

Explosion im Hafen von Beirut ist ein Schlag gegen Chinas Seidenstrasse

06.08.2020, Deutsche Wirtschaftsnachrichten | [Originalartikel](#)

Der Hafen von Beirut sollte aus chinesischer Sicht eine wichtige Rolle beim Aufbau der Neuen Seidenstrasse und beim Handel mit Europa spielen. Doch die Zerstörung des Hafens hat alle Träume zunichte gemacht. Ein schwerer Schlag gegen China und Europa.



Die Schifffahrtsroute des französischen Unternehmens CMA CGN von China nach Europa und zurück. (Grafik: CMA CGN)

Ein Containerschiff von Cosco, einer staatlichen chinesischen Schifffahrtsgruppe, legte im vergangenen Jahr im nordlibanesischen Hafen von Tripolis an und beendete seine Reise als erstes Schiff, das die neue Route des Unternehmens von China zum Mittelmeer anvisiert hatte. Das Interesse Chinas an den Häfen von Tripolis und Beirut hängt direkt mit dem chinesischen Projekt der Neuen Seidenstrasse („One Belt, One Road“) zusammen.

Chinesische Unternehmen haben seit 2017 sechs Delegationen in den Libanon entsandt, sagte die ehemalige libanesischen Finanzministerin Raya Haffar El Hassan den Financial Times. China hat auch ein „Konfuzius-Institut“ in Beirut, um seine „Soft Power“ im Libanon geltend zu machen.

„Der Libanon kann zu einer bezaubernden Perle der Neuen Seidenstrasse werden“, sagte Chinas Botschafter Wang Kejian im vergangenen Jahr auf dem China-Arab Banking and Business Forum. Er bezog sich auf Chinas Politik der Infrastrukturentwicklung entlang seiner historischen Seidenstrassen-Handelsroute, die durch Kredite befeuert und im Allgemeinen von chinesischen Auftragnehmern vorangetrieben wird.

Die weltweiten Häfen spielen hierbei eine enorm wichtige Rolle, um den Seeweg der Neuen Seidenstrasse auszubauen. Dass China die Häfen von Beirut und Tripolis in die Neue Seidenstrasse einbetten könnte, erwähnte der libanesischer Parlamentarier Samir Jisr nach Angaben der Nachrichtenagentur Xinhua im vergangenen Jahr.

Hinzu komme, dass die Häfen eine wichtige Rolle beim Wiederaufbau Syriens spielen sollen. „Der Libanon verfügt neben qualifizierten Arbeitskräften auch über erfolgreiche Dienstleistungssektoren wie Bank- und Finanzwesen, die für diejenigen, die an einer Teilnahme am Wiederaufbau Syriens interessiert sind, ein wichtiges Kapital darstellen können“, so Jisr.

Paul Haenle, ehemalige nationaler Sicherheitsberater der USA der China-Abteilung, bestätigte gegenüber den Financial Times das grosse Interesse Chinas an den libanesischen Häfen, um im Rahmen der Neuen Seidenstrasse den Wiederaufbau Syriens zu bewerkstelligen. Der Wiederaufbau Syriens würde voraussichtlich mindestens 200 Milliarden Dollar kosten.

China überwacht eigene Häfen nach Explosion in Beirut

Nachdem am 4. August 2020 der Hafen von Beirut aufgrund einer gigantischen Explosion komplett zerstört wurde, ergriff die Regierung in Peking sofortige Massnahmen an ihren eigenen Häfen. Am Tag des Unglücks ordnete sie eine Sicherheitsinspektion auf den Häfen, den chemischen Industrieparks, in Lagerhäusern und anderen Orten an, in denen giftige und gefährliche Gegenstände gelagert werden. Auch Anlegeplätze wurden inspiziert, berichtet die Global Times, die das Sprachrohr der Kommunistischen Partei Chinas ist. Die Regierung in Peking befürchtet, dass im Libanon ein Chaos ausbrechen könnte, das das Land als wichtigen Umschlagplatz des östlichen Mittelmeeres vollständig lahmlegen könnte.

Die Explosion im Hafen von Beirut, einem Drehkreuz im östlichen Mittelmeerraum, hat den chinesischen Reedereien einige Unsicherheiten bereitet. Der chinesische Handelsschifffahrtsriese COSCO Shipping Corporation teilte am Mittwoch mit, dass es über zwei mit dem Hafen verbundene Schifffahrtswege verfüge.

Warum der Hafen von Beirut wichtig ist

Warum der Hafen von Beirut so wichtig ist für die Neue Seidenstrasse, hat folgende Gründe: Er ist die grösste Schifffahrts- und Abfertigungsstelle im Libanon, über die laut der Website des Hafens etwa 70 Prozent des ein- und ausgehenden Handelsverkehrs zum und vom Land geleitet werden.

Der Hafen befindet sich in einem strategischen Bereich, der die Handelsmärkte Asiens, Europas und Afrikas miteinander verbindet, wodurch sich die

Dauer kommerzieller Navigationsreisen im Vergleich zu anderen Strecken verringert.

Der Hafen hat eine direkte Verbindung zu 56 Häfen auf den drei Kontinenten und empfängt und exportiert Waren in Zusammenarbeit mit 300 anderen Häfen weltweit. Im Jahr 2018 erhielt der Hafen von Beirut etwa 7,05 Millionen Tonnen Waren, was 72 Prozent der gesamten Warenimporte über das Meer entspricht, verglichen mit Exporten von fast einer Million Tonnen, was 78 Prozent des gesamten Exportvolumens entspricht.

Das libanesische Verkehrsministerium hatte eine Ausschreibung für die Konzession des Hafencontainerterminals in Beirut mit Anträgen bis zum 17. März 2020 veröffentlicht. Interessiert war unter anderem CMA CGM, ein französisches Schifffahrts- und Logistikunternehmen mit Sitz in Marseille. Ob ein Angebot von COSCO vorliegt, ist unbekannt.

Schwerer Rückschlag für China und Europa

Die Zerstörung des Hafens von Beirut hat neben den Chinesen auch europäische Schifffahrtsunternehmen schwer getroffen. Die Hapag-Lloyd AG, die in der Schweiz ansässige MSC (Mediterranean Shipping Company), CMA CGM und COSCO müssen nun alternative Häfen nutzen. Als Ausweichhafen bietet sich der libanesische Hafen von Tripolis an, der allerdings weitaus kleiner ist als der Hafen von Beirut.

In Europa will China den Hafen von Piräus zum grössten Handelshafen Europas machen, um den Handel zwischen China und Europa zu intensivieren. Eine Investition in Höhe von 600 Millionen Euro wird derzeit getätigt.

Im Jahr 2016 erwarb COSCO 51 Prozent des Hafens von Piräus für 280,5 Millionen Euro. Der Hafen wurde als chinesisches Tor nach Mitteleuropa über den Balkan angesehen. In den letzten Jahren hat China durch Projekte wie die Modernisierung der Eisenbahnstrecke Belgrad-Budapest in die Strassen- und Schieneninfrastruktur auf der Balkanhalbinsel investiert.

China hat sein Augenmerk auf Häfen an der nördlichen Adria gerichtet, was bereits dazu geführt hat, dass Italien die erste G7-Nation ist, die dem Projekt zur Neuen Seidenstrasse beigetreten ist. Rom und Peking erwägen, Triest als Schlüsselhafen der Neuen Seidenstrasse auszubauen.

Italien schlug zunächst den Hafen von Genua vor, aber China interessierte sich aufgrund seiner Lage auf der Achse von der Ostsee bis zu den adriatischen Seehäfen mehr für Triest. Ein Memorandum of Understanding (MoU) zwischen den beiden Ländern wurde im März 2019 als erster Schritt zu einer verstärkten Zusammenarbeit in den Bereichen Investitionen, Handel und Infrastruktur unterzeichnet. Die Europäische Kommission äusserte sich

besorgt über das MoU, aber Italien sah darin eine Chance, seine Handels- und Investitionsbeziehungen mit China zu stärken.

Zu der Zeit gab es Medienberichte, wonach italienische Beamte behaupteten, China habe bei der Entscheidung für eine Zusammenarbeit mit Piräus einen „Fehler“ gemacht und nach Alternativen gesucht.

Frans-Paul van der Putten, leitender wissenschaftlicher Mitarbeiter am Clingendael-Institut, sagt jedoch, Peking sei offenbar daran interessiert, Häfen sowohl in Griechenland als auch an der nördlichen Adria zu entwickeln.

„Unabhängig davon, ob chinesische Unternehmen ein dauerhaftes Engagement für einen der Häfen an der Nordadria eingehen, scheint China fest entschlossen zu sein, sowohl griechische als auch adriatische Häfen als Tore nach Mitteleuropa weiterzuentwickeln, um langfristig den Handel zwischen China und der EU zu stärken, und den chinesischen Einfluss auf die wichtigsten Handelswege zu erhöhen“, sagte van der Putten bne INTELLINEWS.