

Verdacht: Landesverrat
Eine Woche im Zeichen von
Geheimnis- & Landesverrat.
Fast am Rande der Auslöser:
Markus Beckedahl. **Seite 20**

Tendenz: Fall der Profitrate
Karl Marx und seine
Mehrwert- & Krisentheorie
im Angesicht von iPhone6
und Steve Jobs. **Seite 21**



Phänomen: ADHS
Das Aufmerksamkeitsdefizit
sorgt für Panik & die
Pharmaindustrie verdient
gut daran. **Seite 24**

Grafik: 123rf/angolri

Sonnabend/Sonntag, 8./9. August 2015

www.neues-deutschland.de



Container in einem chinesischen Hafen

Foto: fotolia/chungking

Ein gigantischer Plan

China greift nach dem Schlüssel zur Macht. Entlang der wichtigsten Seehandelswege baut das Reich der Mitte seit vielen Jahren Häfen oder kauft sich dort Liegeplätze. Gleichzeitig vergrößert es seine Handelsflotte und seine Containerschiffe. Damit sichert sich Peking die ökonomische Herrschaft über die Schiffrouten und die Kontrolle über den Welthandel, der zu 90 Prozent über den Seeweg abgewickelt wird. **Seiten 18 und 19**

Sieben Tage, sieben Nächte

Seit dieser Woche knarrt wieder der Hollywood-Knalltüte Tom Cruise über die Leinwände. Verkleidet als Agent Ethan Hunt. Zum fünften Mal hält er seine nicht mehr ganz jungen Knochen hin, um die Welt zu retten, und obwohl der Schinken »Mission: Impossible« heißt, schafft es der Tom. Wie lässt sich der Nervenkitzel noch steigern? Hier ein paar Vorschläge.

»Mission: Impossible – 6«: Ethan Hunt hört in der Kneipe, dass die »Freunde des Dunklen Powerlobbyismus« (FDP), eine kreuzgefährliche Sekte, nach der Weltherrschaft streben. Zwar wurde sie schon zur Hölle geschickt, konnte aber über Tage noch einen Avatar mit dem abgefahrenen Namen »Generalbundesanwalt« platzieren. Er soll die Wiederkehr vorbereiten. Ethan Hunt klagt aus der Geheimdienstzentrale ein brisantes Dokument und stellt es ins Netz – allerdings handelt es sich leider nur um den Speiseplan der Kantine, der ausschließlich Fleischgerichte beinhaltet. Eine Revolte der Veganer bricht los, der »Generalbundesanwalt« ermittelt wegen Geheimnisverrats und bereitet 80 Millionen Haftbefehle vor. Ethan Hunt entführt den Geheimdienstkoch, schredert über Nacht alle 80 Millionen Haftbefehle und den »Generalbundesanwalt« gleich mit. Die Welt ist gerettet.

»Mission: Impossible – 7«: »Der Grieche«, ein heimtückischer Pate, will die EU zerstören und hat zu diesem Zweck einen Tunnel von Athen bis zum Keller der Europäischen Zentralbank gebuddelt, durch den er die Euros tonnenweise absaugt. Ethan Hunt sprengt den Tunnel, woraufhin das ganze Geld in die Luft fliegt und eine riesige Inflation auslöst. »Der Grieche« wundert sich, dass in Athen nichts mehr ankommt, und fährt mit seiner Motorradgang nach Europa, um nachzusehen. Jetzt holt Ethan Hunt seinen alten Kumpel zu Hilfe: »Der Schwabe« baut sich einen Raketenturbo an und ist immer schon da, wenn »Der Grieche« eintrifft. Den schaltet Ethan Hunt mit einer riesigen antiken Steinkugel aus, die »Der Grieche« zur Strafe bis zum Tode den Schuldenberg hochrollen muss, von wo »Der Schwabe« sie wieder runterschubst. Die Welt ist gerettet.

»Mission: Impossible – 8«: Die »Schwarze Kanzlerin« will ewig regieren, niemand kann sie stoppen. Ethan Hunt klebt sich eine Siggi-Maske ins Gesicht, schießt sich den Weg durch die halb fertige Kanzler-U-Bahn-Röhre direkt ins Kanzleramt frei und fordert sie zum Duell. Sie lacht ihn aus (»Einfach köstlich, Gabriel!«), er setzt zur Batman-Flugattacke an, hatte aber vergessen, dass er wegen der Siggi-Verkleidung drei dicke Bleiwesten trägt. Ethan Hunt geht zu Boden, die »Schwarze Kanzlerin« zückt eine Plasmawumme, die sie sich im Physikpraktikum gebastelt hat, drückt ab, und die Siggi-Maske klebt für immer am Kopf von Tom Cruise. Fürs Filmgeschäft ist er damit unbrauchbar. Dieser letzte Fall war eine Nummer zu groß. *wh*

Chinas Macht auf dem Meer

Das Reich der Mitte baut entlang der wichtigsten Schifffahrtslinien Häfen oder kauft sich in diese ein. Parallel vergrößert es seine Handelsflotte und seine Containerschiffe. Peking zwingt so weltweit Länder zur Anpassung der Infrastrukturen. Wer genau hinschaut, bekommt den Eindruck eines großen und langfristig gefassten Plans. *Von Ingo Herbst*



Foto: chungking/fotolia

»Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel dieser Welt; wer den Handel der Welt beherrscht, herrscht über die Reichtümer dieser Welt und damit über sie selbst.«

Sir Walter Raleigh, englischer Seefahrer

Der größte Tiefseehafen der Welt ist Shanghai. China erweitert ihn derzeit um ein neues Teilstück im Meer: Yangshan liegt etwa 90 km vom Mutterhafen entfernt. Er ist über die 32 km lange Donghai-Daqiao-Brücke mit dem Festland verbunden – die längste Überseebrücke der Welt. Der Mega-Hafen repräsentiert die Zukunft des Seehandels. 2020 soll er seinen kompletten Betrieb aufnehmen und Containerschiffe jeder Größe be- und entladen können.

Shanghai ist seit Jahren der Hafen mit dem größten Umschlagvolumen der Welt. Er soll eine Kapazität von insgesamt 35 Millionen Container-einheiten (TEU, Twenty-foot Equivalent Unit) erreichen. Das »Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik« geht bis 2020 von einem globalen Containerumschlagwachstum von sechs Prozent aus. Der jährliche Containerumschlag soll bis dahin auf ein Volumen von 900 Millionen TEU weltweit ansteigen.

Schon heute liegen sieben der zehn größten Containerhäfen der Welt in China: Qingdao, Shanghai, Hongkong, Shenzhen, Nigbo, Guangzhou und Tianjin. Die chinesische Präsenz an den Küsten ist deckungsgleich mit den Schifffahrtsrouten auf den Weltmeeren. China baut oder plant seit Jahren systematisch eigene Häfen und mietet Schiffslandeplätze in Häfen an.

Ein Kanal durch Nicaragua

In Nicaragua soll bald ein gigantischer Kanal zwischen Pazifik und Atlantik das Land durchschneiden, parallel zum Panamakanal. Präsident Daniel Ortega will damit das zweitärmste Land Lateinamerikas aus der Armut holen. Dr. Paul Quist, nicaraguanischer Präsidentschaftssekretär geht davon aus, dass »wir unsere Ökonomie von 11,8 Milliarden in eine Ökonomie von 25 Milliarden verwandeln können. Wir verdoppeln damit das Bruttoinlandsprodukt bis zum Ende des Jahrzehnts.«

Im Land ist die Zustimmung für das Bauprojekt hoch, angeblich zwischen 60 und 80 Prozent. Der Kanal soll bis zu 530 Meter breit und 278 Kilometer lang werden. Auf seinem Weg führt er durch den Nicaraguasee. Staustufen sollen den Höhenunterschied von über 30 Meter ausgleichen, die der See über dem Meeres-

spiegel liegt. Hinter dem Kanalprojekt steht der chinesische Multimilliardär Wang Jing mit seinem Unternehmen für Infrastrukturentwicklung, HKND. Er unterzeichnete mit Präsident Daniel Ortega den geheimen Vertrag im Jahr 2014. Angeblich steht darin, dass HKND 116 Jahre lang frei über jeglichen nicaraguanischen Boden verfügen kann, um den Kanal, Tiefwasserhäfen, Straßen, Eisenbahnlinien, Touristenresorts usw. bauen zu können. Umgekehrt soll der Vertrag HKND aber angeblich zu nichts verpflichten, nicht einmal zu dem Bau des Kanals selbst.

Proteste kommen sowohl von Kleinbauern als auch von Umweltschützern wie Mónica López Baldano, eine überzeugte Sandinistin, die aber kein Parteimitglied der FSLN ist. Sie bezweifelt, dass der Kanal jemals Steuern für das Land abwerfen wird und kritisiert ihre Regierung: »Niemand kennt die unterschriebene Vereinbarung. Die wird geheim gehalten, damit die Leute nicht erfahren, was wirklich drin steht.«

Die Regierung von Nicaragua betont immer wieder, dass der Chinese ein unabhängiger Geschäftsmann aus dem autonomen Hongkong sei, der die Kosten von rund 50 Milliarden allein tragen kann. Aber die Annahme, dass privatwirtschaftliche Konzerne in Hongkong oder China unabhängig von Pekings Plänen und Einflussnahmen sind, gilt als naiv. Selbst staatseigene Unternehmen wie COSCO Pacific Limited haben ihren Hauptsitz in Hongkong.

COSCO Pacific ist das viertgrößte Dienstleistungsunternehmen im Bereich Containerhandlung der Welt, es be- und entlädt Containerschiffe, u.a. in Piräus. Der Betrieb von Liegeplätzen ist für den Seehandel ein wichtiger Schlüssel. Der Konzern Hutchison Whampoa Limited aus Hongkong gehört weltweit zu den größten Hafeninvestoren, -entwicklern und -betreibern. Das Unternehmen wickelt 13 Prozent des weltweiten Containerumschlages ab und ist die unbestrittene Nummer 1. COSCO Pacific und Hutchison Whampoa Limited managen zusammengenommen 25 Prozent aller Containerwaren auf der Welt.

Containerschiffe wachsen
Die Ladekapazitäten der Transportriesen haben sich nach Angaben des



Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)
Grundeinheit zur Angabe von Container-Kapazitäten

Foto: 123rf/bakayak999

Versicherers Allianz seit 1968 um über 1200 Prozent vergrößert. Schon die Generation der »Ultra Large Container Ships«, wozu beispielsweise die bereits im Jahr 2012 vom Stapel gelaufene Marco Polo mit 16 000 TEU zählen, sind für den Panamakanal zu breit.

Das bis vor wenigen Tagen längste Containerschiff der Welt fährt im Auftrag des chinesischen Staatsbetriebs. Die CSCL Globe kann 19 000 TEU transportieren, das entspricht über einer Million Waschmaschinen oder 120 Millionen Paar Schuhe. Zukünftige Schiffe sollen bis zu 30 000 TEU laden können.

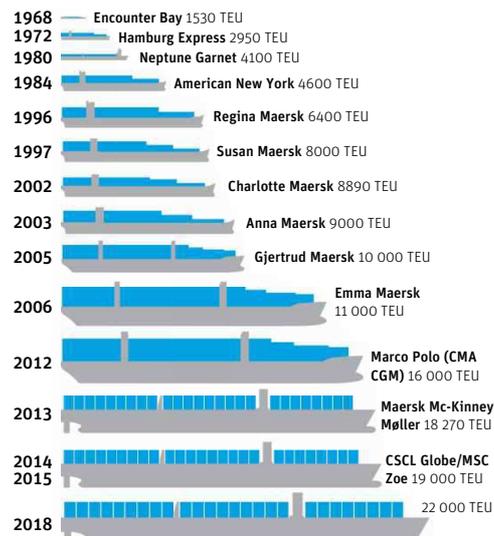
Das Staatsunternehmen CSCL steht bisher auf Platz acht der Welt-rangliste der Reedereien. Rechnet man die chinesische Staatsreederei COSCO hinzu, liegt China bereits auf Platz vier. Bis 2020 könnte das Reich der Mitte auch leicht auf den ersten Platz vortücken, wenn es die staatlichen Unternehmen China State Shipbuilding Corporation und China Shipbuilding Industry Corporation zusammenlegen würde. Doch Peking will seine Macht nicht unnötig herausstellen. Die stetig wachsenden Schiffsgrößen sorgen weltweit für Baubewegungen. Malte Siebert vom Naturschutzbund Hamburg nennt als Profiteure die Reedereien. »Aber die ökonomischen Folgen für die Anpassung der Hinterlandstruktur, die Anpassung der Terminals, und auch für die ökologischen Einschläge, das tragen dann nachher die Hafenstädte und im Endeffekt natürlich auch immer der Verbraucher.«

Pläne in Lateinamerika

Der Nicaragua-Kanal spielt in Chinas Vorhaben eine zentrale Rolle. Das Reich der Mitte plant den Ausbau der Handelsbeziehungen mit Lateinamerika und Investitionen von 500 Milliarden Dollar. Die Routen von Lateinamerika nach Ostasien führen bisher alle durch den Panamakanal, der für China politisch unsicher ist. Obwohl im Jahr 2000 von den USA an Panama zurückgegeben, halten Experten die USA noch immer für die eigentlichen Herren dieser vitalen Wasserstraße, die sie jederzeit sperren könnten. Dieses Risiko möchte man in Peking nicht eingehen.

China engagiert sich verstärkt in Lateinamerika, seit den USA der Kon-

50 Jahre Wachstum von Containerschiffen



Graphik: nd/Alliance Global Corporate & Specialty

... tinent politisch entglitten ist und sichert sich als Weltmacht Stück für Stück Ressourcen und Rohstoffe. Allerdings mit einem entscheidenden Unterschied: »Die Chinesen sind nicht nach Nicaragua mit Waffen gekommen, wie die Nordamerikaner nach Lateinamerika. Die Chinesen sind gekommen um Geschäfte mit uns zu machen«, so der Vertreter der sandnistischen Jugend Erick Ríos.

In einer Prognose der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers über die 25 wichtigsten Handelsbeziehungen im Jahr 2030, wird China 18-mal genannt, u.a. auf den ersten fünf Plätzen. 2030 wird das Reich der Mitte die USA beim Welthandel überholen. Dazu kommt die Mitgliedschaft in der Gemeinschaft der BRICS-Staaten: Russland, China, Indien, Brasilien und Südafrika repräsentieren fast die Hälfte der Menschheit. Auch für sie ist ein von den USA kontrollierter Panamakanal eine Gefahr, immerhin fahren durch das Nadelöhr jährlich über 14 000 Schiffe aus aller Welt, das sind etwa fünf Prozent des Seefrachtverkehrs.

Ein wichtiges logistisches Element der weltweiten Handelsströme auf See sind so genannte Logistik-Hubs. Dabei handelt es sich um Tiefwasserhäfen, die von den gigantischen Containerschiffen angelaufen werden können, die die Überseeorten befahren. Dort werden die Container zwischengelagert und später auf kleinere Feederfahrzeuge geladen, die die regionale Verteilung der Waren übernehmen. Ein solcher Hub wurde 2014 auf Kuba eingeweiht – der Hafen von Mariel. Offiziell gilt Brasilien als alleiniger Kreditgeber der benötigten 600 Millionen Dollar, doch auch China wird immer wieder als angeblicher Geldgeber genannt.

Das Projekt Mariel ist sehr langfristig angelegt. Der stellvertretende Direktor Ricardo Concepción erklärt, welches Potenzial in Mariel steckt: »Gebaut haben wir erst in der kleinen Bucht 18 Kilometer von der Hauptstadt Havanna entfernt. Doch nur 20 Kilometer weiter befindet sich eine mehr als viermal größere Bucht (Bahía de Cabañas), die ebenfalls ausgebaut werden könnte. So können wir den Hafen in Zukunft den Bedürfnissen und der Entwicklung der Weltwirtschaft und den globalen Warenflüssen Stück für Stück anpassen.«

Zu Mariel gehört eine riesige Sonderwirtschaftszone, die ausländischen Unternehmen günstige Produktionsmöglichkeiten bieten soll. Auch hier hat Peking große Pläne, es gilt als maßgeblicher Investor und Interessent. Die Arbeitskraft ist in Lateinamerika mittlerweile oft billiger als in China selbst. Das aktuelle Tauwetter zwischen den USA und Kuba könnte für den Seehandel mit der sozialistischen Insel weitere langfristige positive Folgen haben.

Die »maritime Seidenstraße«

Auf der anderen Seite des Erdballes baut China ebenfalls einen gigantischen Hafen direkt neben dem sri-lankischen Ort Hambantota. Der Tiefwasserhafen soll als Logistik-Hub für die Region fungieren und die Handelswege in den arabischen Raum und nach Afrika bedienen. Dort liegen die wichtigsten erdölproduzierenden Länder, der Hafen wird als Zwischenlager genutzt. Geplant sind eine Erdgasraffinerie und Treibstofflager mit einer Kapazität von 80 000 Tonnen. Fossile Brennstoffe sind für China lebenswichtig. Schon heute verbraucht das Land ein Zehntel der Weltjahresproduktion an Erdöl. Von Sri Lanka aus kann China Häfen unter seinem Einfluss in der Region anlaufen, auf den Malediven, in Bangladesch, Pakistan, Myanmar, Indonesien, Kambodscha, Kenia und Dschibuti. Peking baute an all diesen Häfen mit oder plant sie für die Zukunft. Verträge sichern eine langfristige Nutzung.

Insgesamt haben die Chinesen in Sri Lanka drei Bauphasen vorgesehen. Phase 1 der Bauarbeiten ist abgeschlossen, die Hafenanlagen sind funktionsfähig, die Treibstofflager in Betrieb. Bisher werden vor allem japanische Pkw weiterverteilt. In Zukunft sollen es 15 000 Pkw aus Südkorea, China und Indien sein. Im Jahr 2023 soll die Hafeneistung 20 Millionen TEU erreichen.

Gebaut wird derzeit an Phase 2. Die Wände dieses Hafenteils sind etwa 22 Meter hoch, auf einer Abmessung von ca. 800 Meter mal 1,3 Kilometer, was ungefähr 130 Fußballfeldern entspricht. Doch das ist nur ein kleiner



Bei der Stadt Hambantota im Süden Sri Lankas entsteht ein gigantischer Tiefseehafen.

Foto: Ingo Herbst

seitlich liegender Anlegeplatz. In Phase 3 wird ein noch sechsmal größeres Becken entstehen. Insgesamt soll der Tiefwasserhafen einmal 16 Quadratkilometer bedecken und 50 000 Menschen Arbeit geben. Er wird der größte künstliche Hafen der Welt und soll rund 1,7 Milliarden Dollar kosten.

Die unglaubliche Dimension erklärt sich über die Lage des Hafens. An ihm führt die so genannte »maritime Seidenstraße« vorbei, die als Chinas Hauptschlagader gilt. Sie beginnt in Hamburg und endet in China. Auf ihrem Weg führt sie durch die Nordsee, den Atlantik, Gibraltar, das Mittelmeer, den Suezkanal, über den Indischen Ozean, an Sri Lanka vorbei, durch die Straße von Malakka, das Südchinesische Meer zur Küste Chinas. Die Europäische Union importiert 18 Prozent aller Waren aus dem Reich der Mitte. Peking und Europa sind wichtige Handelspartner.

Deshalb hat China entlang dieses Seeweges langjährige Verträge abgeschlossen, die den Zugriff auf die See-Infrastruktur ermöglichen, beispielsweise mit den Häfen in Marseille, Neapel und Piräus. Ein neuer Tiefseehafen ist auf der Krim geplant, Bauherr soll Wang Jing sein, der auch den Kanal durch Nicaragua bauen will. In Ägypten plant China ein Logistikzentrum, in Südthailand würden die chinesischen Strategen gerne einen etwa 100 km langen Kanal durch den »Isthmus von Kra« bauen. Er würde den Seeweg der »maritimen Seidenstraße« um etwa 1000 Kilometer verkürzen, damit um fünf bis sieben Tage Transportzeit.

Subtiler Druck auf die Länder

Peking versucht, seinen Einfluss bis nach Hamburg auszuweiten. Deutschland und China planen eine Steigerung ihres Handelsvolumens auf 200 Milliarden Euro jährlich. Das Reich der Mitte ist Deutschlands drittwichtigster Handelspartner weltweit.

In Europa ist der Hamburger Hafen mit neun Millionen Container-Einheiten der zweitgrößte, nur das niederländische Rotterdam schlägt mehr um. Antwerpen in Belgien liegt auf Platz drei. China sieht Deutschland als »Tor nach Europa«. Auch deshalb möchte Peking endlich im Hamburger Hafen mitbestimmen und drängt seit Jahren darauf, sich einzukaufen. Doch die Hanseaten mauern, was Malte Siegart vom Natur-schutzbund begrüßt: »Hamburg hat

die Strategie, dass sie sagen, sie wollen gerne selber die Hoheit haben, wie sie ihren gesamten Hafenbetrieb steuern. Und das ist auch eine gute Sache, denn das ist wirklich im Interesse der Öffentlichkeit, dass hier nicht große, u.a. chinesische Reedereien, den Hafenstädten sagen, wie sie ihre Politik zu machen haben.«

China hat in Hamburg noch ein weiteres Anliegen: die Vertiefung der Elbe. Die riesigen Containerschiffe können bisher nur bei Flut ein- und auslaufen, und dann nicht einmal voll beladen. Die Elbvertiefung hätte riesige Kosten für den Steuerzahler zur Folge. Schon jetzt schlägt das Ausbaggern mit jährlich 100 Millionen Euro zu Buche. Ökologisch gäbe es ebenfalls erhebliche Nachteile. Die Salzwassergrenze könnte sich Richtung Stadt verschieben, so dass die Obstbauern im »Alten Land« zu salziges Wasser bekämen. Außerdem würde die Erosion der Uferbereiche durch die stärkeren Bugwellen großer Containerschiffe noch zunehmen. Seitlich der Elbe müssten kilometerlange Ausweichtaschen in die Ufer graben werden, damit die Containergiganten überhaupt aneinander vorbeifahren können.

Dabei gäbe es eine Alternative: den JadeWeserPort bei Wilhelmshaven. Den einzigen deutschen Tiefwasserhafen können alle Containerschiffe voll beladen anlaufen. 2012 eröffnet, umfasst er 390 Hektar Fläche, Kostenpunkt: rund eine Milliarde Euro. Theoretisch könnten hier pro Jahr 2,7 Millionen Standardcontainer umgeschlagen werden. Faktisch waren es 2013 gerade einmal 76 200. Gedacht ist dieser Hub als Drehscheibe für Osteuropa, Skandinavien und Hamburg. Doch einen Container einmal mehr umzuladen bedeutet leicht erhöhte Kosten. Bisher sind die Chinesen nicht bereit diesen Aufpreis zu zahlen. Und weil sie kein Gesetz zwingt, werden die Containergiganten weiter Hamburg anstauern. So hat der deutsche Steuerzahler einmal den JadeWeserPort finanziert und soll nun auch noch die Elbvertiefung zahlen.

Bis 2030 wird sich die Handelsroute Deutschland-China zu fünf-wichtigsten der Welt entwickeln. Weshalb Experten davon ausgehen, dass es, selbst wenn die Elbe nicht ausgebaut würde, nicht zu Arbeitsplatzverlusten im Hafen kommt. Der Stadtstaat ist optimal ins Hinterland vernetzt, was in Wilhelms-

hafen völlig fehlt. Hamburg verfügt über den zweitgrößten Güterbahnhof der Welt. Als Umschlagplatz der Waren vom Meer auf das Festland wird Hamburg seine Bedeutung so schnell nicht verlieren.

Von den 20 größten Containerhäfen liegen neun in China, fünf in Asien, zwei in den USA und drei in Europa. Doch der Abstand ist riesig. Rotterdam baut derzeit seine Kapazitäten massiv aus, wird aber auch 2020 noch zehn Millionen Containereinheiten hinter Shanghai liegen. Deshalb plant Rotterdam eine weitere Erhöhung seiner Kapazitäten auf einen Gesamtumschlag in Höhe von 30 Millionen im Jahr 2035.

China sorgt mit seinen Megashiffen dafür, dass weltweit Staaten Geld investieren müssen, um mithalten zu können. Die Alternative bietet Peking aber ebenfalls: es investiert in die Logistik und darf diese dafür langfristig nutzen. In afrikanischen Ländern hat diese Strategie erfolgreich funktioniert. Chinesische Unternehmen bauen und planen an zahlreichen Häfen wie in Kamerun und Namibia.

Bedroht China die Welt?

Die logistische Präsenz Chinas mit Häfen oder Dienstleistungen rund um den Erdball kann negativ interpretiert werden. Natürlich gibt sie Peking theoretisch die Möglichkeit, diese Infrastruktur auch militärisch zu nutzen. Doch nichts deutet im Moment darauf hin. Kriege hat China seit über 100 Jahren nicht angezettelt. Viel eher will das Land seine eigenen Interessen sichern und wirtschaftlich vorankommen. Allein in den vergangenen 15 Jahren wurden mehr als 67 Millionen Menschen aus der Armut geholt. Heute gehören bereits rund 200 bis 300 Millionen Menschen in China der Mittelschicht an. Deshalb ist die Landflucht enorm, in den nächsten Jahren müssen über 350 Millionen neue Wohnungen gebaut werden – das sind, zum Vergleich, mehr Wohnungen als die USA Einwohner hat.

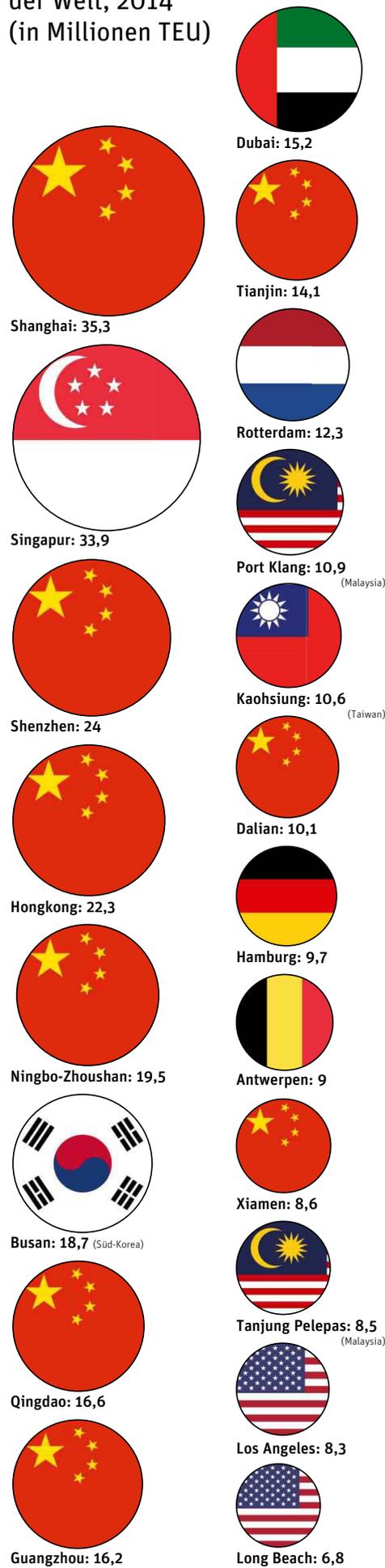
Es sieht so aus, als ob China derzeit andere Sorgen hat, als irgendjemanden militärisch zu bedrohen. Doch viele westliche Politiker trauen Peking aus Prinzip nicht. Aber vielleicht sorgen wirtschaftliche Verzahnungen ja dafür, dass sich feindliche Töne abmildern. Ein chinesisches Sprichwort sagt: »Ein Freund mehr, ein Weg mehr.«



China baut oder plant seit Jahren systematisch eigene Häfen (blaue Punkte) und mietet Schiffsliègeplätze (rote Punkte) an allen wichtigen Seehandelswegen an.

Grafik: Jörg Becker

Umschlagvolumen der 20 größten Containerhäfen der Welt, 2014 (in Millionen TEU)



Quelle für Zahlen: statista, Grafik: nd