

China's groeiende havenimperium voedt westers wantrouwen



Met een nieuw miljardenproject in Koeweit breidt China zijn commerciële havenimperium verder uit. Tot wantrouwen van het Westen, dat vreest dat China de vele diepzeehavens ooit ook militair zal gebruiken.

Naar Chinese normen is 4 miljard dollar geen immens bedrag. En toch zal het contract dat de China Communications Construction Company (CCCC) net voor Kerstmis ondertekende in Koeweit, president Xi Jinping een brede glimlach hebben bezorgd. Het betekent dat een van de invloedrijkste Chinese staatsbedrijven op het eiland Bubiyan nu officieel een nagelnieuwe haven mag ontwerpen én bouwen.

De nieuwe Mubarak Al-Kabeer-haven wordt niet zomaar een haven, maar een echte diepzeehaven. Het miljardenproject omvat de constructie van een vaargeul en havenbekken tot aanzienlijke dieptes om de grootste containerschepen ter wereld te kunnen ontvangen. Vandaag kunnen die de andere zeehavens in Koeweit (Shuwaikh, Doha en Shuaiba) nog niet binnenvaren.

Nieuwe Zijderoute

De nieuwe diepzeehaven - door beide landen uitgeroepen tot "een modelproject" - moet de diplomatieke samenwerking tussen China en Koeweit verder versterken. De kleine oliestaat hoopt op die manier zijn economie te kunnen diversifiëren en zich in het Midden-Oosten te kunnen opwerken tot een regionaal handelsknooppunt. Voor Peking past het nieuwe havenproject naadloos in de verdere ontwikkeling van het zogeheten Belt and Road Initiative (BRI), een wereldwijd infrastructuurproject dat ook wel de Nieuwe Chinese Zijderoute wordt genoemd. Dat gigaproject omvat niet alleen een wereldwijd havenimperium, maar ook talloze buitenlandse investeringen in wegen, luchthavens, spoorwegen en energiecentrales.

"Met dat gigantische netwerk wil Peking ook de komende jaren zijn greep op de wereldhandel versterken, in de hoop zo de voortrazende Chinese exportmachine draaiende te houden", zegt haveneconoom Thierry Vanellander van de Universiteit Antwerpen. "Enerzijds door massaal grondstoffen te importeren, anderzijds door almaar meer producten te exporteren. Als gevolg van de hoge Amerikaanse importtarieven die de regering-Trump heeft opgelegd, zit het land opgescheept met een enorme industriële overproductie. Die probeert het nu goedkoop elders te dumpen."

Voorlopig lukt dat. De landen die deelnemen aan het Belt and Road Initiative waren in 2024 samen goed voor 2.667 miljard euro (22.000 miljard yuan) aan inkomsten uit export én import samen, meldde *China Daily* onlangs. Dat is goed voor meer dan de helft van het totale handelsvolume van China. En ondanks Trumps handelsoorlog is in 2025 vooral de

handel met niet-westerse landen opnieuw fors gegroeid.

90 diepwaterhavens

De uitbouw van een wereldwijd havenimperium was daarbij cruciaal. Volgens recente data verzameld door Isaac Kardon, China-expert bij Carnegie Endowment for International Peace en auteur van het boek *China's law of the sea: the new rules of maritime order*, bezitten of beheren Chinese bedrijven vandaag - volledig of gedeeltelijk - terminals in meer dan 90 diepwaterhavens. Tel je alle havenprojecten in het buitenland mee, dan kom je volgens de internationale denktank Council on Foreign Relations op papier zelfs uit bij 127 havenprojecten, waarvan er vandaag al 115 actief ofwel in aanbouw zijn. (zie kaart)

In dat lijstje vind je onder meer de op vijf na grootste containerhaven van Europa (Piraeus in Griekenland), de eerste diepzeehaven in Zuid-Amerika (Chancay in Peru), en belangen in meer dan een derde van alle commerciële havens in Afrika. Of nog, dichterbij huis, door China (mee) gerunde terminals in de havens van Zeebrugge (staatsbedrijf Cosco) en Antwerpen (DP World, waarin Cosco 20 procent bezit).

De mate van controle die de Chinese overheid uitoefent over de betrokken havens, varieert sterk. De havens aan beide zijden van het Panamakanaal die worden beheerd door CK Hutchison, een conglomeraat gevestigd in Hongkong, werden ooit beschouwd als politiek onafhankelijk van Xi Jinping. Maar door de recente pogingen van Peking om de autonomie van Hongkong fors in te perken, is dat inmiddels veranderd.

In andere gevallen is de invloed van Peking minder dubbelzinnig: Piraeus in Griekenland en Chancay in Peru zijn eigendom van China Cosco Shipping Corp, dat in januari door het Pentagon op de zwarte lijst werd geplaatst vanwege vermeende banden met het Chinese Volksbevrijdingsleger. "Er zijn zelfs stemmen die zeggen dat de schepen van de staatsrederij Cosco in een handomdraai kunnen omgebouwd worden tot transportschepen voor militairen", voegt Vanelslander daar veelzeggend aan toe.

Opvallend ook: de investeringen zijn strategisch gericht op 's werelds drukste havens, die samen de belangrijkste knooppunten vormen voor de wereldwijde goederenstroom (zie lijst). Verbazend is dat niet. China had in 2024 een aandeel van ongeveer 15 procent in de wereldwijde goederenexport - veel meer dan welk land ook. Geen wonder dat Peking er alles aan doet om via gerichte investeringen in havens die enorme commerciële belangen te beschermen. Wie iets anders beweert, zo meldde Peking onlangs in een reactie bij *Bloomberg*, heeft uitsluitend als doel "de reputatie van China als handelsnatie te besmeuren".

Militaire risico's

Maar experts als Kardon denken daar anders over. Veel van de diepzeehavens in het Chinese netwerk hebben volgens hem "een dubbele functie". Ze kunnen ook oorlogsschepen ontvangen of Peking helpen bij het vergaren van militaire inlichtingen. Niet onbelangrijk voor een land als China, dat officieel slechts één overzeese militaire basis telt in het buitenland: in het kleine Afrikaanse land Djibouti. Die werd oorspronkelijk gebouwd als een "logistiek knooppunt" net naast een haven die al in Chinees bezit was. Intussen hebben ook havens in Griekenland, Nigeria en Sri Lanka al Chinese oorlogsschepen verwelkomd.

"De havens die China kiest, zijn vaak strategisch gelegen rond 'choke points': potentiële knelpunten in de wereldhandel", wijst Vanelslander op de geopolitieke risico's, zowel militair als economisch. "De haven van Piraeus bevindt zich strategisch tegenover de ingang van het Suezkanaal. De nieuwe diepzeehaven in Koeweit ligt op een belangrijke

olietransportroute tussen Europa en Azië. En de haventerminal die het Chinese Cosco in Zeebrugge in handen heeft, ligt vlak aan een smalle doorgang in de Noordzee, een van de drukst bevaren zeeën ter wereld.”

Populisme

Nu China weer volop militaire oefeningen uitvoert rondom Taiwan, is het de vraag hoe agressief Peking dat wereldwijde havennetwerk zal inzetten in oorlogstijd. Het wantrouwen daarover groeit. India heeft zich al verzet tegen de Chinese invloed op de stragisch gelegen havens in Pakistan en Sri Lanka, terwijl Australië van plan is de haven van Darwin terug te vorderen van het Chinese bedrijf Landbridge, dat de haven contractueel voor 99 jaar leest. “Puur populisme”, vindt Vanelslander, die vreest dat het erg moeilijk zal zijn om de Chinese maritieme invloed terug te draaien. “Dat zal ons minstens torenhoge schadevergoedingen kosten. En willen we dat wél? Zonder handel met China kunnen we niet.”

Nico Tanghe