Olaf ‘schoothond van China’ Scholz zet Duitse economie in de uitverkoop

Geschreven Door **Rico Stevens** op **28 apr, 2023**

Oh, oh, Olaf, wat doe je nou? De Duitse bondskanselier, Olaf Scholz, drukt door om de gedeeltelijke verkoop van de haven van Hamburg aan China gerealiseerd te krijgen. Dit, ondanks het feit dat zijn coalitiepartners, de ministeries van Buitenlandse Zaken en Economie, de Verenigde Staten, en nu ook het Duitse Bureau voor Veiligheid van Informatie, duidelijk aangeven dat het een slecht idee is. En zo neemt de invloed van Peking in onze contreien weer toe.

Net als je dacht dat het Europese beleid rond China niet chaotischer kon worden, beslist de Duitse bondskanselier Olaf Scholz om trouwe schoothond van Peking te gaan spelen. In plaats van te luisteren naar zijn eigen veiligheidsdiensten en regering, kiest hij er toch voor om een deel van de Hamburgse haven te verkopen aan de grootste geopolitieke concurrent van het Westen.

De reden voor die op het eerste gezicht domme beslissing is eenvoudig: economische activiteit. Als voormalig burgemeester van Hamburg wil hij die stad zo veel mogelijk op de kaart zetten, en de miljarden potentiële Yuans blinken nu al in Scholz’ ogen.

Maar je moet natuurlijk geen genie zijn om te begrijpen dat dit een bedenkelijke, zeg maar slechte beslissing is. Net nu we de gevolgen hebben ingezien van onze energieafhankelijkheid van Rusland, gaat Scholz de verwevenheid met China vergroten. Een beslissing die Peking grotere invloed op de Duitse economie zal geven.

Iedereen tegen?

Het zijn voor alle duidelijkheid niet alleen wij die deze verkoop een slecht plan vinden. De Duitse ministeries van Economische Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie, Verkeer en Financiën én Buitenlandse Zaken zijn allemaal tegen. En voor goede redenen.

Onderzoek heeft al uitgewezen dat er naast het geopolitieke gevaar nog belangrijke argumenten zijn tegen het toelaten van de verkoop.

Zo zou het Chinese staatsbedrijf COSCO bij deze deal niet alleen een zuiver financiële participatie krijgen, maar ook een directeur en inspraak in concrete beslissingen.

Aangezien China al de belangrijkste klant van de haven is, zou dat soort participatie in de containerterminal tot “chantagemogelijkheden” kunnen leiden, aldus de Duitse veiligheidsdiensten.

En ook in het ARD-magazine “Panorama” was een paar maanden geleden al een duidelijke waarschuwing te horen. Daarin kwam naar voren dat “de langetermijnstrategie van de Chinezen wel eens zou kunnen zijn om de controle over de hele toeleveringsketen in Europa, zowel digitaal als maritiem, over te nemen.”
China zou ook een concurrentievoordeel kunnen krijgen, en er is een duidelijk gevaar voor “misbruik van economische macht”.

Scholz zelf beweert dat daar niets van aan is, hij heeft het over ‘louter economische samenwerking’. Maar getuigenissen uit de Duitse bedrijfswereld bewijzen dat zulk economische machtsmisbruik *nu* al aan de gang is.

De Chinese ambassade heeft het voorbije jaar namelijk al meermaals contact opgenomen met Duitse bedrijven. En de boodschap van de Chinezen was duidelijk: ‘Je bent maar beter voorstander van Chinese toegang tot de haven van Hamburg – of dit zal gevolgen hebben’.

Alle hens aan dek

Het is dus duidelijk overduidelijk dat deze verkoop Peking macht geeft over de Europese economie. Daarom is het eens zo vreemd dat Scholz eigenlijk zelfs een groter deel van de haven in de uitverkoop wilde zetten. China zou volgens de oorspronkelijke deal meer dan een derde (zo’n 35 procent) in handen gaan krijgen.
Maar dat bestempelde die zes eerder genoemde ministeries als te gevaarlijk.

Dan zou je denken dat de Bondskanselier het plan liet *varen* (pun intended), maar nee hoor. Hij had een handig trucje klaar. Door het aandeel dat COSCO mocht overnemen van 35 naar 24,9 procent te verlagen, kon de deal wettelijk gezien niet meer worden geblokkeerd. Onder 25 procent hebben de ministeries er immers niets meer over te zeggen.

Tot de terminal ook door de Duitse veiligheidsdienst als “kritieke infrastructuur” werd bestempeld. Daardoor kunnen de andere ministeries al veto’s kunnen stellen vanaf 10 procent.

De Groene minister van Economie, Robert Habeck, dringt bijvoorbeeld al aan op een nieuwe evaluatie. Indien de ministeries daarbij tot de conclusie komen dat het aandeel van 24,9 procent inderdaad te hoog is, kan COSCO gedwongen worden haar investering in de Hamburgse terminal terug te schroeven tot 9,9 procent.

Om maar te zeggen, de tegenstanders halen alles uit de kast om de verkoop te bemoeilijken.

De vlucht vooruit

Maar er zijn dus ook voorstanders. Scholz’ SPD-partijgenoot en parlementslid Adis Ahmetović bijvoorbeeld, verdedigt de huidige deal met een passie. Hij zei: “Naar mijn mening vormt het minderheidsbelang van 24,9 procent (…) geen bedreiging voor onze kritieke infrastructuur of voor de openbare orde en veiligheid.”

Dat zijn ‘mening’ lijnrecht tegenover het advies van de Duitse veiligheidsdienst staat deert hem blijkbaar niet.

En ook de huidige Hamburgse burgemeester, Peter Tschentscher, zou de deal liefst zien doorgaan. Hij waarschuwde zelfs dat een eventueel verbod op de COSCO-overname “een eenzijdig, concurrentieverstorend nadeel voor Hamburg zou betekenen ten opzichte van Rotterdam en Antwerpen, waar COSCO al terminalaandelen bezit.”

En inderdaad, zowel in de havens van Rotterdam en Antwerpen, als meer recent in Zeebrugge, is COSCO serieus verankerd. Je kan dan argumenteren dat ‘als zij het mogen, waarom wij dan niet?’.

Ingrijpen geblazen

Maar de meeste investeringen in die havens vonden jaren geleden plaats, toen we te maken hadden met een heel ander China. Intussen is Peking een pak agressiever geworden, zowel economisch als militair. Dus nu *weten* we dat het een slecht idee is om hen al te veel macht te geven over onze economische knooppunten.

We kunnen dan ook enkel hopen dat Scholz toch nog het licht ziet. Maar de kans dat hij alsnog begrijpt dat deze verkoop op korte termijn wel goed is voor Hamburg, maar eigenlijk bijzonder contraproductief werkt, is klein.

Het is dan ook dringend nodig dat de Europese Unie het heft in handen neemt. Er moeten regels komen rond zulke strategische verkopen, en een gemeenschappelijke Europese strategie is broodnodig.

Dat is de enige manier om een ‘race naar de bodem’ te voorkomen, waarbij COSCO van land naar land gaat om de havens en lokale regeringen tegen elkaar uit te spelen.