

# Der Zwergstaat mit den langen Armen

Für Singapur ist die ganze Welt wirtschaftliches Hinterland – dank dem Gewicht seines Hafens

Singapur hat früh damit begonnen, das eigene Überleben auch jenseits der Grenzen zu sichern. Heute nimmt der Stadtstaat durch eine strategische Wirtschaftspolitik weltweit Einfluss.

IVO MIJNSSEN, SINGAPUR

Aus der Vogelperspektive ähneln die Hunderten von Tankern vor dem Hafen von Singapur Spielzeugschiffen. Vom Dock aus gesehen sind sie aber Riesen; beladen mit bis zu 19 000 Containern, kreuzen sie in der Strasse von Singapur. Im streng bewachten Hafengelände spielen die 8000 Angestellten tagein, tagaus Tetris. Unterstützt von einem fast vollständig computerisierten Planungssystem, entladen, stapeln und bewegen sie die Güter der Weltwirtschaft – jedes Jahr über 30 Millionen Container. Fast rührend anachronistisch wirken in diesem futuristischen Universum die Topfpflanzen, welche die Transportwege unterteilen, und die vielen Plakate: «Arbeite sicher», «Komm gut nach Hause» und «Pass auf deinen Rücken auf».

## Lebensader der Nation

Der Hafen hat den Zwerg Singapur mit seiner Gesamtfläche von nur knapp 720 Quadratkilometern in eine globale Wirtschaftsmacht verwandelt. Er verbindet den Stadtstaat mit der Welt und verschafft ihm so das «wirtschaftliche Hinterland», das der asiatischen Nation seit ihrer Unabhängigkeit 1965 fehlt (siehe Kasten). Tatsächlich reichen Singapurs Fühler heute um den ganzen Erdball, massgeblich ausgehend vom Hafen. Dieser ist strategisch ideal placiert: Die Strasse von Malakka zwischen Indonesien und Malaysia, durch die ein Viertel des Welthandels abgewickelt wird, bildet gleichzeitig das Eingangstor von Europa nach Asien.

Die Hafentreiberfirma PSA ist die grösste der Welt, der Hafen selbst kommt hinter Schanghai auf Platz zwei. Die PSA besitzt oder betreibt Terminals in 15 Ländern von China über Indien bis nach Antwerpen und zum Panama-Kanal. Wie es sich für Singapur gehört, tritt der Hafentreiber sehr diskret auf, und ihre Engagements geben selten zu Kontroversen Anlass. Dabei steht eigentlich der singapurische Staat hinter der PSA: Sie ist eine Tochterfirma der mächtigen Temasek-Holding, die zwar privatisiert wurde, aber dennoch von der Regierung kontrolliert wird und ein Portfolio von umgerechnet 162 Milliarden Franken verwaltet.

Gegenüber den Medien geben sich Staatsfonds und PSA zugeknöpft. Auch beim Besuch des Hafengeländes, der im Rahmen des stars Singapore Symposium stattfand, darf keiner der Anwesenden den Bus verlassen oder Fotos schiessen. Gerne präsentiert die PSA hingegen ihre Expansionspläne in der Öffentlichkeit. Dabei tritt auch der starke Mann im Stadtstaat, Premierminister Lee Hsien Loong, als Werbeträger auf. So erklärte er anlässlich des Nationalfeiertages 2013, Aus- und Neubau des Hafens widerspiegeln die besten Eigenschaften Singapurs: «selbstbewusst sein, vorausschauen, grosse Ziele anvisieren». Tatsächlich sind die Pläne beeindruckend. Die PSA baut auf neu gewonnenem Land in Tuas, an der malaysischen Grenze, einen neuen Hafen. Dieser soll fast doppelt so viele Container umschlagen wie bisher – 65 Millionen pro Jahr. Die ersten Terminals sollen ab nächstem Jahr einsatzbereit sein. Die Gesamtkosten des Projektes sind unbekannt, gehen aber in die Milliarden; alleine die erste Phase bis 2027 schlägt mit umgerechnet über 3 Milliarden Franken zu Buche.

Da die singapurische Regierung alle relevanten Akteure kontrolliert, kann sie ganzheitlich planen: Im riesigen frei werdenden Hafengebiet in der Innen-



Die Skyline von Singapur zeigt: Die Hafenstadt hat sich zu einem internationalen Finanzzentrum entwickelt.

EDGAR SU / REUTERS



Als britische Kolonie hatte Singapur 1952 ausser dem Hafen noch nicht viel zu bieten.

ULLSTEIN

stadt sollen neue Wohnungen und Büros für die Finanzbranche entstehen. Der Raum ist knapp in Singapur, das zentral gelegene Land entsprechend wertvoll. Die Industrie wird in Tuas konzentriert. Dies soll die Effizienz erhöhen, da die Verkehrsströme zu Wasser und an Land besser entflochten werden.

## Zwischen zwei Grossmächten

Der starke Ausbau des Hafens ist ein kühnes Projekt in einer unsicheren Zeit, dies geben auch PSA-Vertreter hinter vorgehaltener Hand zu. Ob sich die Expansion nämlich einstellt, hängt stark von ökonomischen, aber auch geopolitischen Faktoren ab. So bauen zahlreiche regionale Akteure ihre Häfen aus, während die Wirtschaft des Wachstumstreibers China schwächelt. Der Konkurrenzkampf wird deshalb härter.

Unbestritten ist, dass der Hafen von Singapur gute Karten hat. Er ist jetzt schon der modernste der Welt, und der Neubau soll noch stärker automatisiert und optimiert werden. Während Hafentarbeiter in Europa, aber auch in Indien, immer wieder gegen solche Umwälzungen protestiert haben, muss sich Singapur darum keine Sorgen machen. Zwar heisst es, das gesamte Hafenspersonal sei

in Gewerkschaften organisiert, doch sind diese im korporatistischen Singapur keine unabhängigen Akteure. Vielmehr verschafft der staatlich durchgesetzte Arbeitsfrieden und sein Ruf als Hort der Stabilität dem Hafen einen Vorteil im internationalen Geschäft. Gespräche mit Arbeitern, von denen viele aus dem benachbarten Ausland stammen, sind beim Besuch des Hafens nicht möglich.

Zudem ist der Hafentreiber PSA an zahlreichen regionalen Häfen beteiligt und hat diese in sein Dienstleis-

tungsnetz integriert. So sieht er auch die «maritime Seidenstrasse», deren Ausbau China resolut vorantreibt, weniger als Bedrohung denn als Wachstumschance: Drei Viertel seiner Terminals liegen bereits entlang dieser Handelsroute. Die PSA hält zudem Beteiligungen an chinesischen Häfen. Eher eine Konkurrenz ist die chinesisch initiierte «Neue Seidenstrasse», die einen Teil des Seehandels auf Schienen verlagern wird.

Noch weniger kontrollierbar sind die steigenden geopolitischen Spannungen

im angrenzenden Südchinesischen Meer. Politische Stabilität ist für eine prosperierende Wirtschaft eine unerlässliche Vorbedingung. Deshalb habe Singapur immer auf gute Beziehungen mit seinen Nachbarn gesetzt, erklärt Professor Jing Huang, ein Experte für amerikanisch-chinesische Beziehungen an der National University of Singapore: «Singapur ist politisch und wirtschaftlich der am besten vernetzte Staat in der Region.» Der Stadtstaat sei stets gut gefahren als neutraler Akteur.

Huang beobachtet aber auch, dass Singapur im sich aufheizenden Konflikt zwischen China und den USA unter Druck kommt, sich auf eine Seite zu schlagen. Die Beziehungen zu China sind sehr eng, kulturell, wirtschaftlich und politisch. So geben die ethnischen Chinesen innerhalb der singapurischen Führung den Ton an. Gleichzeitig haben die Amerikaner die Briten als wichtigsten westlichen Verbündeten abgelöst. Staatsgründer Lee Kwan Yew liess einst auf eigene Kosten extra ein Dock bauen, um den Flugzeugträger der amerikanischen 7. Flotte zu beherbergen. Bis heute nutzt diese den Hafen als zentrale Versorgungsstation in Asien.

Für Singapur besteht das aussenpolitische Dilemma demnach darin, seine abwägende Haltung beizubehalten, da es bei einem klaren Positionsbezug in jedem Fall viel zu verlieren hat. Huang glaubt allerdings, dass Singapurs Rolle als Mittler durchaus im längerfristigen Interesse der Amerikaner und Chinesen sein könnte. Beide Seiten anerkannten Singapur als «ehrlichen Makler», der als Mediator wichtige Dienste leisten könne. So fädelte der Stadtstaat im November letzten Jahres ein Treffen zwischen den Präsidenten von Taiwan und China in Singapur ein, an dem es zu einem als historisch gefeierten Handschlag kam. Als Partner sei Singapur politisch und wirtschaftlich für die USA und China deshalb unersetzlich, was sie nicht leichtfertig aufs Spiel setzen würden.

## Enorme Rüstungsausgaben

Dennoch: Der unorthodoxe sicherheitspolitische Ansatz Singapurs bedeutet nicht, dass das Land auf eine militärische Rückversicherung verzichtet. Es kann und will sich trotz seinem grossen wirtschaftlichen Einfluss der Rüstungsspirale in der Region nicht entziehen. Die Seefahrernation setzt gerade auch auf seine Marine, um den Hafen als strategische Ressource zu schützen. Singapur verfügt über die modernsten Boote in der Region, darunter auch Tarnkappenschiffe und Raketen mit einer Reichweite von 100 Kilometern, meist geliefert von den USA. In den letzten Jahren hat Singapur Milliarden in die Modernisierung und den Ausbau seiner Streitkräfte investiert: Laut dem Friedensforschungsinstitut SIPRI hat Singapur seine Militärausgaben zwischen 2005 und 2015 um fast eine Milliarde auf jährlich umgerechnet knapp 10 Milliarden Schweizerfranken gesteigert.

Damit gibt der Stadtstaat mit mehr als 1700 Dollar pro Kopf proportional zehnmal mehr für die Rüstung aus als China – und praktisch gleich viel wie die Supermacht USA. In Asien ist der Stadtstaat der absolute Spitzenreiter. Zudem wendet Singapur das Konzept eines auf die ganze Welt verteilten Hinterlandes auch im militärischen Bereich an: Als einziges südostasiatisches Land verfügt es über eine Tankerflotte, die es ihm erlaubt, seine Kampfflugzeuge über Tausende von Kilometern in der Luft zu halten. Seine Militäreinheiten sind permanent in zahlreichen verbündeten Ländern stationiert. So stehen Staffeln der Flugwaffe auf nicht weniger als neun Stützpunkten in den USA, Australien und Frankreich. Sie halten sich primär zu Trainingszwecken im Ausland aus, garantieren aber auch die Fähigkeit, auf einen Überraschungsangriff auf den Kleinstaat zu reagieren. Auch militärisch hat sich Singapur so eine Rückversicherung zugelegt, sollten die Gezeiten rauer werden.

## Singapurs historisches Trauma

Staatgründer Lee Kwan Yew habe verstanden, dass Singapur seinen Einfluss auch ausserhalb der Grenzen sichern musste, um zu überleben, erklärt der Politologieprofessor Jing Huang. Dabei habe die traumatische Erfahrung des Zweiten Weltkriegs eine zentrale Rolle gespielt, als die Japaner völlig unerwartet im heutigen Malaysia einfielen und Singapur vom Festland abschnitten. Trotz militärischer Überlegenheit entschied sich der Kommandant der britischen Kolonialtruppen zur Kapitulation, weil er fürchtete, dem Stadtstaat

gehe das Frischwasser aus. Die Japaner besetzten daraufhin Singapur und ermordeten Zehntausende von ethnischen Chinesen. Auch als Singapur zwanzig Jahre später über Nacht in die Eigenständigkeit gezwungen wurde, war es nach der Trennung von Malaysia territorial und mit seinen knapp fünf Millionen Einwohnern zu klein, um ein gewichtiger Machtfaktor im herkömmlichen Sinne zu werden. Deshalb habe die Führung auf eine wirtschaftlich getriebene Expansionsstrategie gesetzt, um Einfluss zu wahren, sagt Huang.