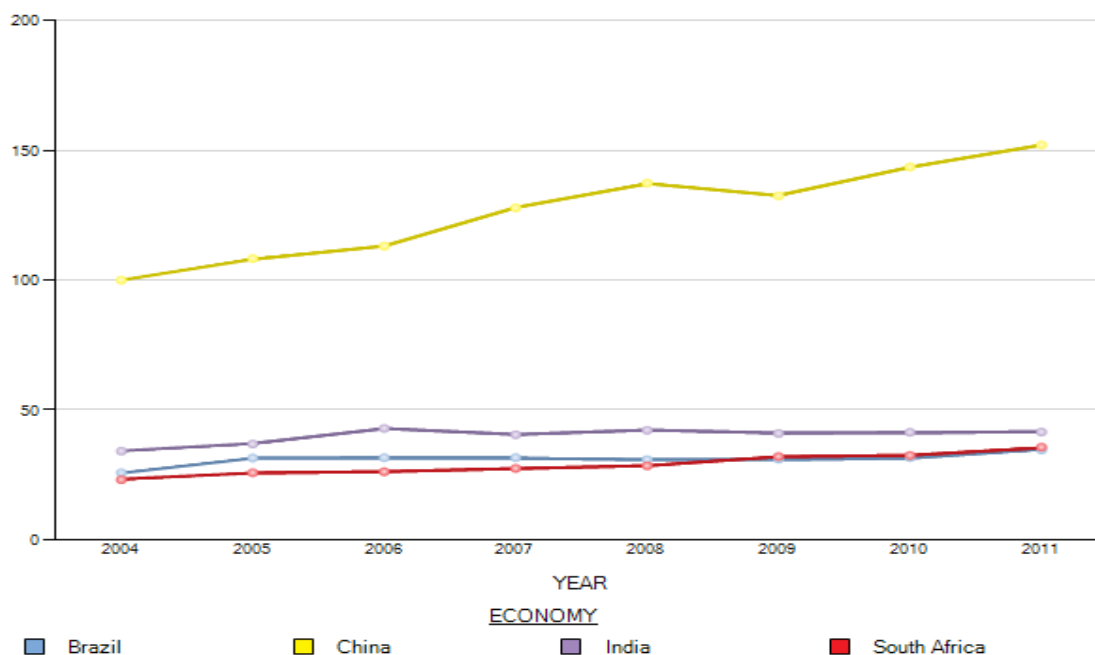
⁵⁹ Der Anstieg um 1898 bei allen Ländern lässt sich mit der Fashoda-Krise zwischen Großbritannien und Frankreich, dem Spanisch-Amerikanischem Krieg und dem Beginn des deutschen Flottenprogramms erklären.

2.3 Seewirtschaft und BICS

Nach der Vorstellung der Theorie und einem ersten geschichtlichen Vergleich werden in diesem Kapitel aktuelle Wirtschaftszahlen mit den Rüstungsausgaben in ein Verhältnis gesetzt. Die Analysen des International Institute for Strategic Studies (IISS) und anderer Fachpublikationen weisen darauf hin, dass die Marine in den Modernisierungsplänen der Führung der Volksrepublik China eine besondere Rolle einnimmt.

Was die Wirtschaft angeht, so schätzte die International Maritime Organization (IMO) 2009 einen Zuwachs an Containerlogistik bis 2050 zwischen 400 Prozent und 800 Prozent und sagte einen Anstieg der Tonnagezahlen von 150-300 Prozent voraus.⁶⁰ Diese Zahlen sprechen eine deutliche Sprache in Bezug auf die enorme Bedeutung der Seelogistik und damit einhergehend maritimer Sicherheit. Die zunehmende Verdichtung internationaler Wirtschaftsbeziehungen, erleichtert durch neue Kommunikations- und Informationsverarbeitungswege zeigt im Überblick auch Werner Link (2001) auf.⁶¹ So weist der Wissenschaftler auf eine konstante Zunahme des Handels durch die „tripolare Struktur der Weltwirtschaft“⁶² hin. Innerhalb der wichtigsten Regionen Europa, Nordamerika und Asien-Pazifik, besonders aber auch zwischen den Regionen spielen Gütertausch eine entscheidende Rolle.⁶³

Abbildung S. 9: Liner Shipping Index Connectivity



Die obige Graphik zeigt den *Liner Shipping Connectivity Index* der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).⁶⁴ Dieser beschreibt den Grad der Integration eines Landes in die internationale Handelsschifffahrt und setzt sich aus fünf

⁶⁰ Vgl. Joint Transportation Research Centre 2009, S. 19.

⁶¹ Vgl. Link 2001, S. 50 – 56.

⁶² Siehe ebd., S. 99.

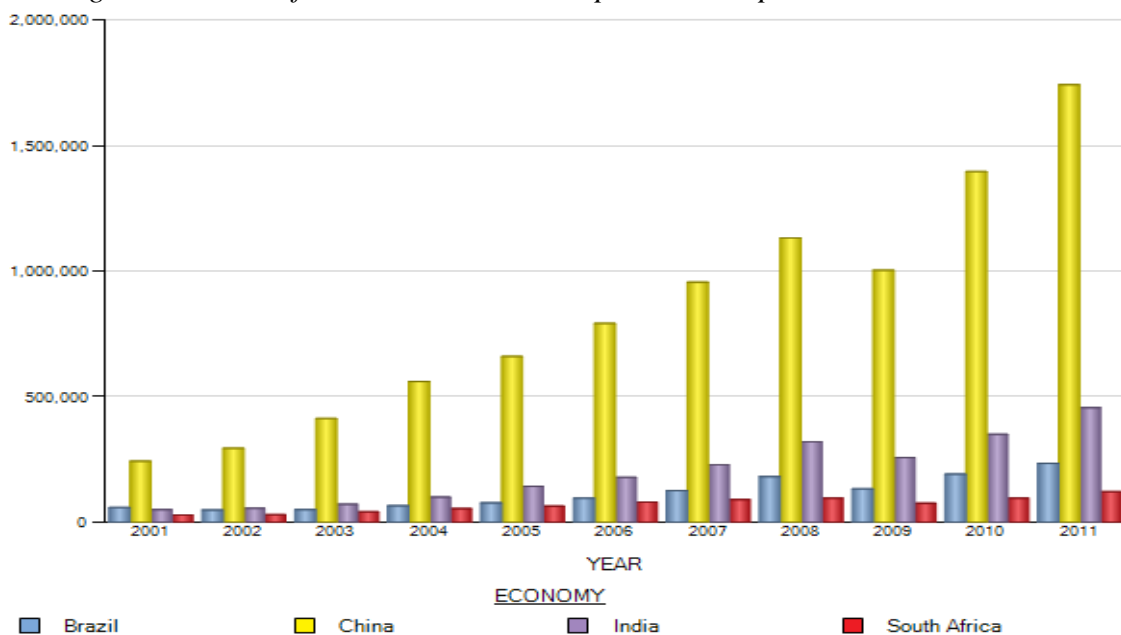
⁶³ Vgl. ebd., S. 70ff; Grieco 2003, S. 1-18.

⁶⁴ Vgl. United Nations Conference on Trade and Development 2012.

Faktoren zusammen: der Anzahl der Schiffe, deren Containerkapazitäten, der jeweils maximalen Schiffsgröße, der Anzahl der Transportverbindungen sowie der Anzahl an Firmen, die Containerverbindungen in das Land oder aus dem Land anbieten.⁶⁵ Die Logistikanbindung ist für Länder besonders bedeutend, da über See ein Großteil des internationalen Handels abgewickelt wird.⁶⁶ Eine starke Einbindung in die internationale Schiffslogistik deutet also auf eine starke Aktivität im Bereich der Importe und Exporte hin.⁶⁷ Die Grundlage bilden Daten aus dem Jahr 2004, worauf die Veränderung dann gemessen wurde. Chinas Einbindung in die internationale Schifffahrt hat damit seit 2004 um 50 Prozentpunkte zugenommen. Daraus lässt sich ableiten, dass Seewege für China von noch größerer Bedeutung sind als sie es bereits 2004 waren, als China im Vergleich zu anderen wirtschaftlich aufsteigenden Staaten bereits deutlich stärker in den internationalen Handel eingebunden war.

Die hier folgende Graphik zeigt den Import- und Exportwert der Länder in Millionen Dollar.⁶⁸ Der chinesische Anteil ist dominant und steigt mit einer Ausnahme seit 2001 an. Unabhängig von einem Messwert wie dem Bruttosozialprodukt lässt sich ablesen, dass Chinas Handelsaktivität fast ununterbrochen zunimmt.

Abbildung S. 10: Value of Total Merchandise Exports and Imports



Die bereits vorgestellte Graphik zum Gesamthandelsvolumen ist im Folgenden in Exporte- und Importe aufgeteilt.⁶⁹ Mehr als die Hälfte des Bruttosozialproduktes der

⁶⁵ Der Index setzt sich aus fünf Indikatoren zusammen: der Anzahl der Schiffe, deren Containerkapazitäten, der jeweils maximalen Schiffsgröße, der Anzahl der Transportverbindungen sowie der Anzahl an Firmen, die Containerverbindungen in das Land oder aus dem Land anbieten (eigene Übersetzung, vgl. UNCTAD 2012).

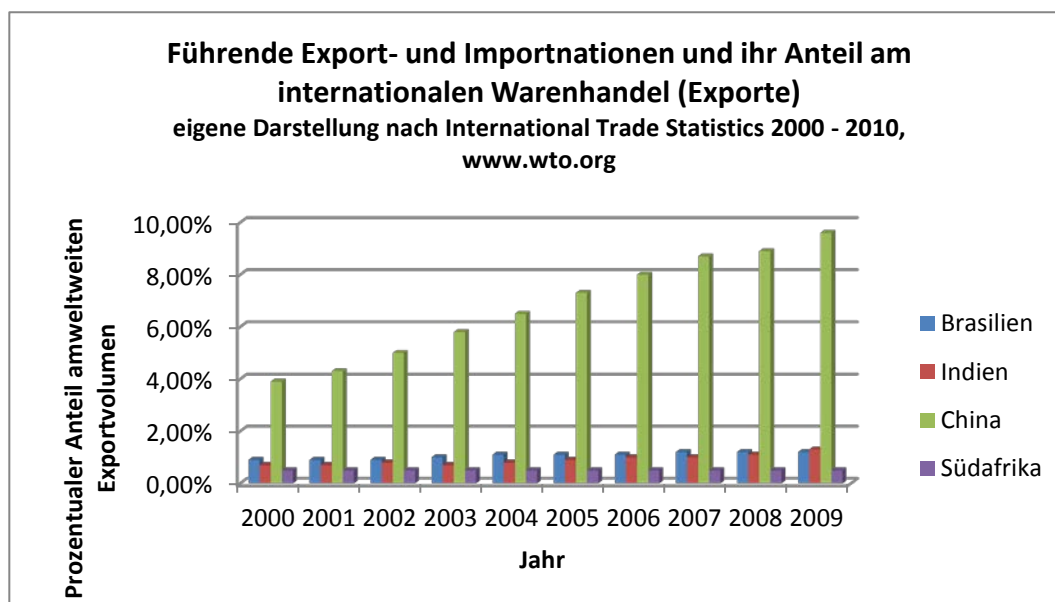
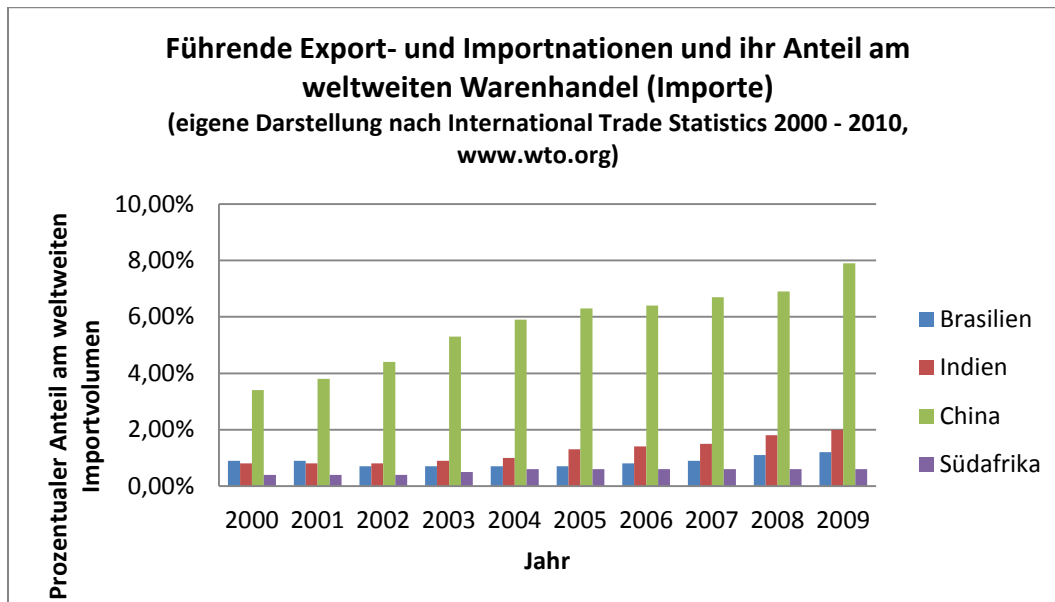
⁶⁶ Vgl. International Chamber of Shipping 2012.

⁶⁷ „Countries' access to world markets depends largely on their transport connectivity, especially as regards regular shipping services for the import and export of manufactured goods. UNCTAD's Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) aims at capturing a country's level of integration into global liner shipping networks.“ Siehe United Nations Conference on Trade and Development 2012.

⁶⁸ Siehe United Nations Conference on Trade and Development 2012.

⁶⁹ Vgl. World Trade Organization 2010.

Volksrepublik werden über Handel generiert.⁷⁰ Das ist insofern beachtlich, da in China mit einem Volumen von 7 Billionen US\$ 2011 nach den USA das zweitgrößte BIP erwirtschaftet wurde.⁷¹ Ein Großteil des chinesischen Bruttoinlandsproduktes hängt mit Exporten zusammen, während die gesamte Wirtschaft von ausreichenden Energieimporten, pünktlichen Bauteillieferungen für die Fertigung von Produkten und auch Technologie- und Maschinenlieferungen abhängig ist. Chinas Handelsbilanz ist seit 2004 positiv und erreichte 2009 ihren vorläufigen Höhepunkt mit einem Handelsüberschuss von circa 250 Billionen US-Dollar.⁷²



Die Beobachtungen aus diesem Kapitel fasst Hoesslin sehr präzise zusammen:

⁷⁰ Vgl. World Trade Organization 2012.

⁷¹ Vgl. The World Bank 2012, S. 1.

⁷² Vgl. UN Statistics Division 2012.

With a huge population base and an emerging middle class, China is becoming a nation with luscious market potential. However, much like western powers such as Britain and the United States, economic success requires regional influence and the protection of national interests. Thus, as China continues to expand its interests, it will have to expand its capabilities in order to protect those interests, specifically within the maritime domain.⁷³

2.4 Militärische Entwicklung der BICS-Staaten

2.4.1. China

„Seemacht besteht also aus zwei Elementen, aus Flotte und aus seestrategischer Position.“⁷⁴ Die fr Seemacht notwendige Flotte scheint die chinesische Regierung seit den 1990er Jahren anzustreben. „Defence modernisation has been accorded last priority in the ‚Four Modernisations‘, after agriculture, industry and science and technology.“⁷⁵ Der Marine kommt im Rahmen des dargelegten Modernisierungsprogrammes eine prominente Stelle zu. Hoesslin identifiziert verschiedene Auslöser: die regionalen Konflikte um Souvernittsansprche über Taiwan und im Südchinesischen Meer und chinesisches regionales Vormachtbewusstsein.⁷⁶ Durch die Selbstwahrnehmung als wiederkehrende Weltmacht gilt auch für die Volksrepublik dass „Weltpolitik und Weltmachstreben (...) ohne ozeanische Seeherrschaft zum Scheitern verurteilt [sind].“⁷⁷ Die Länge der zu verteidigenden Kstelinie, die Ansprüche im Rahmen der „First-/Second-/Third-Island-Chain“ und die Groe der chinesischen Ausschließlichen Wirtschaftszone nach UNCLOS geben der Marine Vorrang vor Luftwaffe und Heer im Modernisierungsprogramm.⁷⁸ Daher analysiert das IISS „greater resources and prestige accorded to the navy.“⁷⁹

Auch sollte beachtet werden, dass die aktuell zu beobachtenden Modernisierungsanstrengungen in den Zeitplan fallen, der in den 1980er Jahren vom chinesischen General Liu Huaqing entworfen wurde. Dieser sah als zweite von drei Phasen zur Modernisierung vor, zwischen 2001 und 2020 mehrere leichte Flugzeugträger zu bauen, zu deren Verteidigung Einheiten aufzukaufen um damit die Tiefwasseroperabilitt zu gewährleisten und China somit auch außerhalb des Kstebereichs Präsenz zu ermöglichen.⁸⁰

Entscheidende Erklärungskraft haben jedoch die Wirtschafts- und Handelsdimension der maritimen Aufrüstung.⁸¹ Militärische Macht auf See hilft nach Curt Gasteyer, „jene Bedingungen herzustellen und zu bewahren, unter denen Handel und Verkehr für alle Seiten möglich ist. Sie schafft (...) jenen politisch-strategischen Rahmen der Sicherheit und

⁷³ Siehe Hoesslin 2004, S. 295.

⁷⁴ Siehe Wegener 1974, S.29.

⁷⁵ Siehe Kapur 2003, S. 68.

⁷⁶ Vgl. Hoesslin 2004, S. 303 ff., S. 310 – 314.

⁷⁷ Siehe Wegener, 1974, S. 37.

⁷⁸ Vgl. Kapur 2003, S. 81f.

⁷⁹ Vgl. IISS 2012, S. 213.

⁸⁰ Vgl. Kapur 2003, S. 83.

⁸¹ Eine Unterscheidung der Marine-Aufgaben nach Krieg und Frieden sowie eine eingehende Betrachtung weiter bei Wegener 1974, S. 25 – 56.

Stabilität, ohne die vielfache Nutzung der See nicht denkbar ist.“⁸² Bereits 1986 stellte Geoffrey Harris für die Association of South East Asian Nations (ASEAN)-Region fest, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Lage eines Landes und dessen Rüstungsausgaben gibt.⁸³ Besonders wichtig für die Entscheidung zu höheren Rüstungsausgaben sei in diesem Zusammenhang die Handelsbilanz eines Staates, da diese den Haushalt deutlich mitbestimme.⁸⁴ Exportiert ein Staat mehr Güter als er importiert entsteht ein Haushaltsüberschuss und Freiraum für Investitionen.⁸⁵ Ein positiver Zusammenhang zwischen Militärausgaben und wirtschaftlichen Wachstumsraten ist vor einiger Zeit im Bereich der Entwicklungsforschung festgestellt worden.⁸⁶ Für China gilt:

These sustained growth rates have enabled large increases in Chinese defence spending over the past decade, with official defence expenditure in real terms in 2011 running at more than two-and-a-half times its 2001 levels (and 4.1 times higher in nominal terms, although this includes inflationary effects). Between 2001 and 2011, annual increases in the official Chinese defence budget have averaged approximately 10.9% in real terms (15.7% in nominal terms), indicating that, on average, Chinese defence spending has been increasing slightly faster than the overall economy, at 10.6%.⁸⁷

Jonathan Holslag beschreibt verschiedene maritimen Modernisierungsmaßnahmen Chinas.⁸⁸ Insgesamt gibt es nach Aussage des Wissenschaftlers kein Land in Asien, das annähernd so viel in militärische Modernisierung investiert wie China.⁸⁹ Jedoch bleibt ein technologischer Rückstand, durch den die hohen Investitionen weniger technologischen und militärischen Vorteil bringen als im internationalen Vergleich.⁹⁰ Die genauen Zahlen sind jedoch besonders von Seiten der Volksrepublik schwer zu recherchieren.⁹¹ Schätzungen reichen bereits aus um zu bestimmen das „by 2020 China’s spending will probably equal that of Japan, India and Russia combined.“⁹² Besonders hervorzuheben bei den neuen Projekten sind defensive Maßnahmen, wie verbesserte Radarüberwachung und Schnellbootprogramme, die alle eher für die Küstenverteidigung geeignet sind oder es dem Staat erlauben, anderen Marinen Zugang zu Seegebieten zu sperren (access-denial). Diese ist besonders mit Blick auf den amerikanischen Anspruch der regionalen Präsenz in Asien-Pazifik bedeutend.⁹³ „[T]he capabilities that it is acquiring and is planning to acquire are far in excess of those required for such an effort.“⁹⁴ Zitiert werden auch Programme zum Bau nuklear betriebener Langstrecken-U-Boote, Luftüberwachungssystemen, Langstreckenbomben sowie Flugzeugträgern – die Investitionen zielen also auch auf eine Ausweitung der Fähigkeiten von „coastal defence to

⁸² Siehe Gasteyger 1974, S. 458.

⁸³ Vgl. Harris 1986, S. 41.

⁸⁴ Vgl. ebd., S. 41., S. 46.

⁸⁵ Siehe Benoit 1987, S. 271; Vgl. Grobar 1979, S. 318f.

⁸⁶ Vgl. Benoit 1978, S. 275.

⁸⁷ Siehe IISS 2012, S. 214f.

⁸⁸ Vgl. u.a. auch Shambaugh 1997, S. 23 – 34; Godwin 1997, S. 210-214; Kapur 2003.

⁸⁹ Vgl. Holslag 2010, S. 109ff.

⁹⁰ Vgl. Holslag 2010, S. 134f.

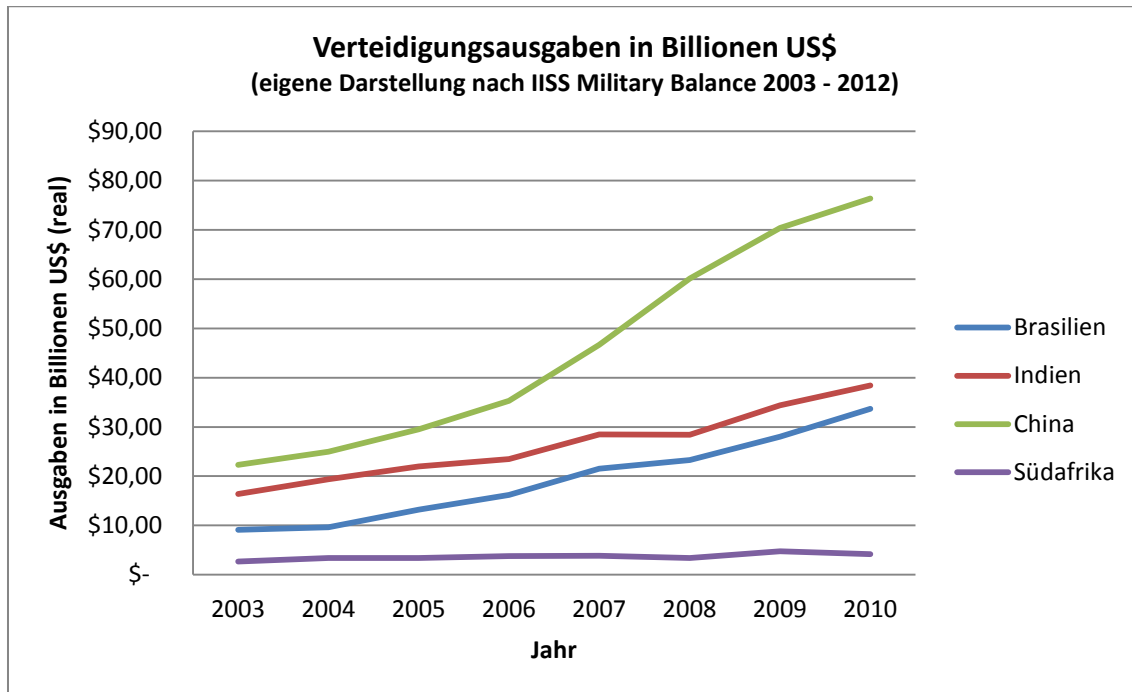
⁹¹ Vgl. Harris 1986, S. 44; Shambaugh 1997, S.2, S. 23; Ding 1997, S. 164f.; Kupran 2003, S. 114f; Ng 2005, S. 3; Fisher jr. 2008, S. XV.

⁹² Siehe Holslag 2010, S. 109.

⁹³ Vgl. Holslag 2010, S. 45ff.

⁹⁴ Siehe ebd., S. 85.

offshore deterrence“⁹⁵. In der Region steht Indien jedoch mit dem Anspruch auf Hegemonie im Indischen Ozean sowohl den USA als auch China gegenüber.⁹⁶ Besonders China ist von dem freien Verkehr der Energietransporte durch den Indischen Ozean abhängig.⁹⁷ „Since China started prioritising its naval power, the Indian military has also expressed concern about the future encroachment on its maritime sphere of influence.“⁹⁸



Dass die militärische Entwicklung eine Folge der wirtschaftlichen Entwicklung sein kann hebt auch der ehemalige indische General Kapur (2003) hervor. Er weist zunächst darauf hin, dass militärische Modernisierung in China phasenweise verläuft und somit in manchen Zeitabschnitten besonders intensive Anstrengungen in einigen Bereich der Streitkräfte zu beobachten sind.⁹⁹ Außerdem zeigt er die Bedeutung der People’s Liberation Army als Instrument für internationale Anerkennung auf. Investitionen in deren Modernisierung sieht er in einer Linie mit dem Streben Chinas nach internationaler (Wieder-) Anerkennung.¹⁰⁰ Schließlich kommt er zu der Aussage, „[t]he recent economic growth has only strengthened the process of modernization of the Chinese Armed Forces.“¹⁰¹ Der Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und militärischer Rüstung wird also von mehreren Wissenschaftlern besonders mit Blick auf China deutlich gemacht.¹⁰² Kapur kommt jedoch auch zu dem eher verhaltenen Schluss dass „[d]espite recent purchases from Russia and overall improvements, there is no evidence to support that the Navy has initiated major modernisation effort [sic] required to transform the coastal navy into a power projection

⁹⁵ Siehe ebd., S. 134.

⁹⁶ Vgl. ebd., S. 75, S. 83-89.

⁹⁷ Vgl. ebd., S. 84.

⁹⁸ Siehe ebd., S. 83.

⁹⁹ Vgl. Kapur 2003, S. 29f.

¹⁰⁰ Vgl. ebd., S. 30.

¹⁰¹ Siehe Kapur 2003, S. 30.

¹⁰² Vgl. Godwin 1997, S. 200f., S. 201 – 210.

force by 2020.”¹⁰³ Es gilt, dass es in der Wissenschaft mehrere Ansichten über Chinas tatsächliche militärische Fähigkeit gibt, dass die Anstrengungen seit mehr als 20 Jahren anhalten und insgesamt exakte Analysen durch fehlende Transparenz deutlich erschwert sind.¹⁰⁴ Die Tatsache, dass Chinas Militär sich in einer Umformung befindet, wird jedoch von vielen Wissenschaftlern detailliert beschrieben.¹⁰⁵ Schließlich beschreibt auch das International Institute for Strategic Studies (IISS) „many Asian countries’ sustained rapid economic growth is providing substantially increased resources for their armed forces.”¹⁰⁶ Offizielle chinesische Zahlen sind für die auf 2010 folgenden Jahre nicht eindeutig, die Volksrepublik hat aber zwischen 2000 und 2010 26 Zerstörer, 52 Fregatten, 62 konventionelle sowie 6 atomar betriebene U-Boote in Dienst gestellt. Davon haben drei Trägerkapazität für Langstreckenraketen. Schließlich soll nach 2010 ein zusätzlicher Hubschrauberträger zu dem zwischen 2000 und 2010 in Dienst gestellten hinzukommen. Ein Ausdruck der Küstenverteidigungsidee der PLA Navy sind auch die 195 Lenkwaffenschnellboote, die bis 2010 Teil der Flotte sein sollen.¹⁰⁷

Eingangs wurde die These genannt, dass die maritime Aufrüstung Chinas dazu dient, die wirtschaftlichen Grundlagen des Landes zu schützen, da es besonders von der freien Nutzung der See abhängig ist. Diese Analyse wird auch vom IISS geteilt.¹⁰⁸ Die Zusammenfassung liefert Ka-Po Ng, der sich 2005 mit chinesischer Militärmacht beschäftigt hat:

[a]s China’s economic development is the overarching goal of the four modernizations policy, the safeguarding of Chinese economic interests clearly occupies a paramount position in the list of national interests. (...) Increasing dependence on trade and resources outside the mainland have made open sea lanes and secure off-shore energy resources critical dimensions of Chinese economic interests. (...) Perhaps the most significant development is the introduction in China’s political lexicon of the concept of maritime territory (*haiyang guotu*) and maritime interests (*haiyang quanyi*). (...) China’s security challenges come mainly from the sea.”¹⁰⁹

Es wird deutlich, dass (1) ein Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Aufschwung und militärischer Rüstung auch heute beobachtet werden kann; (2) China wirtschaftlich besonders von der See abhängig ist und daher maritime Sicherheit sehr wichtig ist, (3) Experten wie Ka-Po Ng oder die Mitarbeiter des IISS hervorheben, dass die maritime Aufrüstung zum Schutz dieser Wirtschaftsgrundlagen dient. Damit ist unabhängig von der politikwissenschaftlichen Diskussion bestätigt, dass die (Außen-) Wirtschaft ein Auslöser für maritime Rüstung ist. Auf die These angewandt bedeutet dies, dass tatsächlich die maritime Rüstung Chinas besser verstanden werden kann, wenn die Handelsorientierung als essentieller Teil der latenten Macht Chinas verstanden wird. Da diese Grundlage der militärischen Macht

¹⁰³ Siehe Kapur 2003, S. 87.

¹⁰⁴ Vgl. Harris 1986, S. 44; Shambaugh 1997, S. 2, S. 23; Ding 1997, S. 164f.; Kupran 2003, S. 114f; Ng 2005, S. 3; Fisher jr. 2008, S. XV.

¹⁰⁵ Vgl. zum Beispiel Shambaugh 1997, S. 23 – 34, Kapur 2003.

¹⁰⁶ Siehe IISS 2012, S. 205.

¹⁰⁷ Vgl. Holslag 2010, S. 44; IISS 2012, S. 216 – 220.

¹⁰⁸ Siehe ebd., S. 211.

¹⁰⁹ Siehe Ng 2005, S. 27.

ist und China dieses Kerninteresse selbst wahrnehmen will, wird die Marine aufgerüstet. Sie ist das effektivste Instrument um die Sicherheit zu gewährleisten.

2.4.2 Brasilien, Indien, Südafrika

Der für China festgestellte Zusammenhang wird nun noch an drei anderen Staaten getestet. Dazu gehören Brasilien, Indien und Südafrika. Alle haben als Seeanrainer starke maritime Interessen. Die wirtschaftliche Entwicklung der Länder sowie ihre Einbindung in den internationalen Seeverkehr wurden im Kapitel zwei bereits vorgestellt.

Für Brasilien gilt, dass die Verteidigungsausgaben besonders zugeteilt werden, „to protect the recently discovered riches of the ‘Blue Amazon’ (this Atlantic coast region is estimated to hold 10bn barrels of oil, sufficient to expand the country’s reserves by 60%).“¹¹⁰ Erst zu Beginn des Jahres 2012 hat die brasilianische Marine einen Auftrag im Umfang von 133 Millionen Pfund an eine britische Werft vergeben. Diese Modernisierung ist Teil einer Investitionssteigerung im Bereich der maritimen Rüstung die mit einem neuen Marinekonzept seit 2008 besonders Unabhängigkeit und Selbstständigkeit Brasiliens hervorgehoben hat.¹¹¹ Auch hier wird die Marine aufgebaut, um wirtschaftliche Sicherheit und Versorgungszuverlässigkeit zu gewährleisten.

Für die indische Marine fällt die Analyse ähnlich aus. Die Ausgaben sollen nach 2012 um drei viertel ansteigen um neben den aktuell 46 neuen Einheiten wie Fregatten und Zerstörern weitere Schiffe zu bauen und den existierenden Flugzeugträger zu unterhalten.¹¹² Laut einem Bericht der Beratungsfirma Deloitte sollen die Ausgaben im Bereich Marine zwischen 2010 und 2015 von 2098 Millionen US-Dollar (US\$) auf 3072 Millionen US\$ anwachsen. „By 2022, the Indian Navy has plans to have a 160-plus ships Navy, including three aircraft carriers, 60 major combatants (including submarines), and close to 400 aircrafts of different types.“¹¹³

Was Südafrika angeht ist bei dem Land die geographische Position eher für die Bedeutung des Handels entscheidend als die Größe der Wirtschaft. Im Vergleich zu den anderen BIC-Staaten ist die südafrikanische Wirtschaft sehr klein.¹¹⁴ Den Aufstieg in den Kreis der BRIC ist seiner Position als „Tor zu Afrika“ zu verdanken. Fischer nennt konkret die „Schlüsselstellung Südafrikas an der Nahtstelle zweier Weltmeere.“¹¹⁵ Mit der Begründung, dass die Staaten des südlichen Afrikas besonders von der See abhängig seien kündigte auch die südafrikanische Verteidigungsministerin eine Erhöhung des Marinebudgets an.¹¹⁶ Allerdings ist für Südafrika der Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und militärischer Modernisierung von den verglichenen Staaten am geringsten. Dies kann unter anderem daran liegen, dass das Land wirtschaftlich deutlich schwächer dasteht und die

¹¹⁰ Siehe IISS 2012, S. 367.

¹¹¹ Vgl. Hoyos 2012; Defense Industry Daily 2012; Taylor 2009.

¹¹² Siehe Raghuvanshi 2012.

¹¹³ Siehe Deloitte 2010; Singh 2012.

¹¹⁴ Vgl. WTO 2012.

¹¹⁵ Siehe Fischer 1974, S. 276f.

¹¹⁶ Vgl. Campbell 2012.

Anbindung an den internationalen Handel für die Zukunft zwar Potential als „Tor nach Afrika“ verspricht, momentan jedoch noch keine ausreichende wirtschaftliche Grundlage für substantielle Aufrüstung im Bereich Marine gegeben ist.¹¹⁷

3. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

China rüstet seine Marine auf um den sicheren Handel über See garantieren zu können und damit eine wesentliche Grundlage der Wirtschaftsentwicklung zu stabilisieren. Die eingangs aufgestellte These konnte anhand von Beispielen bestätigt werden.

Die Volksrepublik China ist sehr stark in den internationalen Handel eingebunden. Dieser wird zu 90% über See abgewickelt, was China von freier Nutzung der Ozeane abhängig macht.¹¹⁸ Geht man davon aus, dass die internationale Ordnung von Anarchie geprägt ist und folglich jeder Staat selbst für seine Sicherheit sorgen muss, wird die maritime Aufrüstung Chinas verständlich. Zur Absicherung von Seetransporten und dem freien Zugang zur See sowie der internationalen Durchsetzung seiner Handelsinteressen agiert China im Sinne des Seemacht-Klassikers A.T. Mahan folgerichtig. Durch die maritime Aufrüstung lassen sich Transporte sichern, der Warenverkehr von und nach China kann militärisch gesichert werden und auch die *Sea Lines of Communication*, welche für die Versorgung mit Rohstoffen besonders bedeutend sind, werden für chinesische Nutzung sicher. Der Staat ist mit einer eigenen Marine nicht mehr von dem Angebot an maritimer Sicherheit durch andere Staaten abhängig und agiert damit auch entsprechend der Ideen John Mearsheimers.

Der Vergleich mit der Geschichte und die Einordnung mit anderen wirtschaftlich aufsteigenden Staaten unterstützen diese Idee. Ziel der Staaten ist es, die Zu- und Abflussmöglichkeiten für die eigene Volkswirtschaft offen zu halten, die Einbindung in den internationalen Handel zu sichern und Rohstofflieferungen zu ermöglichen. Damit werden im Bereich der Marine wesentliche Teile der Macht eines Staates in der globalisierten Welt gesichert. Politikwissenschaftlich lässt sich dieses mit der Bedeutung von Handel als Teil der latenten Macht eines Staates erklären. Diese ist nach Mearsheimer Grundlage der militärischen Macht. Letztendlich lässt sich damit Stephen Walt unterstützen, der formuliert dass die chinesische maritime Rüstung nicht unmittelbar offensiv ausgerichtet sein muss. Damit ist ein Stück mehr Berechenbarkeit und Verständnis im Umgang mit der Volksrepublik als internationalem Akteur geschaffen.

Was diese Arbeit jedoch nicht beantworten kann, ist die Frage, welche Politik China insgesamt verfolgen wird, wenn der eigene Anspruch nach internationaler Geltung erfüllt sein sollte. Hier stellt sich die Frage um Taiwan und das Potential der Marine, Interventionen zu Gunsten der Unabhängigkeit zu verhindern. Auch ist die These sicher nicht der einzige Erklärungszusammenhang. Um das näher zu beurteilen sind weitere detaillierte Analysen unabdingbar. Sie können dazu beitragen rechtzeitig Entscheidungen zu fällen um zu

¹¹⁷ Vgl. IISS 2012, S. 417ff.

¹¹⁸ Vgl. International Maritime Organization 2012, S. 6.

verhindern, dass China außerhalb des Bereiches der in dieser Arbeit beschriebenen eigenen maritimen Sicherheit zu einer hegemonialen Stellung gelangt.

4. Literaturangaben

Benoit, Emile (1978): Growth and Defense in Developing Countries. In: *Economic Development and Cultural Change* 26 (2), S. 271–280.

Buchheim, Christoph (1994): Industrielle Revolutionen. Langfristige Wirtschaftsentwicklung in Großbritannien, Europa und in Übersee. München: dtv.

Burnham, Peter; Lutz, Karin; Grant, Wyn; Layton-Henry, Zig (2008): *Research Methods in Politics*. 2. Aufl. New York: Palgrave MacMillan.

Buzan, Barry; Wæver, Ole; Wilde, Jaap de (1998): *Security. A New Framework for Analysis*. Boulder, USA: Lynne Rienner Publishers.

Campbell, Keith (2012): South African Navy budget set to rise as piracy threat grows. Hg. v. *Engineering News*. Online verfügbar unter <http://www.engineeringnews.co.za>, zuletzt aktualisiert am 27.04.12, zuletzt geprüft am 24.09.12.

Correlates of War Project (2010): *National Material Capabilities Data Documentation*. Version 4.0. Online verfügbar unter <http://www.correlatesofwar.org/>, zuletzt aktualisiert am Juni 2010, zuletzt geprüft am 13.09.2012.

Defense Industry Daily (2012): Brazil Buying and Building BAE's 90m Patrol Vessel. Online verfügbar unter www.defenseindustrydaily.com, zuletzt aktualisiert am 09.09.12, zuletzt geprüft am 24.09.12.

Deloitte (2010): *Prospects for Global Defence Export Industry in Indian Defence Market*. Unter Mitarbeit von Confederation of Indian Industry, zuletzt geprüft am 21.09.2012.

Ding, Arthur S. (1997): *China's Defence Finance: Content, Process and Administration*. In: David Shambaugh und Richard Yang (Hg.): *China's Military in Transition*. Oxford: Clarendon Press (Studies on Contemporary China), S. 164–178.

Fischer, Wulf D. (1974): Strategie und Aufbau der Flotten regionaler Mächte. In: Dieter Mahncke und Hans-Peter Schwarz (Hg.): *Seemacht und Aussenpolitik*. Frankfurt a.M.: Alfred Metzner (Rüstungsbeschränkung und Sicherheit, 11), S. 260–288.

Fisher jr., Richard D. (2008): *China's Military Modernization. Building for Regional and Global Reach*. Stanford, USA: Stanford University Press.

Gasteyger, Curt (1974): Die Bedeutung von Seemacht für Handel und Energieversorgung. In: Dieter Mahncke und Hans-Peter Schwarz (Hg.): *Seemacht und Aussenpolitik*. Frankfurt a.M.: Alfred Metzner (Rüstungsbeschränkung und Sicherheit, 11), S. 458–475.

- Gilpin, Robert (1981): *War and Change in World Politics*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Godwin, Paul H. B. (1997): *From Continent to Periphery: PLA Doctrine, Strategy and Capabilities Towards 2000*. In: David Shambaugh und Richard Yang (Hg.): *China's Military in Transition*. Oxford: Clarendon Press (Studies on Contemporary China), S. 201–223.
- Görtemaker, Manfred (2002): *Geschichte Europas. 1850 - 1918*. Stuttgart: Kohlhammer.
- Grieco, Joseph (2003): *State Power and World Markets. The International Political Economy*. New York: W.W. Norton.
- Grobar, Lisa; Porter, Richard (1989): *Benoit Revisited: Defense Spending and Economic Growth in LDCs*. In: *The Journal of Conflict Resolution* 33 (2), S. 318–345.
- Gu, Xuewu (2010): *Theorien der internationalen Beziehungen. Einführung*. 2. Aufl. München: Oldenbourg.
- Harris, Geoffrey (1986): *The Determinants of Defence Expenditure in the ASEAN Region*. In: *Journal of Peace Research* 23 (1), S. 41–49.
- Herring, George C. (2011): *From Colony to Superpower. U.S. Foreign Relations since 1776*. New York: Oxford University Press.
- Hetzke, Ekkehard; Potthoff, Martin (Hg.) (1996): *Rüstung in Sicherheitspolitik und Wirtschaft. Bundesakademie für Sicherheitspolitik*. Bonn: Mittler (Schriftenreihe zur neuen Sicherheitspolitik, 12).
- Hobson, Rolf (2004): *Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan. 1875 bis 1914*. Unter Mitarbeit von Eva Besteck. München: Oldenbourg Verlag (Beiträge zur Militärgeschichte, 61).
- Hoesslin, Karsten von (2004): *China: The New Maritime Strategy & New Socio-Economic Realities*. In: Eckardt Opitz (Hg.): *Seestrategische Konzepte vom kaiserlichen Weltmachtstreben zu Out-of-Area-Einsätzen der Deutschen Marine*. Unter Mitarbeit von Jörg Hillmann und Dirk Sieg. Bremen: Edition Temmen (Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Forums für Internationale Sicherheit e.V. (WIFIS), 22), S. 295–322.
- Holslag, Jonathan (2010): *Trapped Giant: China's Military Rise*. London: Routledge (Adelphi series, 416).
- Hoyos, Carola (2012): *BAE wins 133m pound Brazil Navy contract*. Hg. v. Financial Times. Online verfügbar unter <http://www.ft.com>, zuletzt aktualisiert am 02.01.2012, zuletzt geprüft am 24.09.12.
- IISS (International Institute for Strategic Studies) (2012): *The Military Balance 2012*. In: *The Military Balance* 112 (1), zuletzt geprüft am 21.09.2012.
- International Chamber of Shipping (2012): *Shipping Facts*. Online verfügbar unter <http://www.marisec.org/shippingfacts>, zuletzt aktualisiert am 2012, zuletzt geprüft am 10.09.12.
- International Maritime Organization (2005): *International Shipping - Carrier of World Trade. Background Paper*. World Maritime Day 2005.

- International Maritime Organization (2012): International Shipping Facts and Figures. Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment. Hg. v. Maritime Knowledge Center. Online verfügbar unter www.imo.org, zuletzt geprüft am 18.09.12.
- Joint Transport Research Centre (JTRC) of the OECD and the International Transport FORUM (2009): Transport Outlook 2009. Globalisation, Crisis and Transport. Hg. v. International Transport Forum OECD, zuletzt geprüft am 10.09.2012.
- Kapur, C.K Lt Gen (2003): Chinese Military Modernisation. New Dehli: Manas Publications.
- Lindgren, Göran (1984): Review Essay: Armaments and Economic Performance in Industrialized Market Economies. In: *Journal of Peace Research* 21 (4), S. 375–387.
- Link, Werner: Die Neuordnung der Weltpolitik. Grundprobleme globaler Politik an der Schwelle zum 21. Jahrhundert. 3. Aufl. München: C. H. Beck.
- Mahan, Alfred Thayer (1987): The Influence of Sea Power Upon History. 1660 - 1783. New York: Dover Publications.
- Mahncke, Dieter; Schwarz, Hans-Peter (Hg.) (1974): Seemacht und Aussenpolitik. Deutsche Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V. Frankfurt a.M.: Alfred Metzner (Rüstungsbeschränkung und Sicherheit, 11).
- Masala, Carlo (2005): Kenneth N. Waltz. Einführung in seine Theorie und Auseinandersetzung mit seinen Kritikern. Baden-Baden: Nomos.
- Masala, Carlo; Sauer, Frank; Wilhelm, Andreas (Hg.) (2010): Handbuch der Internationalen Politik. Unter Mitarbeit von Konstantinos Tsetsos. Wiesbaden: VS.
- Mearsheimer, John J. (2001): The Tragedy of Great Power Politics. New York: W. W. Norton & Company.
- Mearsheimer, John J. (2004): Why China's Rise Will Not Be Peaceful. Online verfügbar unter <http://mearsheimer.uchicago.edu>, zuletzt aktualisiert am 15.09.2005, zuletzt geprüft am 22.09.2012.
- Mistry, Devika (2011): Power or Purpose: Modernization of the Indian Navy. Thesis. Georgetown University, Washington, DC. Graduate School of Arts and Sciences, zuletzt geprüft am 21.09.2012.
- Ng, Ka Po (2005): Interpreting China's Military Power. Doctrine makes readiness. New York: Frank Cass.
- Opitz, Eckardt (Hg.) (2004): Seestrategische Konzepte vom kaiserlichen Weltmachtstreben zu Out-of-Area-Einsätzen der Deutschen Marine. Unter Mitarbeit von Jörg Hillmann und Dirk Sieg. Deutscher Marinebund e.V. Bremen: Edition Temmen (Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Forums für Internationale Sicherheit e.V. (WIFIS), 22).
- Potter, Elmar; Nimitz, Chester (Hg.) (1982): Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Unter Mitarbeit von Jürgen Rohwer. Arbeitskreis für Wehrforschung. Herrsching: Manfred Pawlak Verlagsgesellschaft.

- Pratt, Charlie (2012): The modernisation of Brazil's navy. Hg. v. Defence Viewpoints. Online verfügbar unter www.defenceviewpoints.co.uk, zuletzt aktualisiert am 24.05.12, zuletzt geprüft am 24.09.12.
- Raghuvanshi, Vivek (2012): India's Navy Boosts Spending 74 Percent. Plans to Buy 46 Ships, Pay for Carrier. Hg. v. Defense News. Online verfügbar unter <http://www.defensenews.com>, zuletzt aktualisiert am 26.03.2012.
- Rostow, Walt W. (1978): *The World Economy. History & Prospect*. London: MacMillan Press Ltd.
- Russett, Bruce (Hg.) (1972): *Peace, War and Numbers*. University of Michigan. Beverly Hills: Sage.
- Russett, Bruce (1972): The Revolt of the Masses: Public Opinion on Military Expenditures. In: Bruce Russett (Hg.): *Peace, War and Numbers*. Beverly Hills: Sage, S. 299–320.
- Schneider, Gerald; Ruoff, Gabriele (2010): Quantitative Methoden. In: Carlo Masala, Frank Sauer und Andreas Wilhelm (Hg.): *Handbuch der Internationalen Politik*. Unter Mitarbeit von Konstantinos Tsetsos. Wiesbaden: VS, S. 236–244.
- Schüssler, Wilhelm (Hg.) (1956): *Weltmachtstreben und Flottenbau*. Unter Mitarbeit von Günter Howe, Fritz Boie, Walter Hubatsch und Oswald Hauser. Christophorus-Stift. Witten - Ruhr: Luther-Verlag (Glaube und Forschung, 12).
- Shambaugh, David (1997): China's Military in Transition: Politics, Professionalism, Procurement and Power Projection. In: David Shambaugh und Richard Yang (Hg.): *China's Military in Transition*. Oxford: Clarendon Press (Studies on Contemporary China), S. 1–34.
- Shambaugh, David; Yang, Richard (Hg.) (1997): *China's Military in Transition*. Oxford: Clarendon Press (Studies on Contemporary China).
- Singer, David; Bremer, Stuart; Stuckey, John (1972): Capability Distribution, Uncertainty, and Major Power War. 1820 - 1965. In: Bruce Russett (Hg.): *Peace, War and Numbers*. Beverly Hills: Sage, S. 19–48.
- Singer, David: Reconstructing the Correlates of War Dataset on Material Capabilities of State. 1816-1985. In: *International Interactions* 14 (2), S. 115–132.
- Singh, Abhijit (2012): India strengthens eastern naval flank. Hg. v. Asia Times Online. Online verfügbar unter <http://www.atimes.com>, zuletzt aktualisiert am 29.08.12, zuletzt geprüft am 21.09.12.
- Taylor, Paul D. (2009): Why Does Brazil Need Nuclear Submarines. In: *Proceedings Magazine* 136 (6), S. 276. Online verfügbar unter www.usni.org, zuletzt geprüft am 24.09.12.
- The Economist (2012): The dragon's new teeth. A rare look inside the world's biggest military expansion. Online verfügbar unter <http://www.economist.com>, zuletzt aktualisiert am 07.04.2012, zuletzt geprüft am 09.09.12.
- The World Bank (2012): Gross Domestic Product 2001. World Development Indicators Database. Online verfügbar unter <http://databank.worldbank.org>, zuletzt aktualisiert am 18.09.12, zuletzt geprüft am 23.09.2012.

United Nations Conference on Trade and Development (2012): Statistics. Online verfügbar unter www.unctad.org, zuletzt aktualisiert am 2012, zuletzt geprüft am 09.09.2012.

United Nations Statistics Division (2012): United Nations Commodity Trade Statistics Database. China. 2011. United Nations. Online verfügbar unter <http://comtrade.un.org/db/>, zuletzt aktualisiert am 2012, zuletzt geprüft am 18.09.12.

University of Michigan (2011): Correlates of War Home Page. Unter Mitarbeit von David Singer, Stuart Bremer und John Stuckey. Online verfügbar unter <http://correlatesofwar.org/>, zuletzt aktualisiert am 16.12.2011, zuletzt geprüft am 06.08.2012.

Vocelka, Karl (2010): Geschichte der Neuzeit. 1500 - 1918. Wien: Böhlau UTB.

Walt, Stephen M. (2012): Inflating the China Threat. Hg. v. Foreign Policy. Online verfügbar unter <http://walt.foreignpolicy.com>, zuletzt aktualisiert am 26.09.12, zuletzt geprüft am 27.09.12.

Waltz, Kenneth (2010): Theory of International Politics. 7. Aufl. Long Grove, Illinois, USA: Waveland Press.

Weber, Lothar (1974): Die wirtschaftlichen Kosten von Seestreitkräften. In: Dieter Mahncke und Hans-Peter Schwarz (Hg.): Seemacht und Aussenpolitik. Frankfurt a.M.: Alfred Metzner (Rüstungsbeschränkung und Sicherheit, 11), S. 81–122.

Wegener, Edward (1974): Die Elemente von Seemacht und maritimer Macht. In: Dieter Mahncke und Hans-Peter Schwarz (Hg.): Seemacht und Aussenpolitik. Frankfurt a.M.: Alfred Metzner (Rüstungsbeschränkung und Sicherheit, 11), S. 25–56.

Wiegand, Thomas (2003): Chinas Rüstung zur See. Ursachen und Wirkungen. Berlin: wvb.

World Trade Organization (2010): International Trade Statistics. 2000 - 2010. Hg. v. WTO Publishing. Genf.

World Trade Organization (2012): Trade Profile: Brazil. Hg. v. World Trade Organization Statistics. Online verfügbar unter <http://stat.wto.org>, zuletzt aktualisiert am April 2012, zuletzt geprüft am 24.09.12.

World Trade Organization (2012): Trade Profile: China. Hg. v. World Trade Organization Statistics. Online verfügbar unter <http://stat.wto.org>, zuletzt aktualisiert am April 2012, zuletzt geprüft am 24.09.12.

World Trade Organization (2012): Trade Profile: India. Hg. v. World Trade Organization Statistics. Online verfügbar unter <http://stat.wto.org>, zuletzt aktualisiert am April 2012, zuletzt geprüft am 24.09.12.

World Trade Organization (2012): Trade Profile: South Africa. Hg. v. World Trade Organization Statistics. Online verfügbar unter <http://stat.wto.org>, zuletzt aktualisiert am April 2012, zuletzt geprüft am 24.09.12.