

Maritime Engpässe werden zur neuen geopolitischen Hauptbühne

Wie Meerengen und Kanäle als Druckmittel in einer
multipolaren Welt instrumentalisiert werden

AUTOREN

Felix Kleiner

DATUM

Juli 2025

Inhaltsverzeichnis

Wandel der Weltordnung: Vom Gleichgewicht zur Blockbildung	3
Chokepoints in der aktuellen Weltlage	8
Neue Gewinner: Wer von der neuen Meeresgeopolitik profitiert	9
Case Study: China blockiert selektiv das Südchinesische Meer	12
Über die Autoren	16

Über 80-90 % des globalen Warenhandels werden über den Seeweg transportiert¹. Engstellen wie Meerengen und Kanäle fungieren dabei als Versorgungsadern der Weltwirtschaft: Werden diese maritimen Engpässe blockiert, droht dem Welthandel ein Infarkt mit extremen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Bereits 1890 formulierte Seestrategie Alfred Thayer Mahan treffend:

Damit meinte er nicht nur Kriegsflotten, sondern vor allem die Schlüsselstellen der Schifffahrtsrouten - wer diese sogenannten Chokepoints kontrolliert, kann ganze Volkswirtschaften aushungern lassen, ohne einen Schuss abzugeben .

In der Vergangenheit genossen die globalen Seeverbindungen eine durch westliche Hegemonie gesicherte Stabilität. Heute jedoch, in einer Ära neuer Großmachtrivalitäten, geraten die Ozeane und ihre Engpässe zur Hauptbühne geopolitischer Konflikte. Ereignisse wie die Blockade des Suezkanals 2021 oder jüngste Angriffe im Roten Meer haben die Verletzlichkeit der Handelswege offenbart. Großmächte wie China und regionale Akteure wie Iran oder rebellische Gruppen (etwa die Huthi im Jemen) nutzen zunehmend maritime Nadelöhre als Druckmittel, um politische oder wirtschaftliche Vorteile zu erzwingen. Die offene See entwickelt sich damit - bildlich gesprochen - vom freien "blauen Ozean" zur umkämpften Zone.

Im Folgenden analysiere ich den Wandel der Weltordnung die Bedeutung maritimer Chokepoints erhöht hat, welche strategischen Engstellen aktuell besonders im Fokus stehen und wer die Gewinner dieser Entwicklung sind. Eine Fallstudie zur schleichenden Blockade im Südchinesischen Meer durch China illustriert abschließend die neue Dynamik.

Wandel der Weltordnung: Vom Gleichgewicht zur Blockbildung

Früher: Hegemoniale Ordnung und garantierte Seewege

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts - insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg - sorgten die USA und ihre Alliierten (z.B. NATO) für ein weitgehend stabiles maritimes Sicherheitssystem. Die US-Marine fungierte als "Polizist der Meere" und gewährleistete die Offenheit der wichtigsten Handelsrouten . Historisch hatten diese Rolle zuvor andere Seemächte übernommen (Portugal im 16. Jh., die Niederlande im 17. Jh., Großbritannien im 18./19. Jh.). Seit Beginn des 20. Jahrhunderts sicherten primär die Vereinigten Staaten die Seewege ab - eine teure Aufgabe, aber für den Hegemon USA lohnend, da er selbst am meisten vom freien Handel profitierte.

Unter diesem US-geführten System - untermauert durch internationale Vereinbarungen wie die UN-Seerechtskonvention (UNCLOS) - blieben maritime Engpässe für den zivilen Verkehr meist offen. Klare Machtverhältnisse schreckten potenzielle Störer ab, und Vorfälle (z.B. Piraterie) wurden durch multinationale Marineeinsätze eingedämmt. Selbst während des Kalten Krieges kam es - von einzelnen Krisen abgesehen - nicht zu gezielten Blockaden wichtiger Meerengen durch die Supermächte. Das "Gleichgewicht des Schreckens" sorgte für Zurückhaltung, und die wirtschaftliche Interdependenz tat ihr Übriges, offenen Seestreit zu vermeiden. Kurzum: Stabile Machtverhältnisse und eine anerkannte Ordnungsmacht garantierten die Sicherheit der maritimen Handelsströme .

Jetzt: Multipolare Welt und Rückkehr der "Zone der Gewalt" auf See

Mit dem Aufstieg neuer Mächte und der Erosion der alten Ordnung hat sich das Blatt gewendet. Wir leben in einer multipolaren Welt, in der keine einzelne Macht mehr alle Seewege weltweit absichern kann - und teils auch nicht will. Internationale Regime sind geschwächt: Zwar existieren weiterhin Institutionen wie UNCLOS, doch ihre Durchsetzung scheitert oft an Machtpolitik. Ein Beispiel ist das Urteil des Haager Schiedshofs 2016, das Chinas ausgedehnte Ansprüche im Südchinesischen Meer für illegal erklärte - Peking ignoriert es bis heute .

Der Staatsrechtler Carl Schmitt beschrieb herrschaftsfreie Räume einst als "Zone der Gewalt". Genau diese Dynamik kehrt nun auf den Weltmeeren zurück: Offene Seegebiete ohne wirksame Ordnungsinstanz werden zum Schauplatz von Machtkämpfen, in denen Regeln und Grenzen neu austariert oder missachtet werden. Vier zentrale Treiber verstärken die geopolitische Brisanz maritimer Engpässe:

01

Offene Räume - niedrige Eintrittsschwelle für Störungen

Die Weltmeere sind riesig und schwer zu kontrollieren. Schon mit vergleichsweise geringem Aufwand können Störer enorme Wirkung erzielen. Piraten mit Schnellbooten, Terroristen mit Seeminen oder Raketen, selbst einzelne havarierte Frachter - all das kann Schifffahrtsadern unterbrechen. Wer einen strategischen Engpass besetzt oder bedroht, kann Handel lahmlegen, ohne eine Invasion starten zu müssen. Dass Huthi-Rebellen im Jemen mit ein paar Drohnen und Raketen 2023/24 Dutzende Handelsschiffe attackierten, zwang Reedereien zum Kurswechsel tausender Kilometer. Diese asymmetrische Verwundbarkeit macht maritime Chokepoints zum attraktiven Ziel auch für militärisch unterlegene Akteure .

02

Globalisierte Handelsstruktur - maximale Verwundbarkeit

Die heutige Weltwirtschaft arbeitet just-in-time und ist extrem verflochten. Bereits kurze Unterbrechungen wichtiger Seewege zeigen sofort globale Wirkung. 2021 genügten sechs Tage Blockade im Suezkanal, um weltweit Lieferketten zu stören. Rund 90 % des Welthandelsvolumens fließen über See, davon ein erheblicher Teil durch Nadelöhrer wie Suez, Malakka oder Hormus . Wenn ein solches Nadelöhrer blockiert wird, steigen Transportzeiten und -kosten sprunghaft, Waren kommen verspätet oder gar nicht an. Die jüngsten Angriffe im Roten Meer veranschaulichen dies: Aus Angst vor Raketen der Huthi umrundeten viele Schiffe Afrika - 2 Wochen extra und 1,5 Mio. EUR Mehrkosten pro Fahrt waren die Folge. Deutsche Autobauer wie Tesla und Volvo mussten mangels Bauteilen sogar Werke vorübergehend schließen .

03

Fehlende Ordnungsmacht - keine rote Linie bei Blockaden

Während auf hoher See formal die Freiheit der Schifffahrt gilt, fehlt faktisch eine durchsetzungsfähige "Weltpolizei" für die Verkehrswege. Die USA verfügen zwar nach wie vor über die mit Abstand mächtigste Marine und sehen sich als Garant freier Seewege. Doch ihre Allgegenwart gerät unter Druck: Regionalmächte testen die Grenzen aus, ohne automatisch Interventionen befürchten zu müssen. Beispiel Südchinesisches Meer: China schüchtert Nachbarn mit Küstenwache und Milizen ein, ohne dass Washington effektiv einschreiten kann, außer Protestnoten und Symbolfahrten. Ähnlich konnte Iran in der Vergangenheit Öltanker in der Straße von Hormus zeitweise festsetzen, ohne ernsthafte Konsequenzen. Da es keine klaren "roten Linien" mehr gibt, wie noch im Kalten Krieg, steigen Ungewissheit und Eskalationsrisiko an maritimen Engpässen.

Duale Nutzung maritimer Infrastruktur - zivil und militärisch

Die Infrastruktur der Meere (Häfen, Schiffe, Unterseekabel) dient primär zivilen Zwecken, kann aber im Konflikt sofort militärisch umgedeutet werden. Ein aktuelles Beispiel ist Chinas "maritime Miliz": Nominal zivile Fischerboote und Besatzungen werden als verlängerter Arm der Marine eingesetzt. Dieses graue Potenzial erschwert Gegenmaßnahmen, denn ein Angriff auf scheinbar zivile Schiffe wäre völkerrechtlich heikel - zugleich können die Milizen aber ausländische Marineoperationen massiv stören. Ebenso sind kommerzielle Häfen plötzlich strategisch: Chinesische Investments von Sri Lanka bis Afrika schaffen potenzielle Marinebasen. Die Sprengung der Ostsee-Gaspipeline Nord Stream 2022 führte schmerzhaft vor Augen, wie verwundbar kritische maritime Infrastruktur ist.

Interaktive Karte: Weltweite maritime Chokepoints - klicken für Steckbrief

Chokepoints in der aktuellen Weltlage

Mehr als 50 % des globalen Seehandels sind gegenwärtig potenziell in wenigen Regionen verwundbar, die sich als geopolitische Spannungszonen herauskristallisieren. Viele globale Warenströme konzentrieren sich auf einige zentrale Flaschenhälse. Etwa die Hälfte aller bedeutenden See-Engpässe liegt in Asien, was die Schlüsselrolle der indo-pazifischen Region unterstreicht. Aber auch Europa und der Nahe Osten sind exponiert.

Die gleichzeitige Zunahme geopolitischer Spannungen an genau diesen Knotenpunkten (Nahost, Indo-Pazifik, Schwarzmeerraum) lässt erahnen, warum maritime Engpässe zur neuen Hauptbühne der Weltpolitik werden. Schon kurzfristig verlängern sich bei Störungen Lieferzeiten; langfristig könnten Unternehmen gezwungen sein, ihre Lieferketten grundlegend umzubauen – eine tektonische Verschiebung im Welthandel.

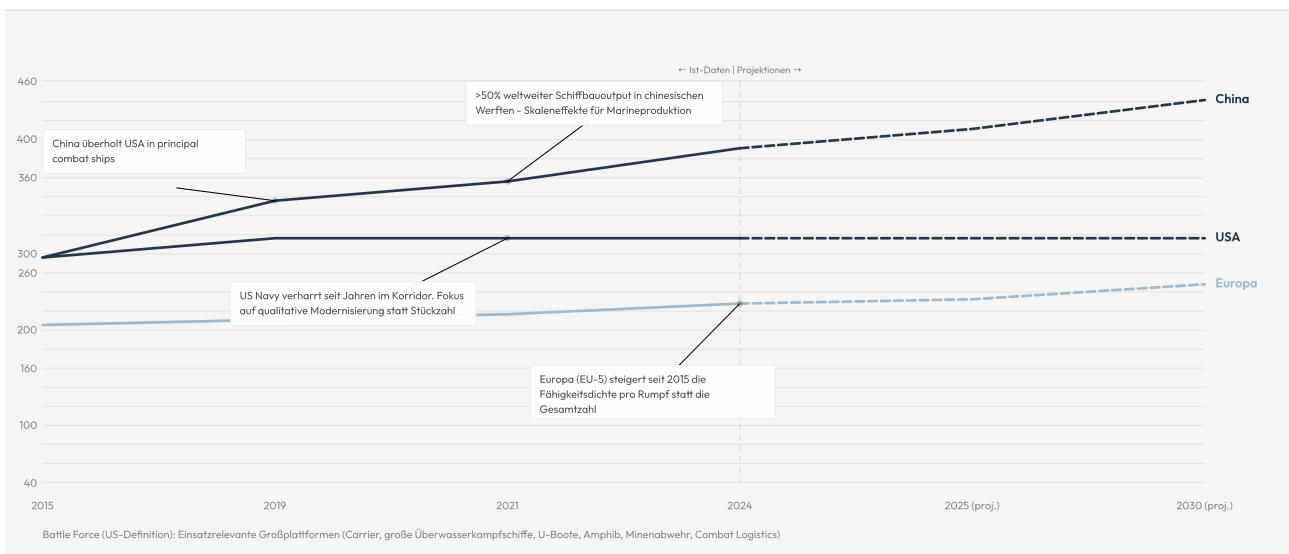


Geopolitische Konflikte und sogar Klimafaktoren haben erheblichen Einfluss auf Engpässe der Schifffahrt. Offene Seewege können nicht mehr als selbstverständlich betrachtet werden. Große Teile des Welthandels konzentrieren sich auf wenige kritische Stellen, und gerade dort nehmen Spannungen zu. Schon jetzt verlängern sich Lieferzeiten in Krisenperioden merklich; auf lange Sicht könnte dies Unternehmen dazu zwingen, ihre Logistiknetzwerke robuster und diversifizierter zu gestalten – etwa durch mehr Lagerhaltung oder die Verlagerung von Produktionsketten.

Neue Gewinner: Wer von der neuen Meeresgeopolitik profitiert

Die Verschiebung der Machtbalance zur See schafft neue Gewinner. Akteure, die aus der Bedeutung der Chokepoints Kapital schlagen oder ihre Stellung ausbauen können:

Staten mit Sezugang und Flottenkapazitäten



Länder, die über starke Seestreitkräfte und Handelsschiffskapazitäten verfügen, können in der neuen Lage Macht projizieren und ihre Interessen wahren. Allen voran China: In nur zwei Jahrzehnten hat die Volksrepublik eine gewaltige Marine aufgebaut.

Zwar sind viele Einheiten kleiner und weniger weitreichend als die der U.S. Navy, doch Chinas Fähigkeit, in den asiatischen Gewässern Präsenz zu zeigen, schreckt Rivalen zunehmend. Auch Indien, Japan und andere Anrainer stärken ihre Marinen. Insgesamt entsteht ein neues maritimes Wettrüsten: Wer Zugang zum Meer hat und in Schiffe investiert, gewinnt strategischen Spielraum. Gleichzeitig behalten die USA trotz geringerer Schiffszahl global die Oberhand in puncto Schlagkraft - dank Flugzeugträgern, U-Booten und weltweiter Stützpunkte. Doch ihr Vorsprung schrumpft relativ.

Staaten an strategischen Engpässen

Geografie wird wieder zu Geopolitik. Länder, die wichtige Meerengen kontrollieren oder an ihnen liegen, gewinnen an Verhandlungsmacht.

ABBILDUNG 1

ÄGYPTEN

Kassiert am Suezkanal Transitgebühren von jährlich ~7-8 Mrd. US\$. Starkes Interesse an Sicherheit am Roten Meer.

TÜRKEI

Als Torhüter am Bosphorus kann sie via Montreux-Abkommen den Marinezugang zum Schwarzen Meer steuern - Druckmittel gegenüber Russland und NATO.

SINGAPUR

Profitiert von seiner Lage an der Malakkastraße wirtschaftlich (Megahafen) und sicherheitspolitisch (enge Kooperation mit den USA).

DSCHIBUTI

An Bab al-Mandab als internationaler Militärbasen-Standort etabliert. Erzielt Einnahmen und übernimmt Schutzmachtrolle.

Insgesamt gilt: Die Nähe zu Chokepoints verleiht Staaten Hebel in der Weltpolitik. Sie können Transitgebühren erheben, Allianzen eingehen oder im Extremfall mit Sperrung drohen. Die neue Bedeutung der Meerengen gibt diesen Ländern eine Bühne, auf der sie ihre sonst begrenzte Macht global zur Geltung bringen können.

Private Akteure

Nicht nur Staaten, auch Privatwirtschaft und nicht-staatliche Akteure mischen in der maritimen Machtverschiebung mit - teils als Profiteure. Reedereien und Logistikriesen zählen dazu: In Krisenzeiten konzentriert sich der Markt oft noch stärker auf wenige Großunternehmen. Wenn kleine Schifffahrtsanbieter riskante Routen meiden, springen Konzerne wie Maersk, MSC oder COSCO ein, die das Kapital und die Schiffsflotten haben, auch unsichere Gewässer zu bedienen. Sie können für ihre Dienste hohe Frachtraten verlangen - 2021/22 etwa explodierten die Containerpreise, was großen Linienreedereien Milliardenprofite bescherte.

Versicherungsunternehmen sind ein weiterer Gewinner: Kriegsrisikoprämien steigen drastisch bei Konflikten auf See. Nach den Huthi-Angriffen verdoppelte sich 2025 die Versicherungsprämie pro Transit nahezu . Sicherheitsfirmen profitieren ebenfalls: Die Nachfrage nach privaten bewaffneten Bord-Teams, Maritimsicherheitsberatern und Escort-Schiffen steigt. Schließlich treten Rohstoff- und Finanzspekulant*innen als indirekte Gewinner auf: Jede Verknappung treibt Preise hoch - wer darauf wettet oder alternative Bezugsquellen kontrolliert, streicht Gewinne ein.

Akteure, die Instabilität gezielt nutzen

Zu den unsichtbaren Gewinnern zählen jene, die Instabilität aktiv schüren, um eigene Ziele zu erreichen. Revisionistische Staaten wie China, Russland oder Iran haben erkannt, dass sie den etablierten Mächten durch Nadelstiche an maritimen Engpässen Schaden zufügen und eigene Vorteile erlangen können . Sie operieren oft in der Grauzone: Russland setzte 2022 Drohnen ein, um ukrainische Hafeninfrastruktur zu sabotieren und den Getreideexport über das Schwarze Meer zu behindern. Iran nutzt Stellvertreter (Huthis), um Unruhe an einer der wichtigsten Ölrouten zu schaffen.

Nichtstaatliche Gewaltakteure sind ebenso Nutznießer von Chaos: 2023 wurden weltweit 120 Piratenangriffe registriert - jeder Konflikt, der Marinen abzieht, kann solche Zahlen steigen lassen. Die Huthi-Rebellen rechtfertigten ihre Angriffe auf internationale Schiffe 2023 offen "aus Solidarität mit Palästina" - sie versetzen lokale Gewalt in einen globalen Kontext. Für solche Akteure sind maritime Engpässe attraktive Ziele, da hier die Verwundbarkeit der Großmächte am höchsten ist.

Case Study: China blockiert selektiv das Südchinesische Meer

ABBILDUNG 2



Zum Abschluss ein Szenario, das die beschriebenen Dynamiken greifbar macht. Das Südchinesische Meer (SCS) gilt schon heute als einer der am stärksten umkämpften Seeräume der Welt. Die Frage ist: Was, wenn China faktisch die Kontrolle über dieses Meer übernimmt, ohne offenen Krieg – Schritt für Schritt, administrativ getarnt?

#1

Ausgangslage: Geostrategische Bedeutung und aktueller Status

Das Südchinesische Meer ist geostrategisch äußerst wichtig. Etwa 3 Billionen US-Dollar an Waren werden jährlich durch diese Seeregion transportiert. Zudem birgt das Meer reiche Fischgründe und potenzielle Öl- und Gasvorkommen. Mehrere Anrainer – etwa Vietnam und die Philippinen – erheben Ansprüche, die sich mit Chinas weitreichendem Anspruch (der "Neun-Striche-Linie", ~90 % des SCS) überlappen. Ein internationales Schiedsgericht in Den Haag wies Chinas historische Gebietsbehauptung 2016 als unbegründet ab.

Peking hat indes Tatsachen geschaffen: Seit 2013 hat China im SCS über 3.200 Acres neues Land aufgeschüttet und dort Stützpunkte mit Häfen, Landebahnen und Radarstationen errichtet. Viele dieser künstlichen Inseln sind inzwischen mit militärischen Anlagen wie Flugabwehr- und Anti-Schiff-Raketen ausgerüstet.

#2

Szenario: Selektive Kontrolle unterhalb der Kriegsschwelle

China betreibt eine schrittweise Ausweitung seines Einflusses in der Grauzone unterhalb der Kriegsschwelle ("Salami-Taktik"). Peking dehnt so seine Kontrolle aus, ohne offenen Krieg zu provozieren:

ADMINISTRATIVE SCHRITTE

Institutionalisierung der Ansprüche durch neue Verwaltungen. Peking unterstellt das SCS der Stadt Sansha (Hainan) und schuf 2020 zwei neue Bezirke für Paracel- und Spratly-Inseln. Umstrittene Orte erhalten chinesische Namen und werden mit Bojen oder Leuchttürmen markiert.

RECHTLICHE UNTERMAUERUNG

Einseitige Gesetze legitimieren Chinas Vorgehen. Das Küstenwache-Gesetz von 2021 erlaubt z.B. Waffengewalt gegen fremde Schiffe und die Zerstörung fremder Einrichtungen auf von China beanspruchten Riffen.

PARAMILITÄRISCHER DRUCK

Anstelle der Marine patrouillieren ständig Chinas Küstenwache und maritime Miliz (getarnte Fischerboote) in den beanspruchten Gewässern. Sie drängen fremde Boote ab, stören Fischerei und Erkundung und demonstrieren kontinuierlich Präsenz.

GEZIELTE BLOCKADEN

Peking setzt Blockaden ein, um Rivalen vor Ort zu zermürben. So blockieren chinesische Schiffe am Second Thomas Shoal regelmäßig die Versorgungsboote eines philippinischen Außenpostens.

FAITS ACCOMPLIS

Durch den Ausbau militärischer und ziviler Infrastruktur auf umstrittenen Eilanden schafft China vollendete Tatsachen. Jeder Schritt wirkt klein, doch in Summe entsteht ein dichtes Netz chinesischer Kontrolle.

#3

Wirtschaftliche Folgen für Region und Welt

Regionale Auswirkungen

Anrainer wie Vietnam, die Philippinen oder Malaysia spüren direkte Nachteile. Ihren Fischern entgehen Einkünfte, wenn Chinas Flotten traditionelle Fanggründe besetzen. Geplante Öl- und Gasprojekte wurden aus Furcht vor chinesischer Intervention gestoppt - Vietnam brach etwa 2018 eine große Offshore-Bohrung unter Pekings Druck ab, was beteiligte Firmen Hunderte Millionen US-Dollar kostete .

Globale Folgen

Nahezu die Hälfte des weltweiten Rohöls und ein signifikanter Teil des LNG- und Warenhandels fließt durch das SCS. Eine schwere Störung dieser Route würde globale Lieferketten ins Wanken bringen. Versicherer könnten das Gebiet zum Hochrisiko erklären - ähnlich dem Golf von Aden, wo nach 2008 die Prämien je Transit von rund 20.000 auf 150.000 USD explodierten. Eine einwöchige Sperre der Malakkastraße würde Schätzungen zufolge über 60 Mio. USD an Zusatzkosten verursachen.

#4

Politische Dynamik: Reaktionen von ASEAN, USA, China und EU

ASEAN

Die südostasiatischen Staaten sind in der SCS-Frage gespalten. Philippinen und Vietnam protestieren laut, während China-freundliche Mitglieder gemeinsames Vorgehen blockieren. Seit Jahren verhandelt ASEAN mit China über Verhaltensregeln, nun soll bis 2025/26 ein Code stehen - ob Peking ihn respektiert, bleibt fraglich.

USA

Für Washington steht die Glaubwürdigkeit seiner Bündnisgarantien auf dem Spiel. Ein Vertrag von 1951 verpflichtet die USA, den Philippinen im Ernstfall beizuspringen . Zur Abschreckung führen die USA Marinepatrouillen (FONOPs) durch und haben ihre Militärpräsenz verstärkt . Allerdings ist Fingerspitzengefühl nötig: Eine zu konfrontatives Auftreten birgt Eskalationsgefahr.

CHINA

Aus Pekings Sicht gehört das SCS zu den eigenen Kerninteressen. Die Gewässer bilden einen Schutzgürtel um Hainan, wo Chinas Atom-U-Boot-Flotte stationiert ist. Peking beharrt darauf, nur seine legitimen Rechte auszuüben. Chinas Kalkül: Kein Rivale - auch nicht die USA - wagt für ein paar Riffe einen Krieg.

EU

Die EU hat keine Territorialansprüche im SCS, sieht aber Völkerrecht und freie Schifffahrt gefährdet. Europäische Diplomaten unterstützen die ASEAN-Staaten und pochen auf die Einhaltung von UNCLOS sowie des Haager Urteils von 2016. Europa agiert vorsichtig, um die Beziehungen zu Peking nicht zu belasten.

#5

Strategisches Kalkül: Implikationen für globale Ordnung und Sicherheit

Völkerrecht vs. Machtpolitik: Chinas Ignorieren des Haager Schiedsspruchs und das Durchsetzen seiner Ansprüche per fait accompli schaffen einen gefährlichen Präzedenzfall: Die regelbasierte Ordnung erodiert, wenn das Recht des Stärkeren den Ton angibt. Zugleich steht das Bündnissystem auf dem Prüfstand - die USA müssen ihren Verbündeten beistehen, sonst droht ein Vertrauensverlust in Asien.

Machtverschiebung & ökonomische Risiken: Gelänge es China, das SCS de facto unter seine Kontrolle zu bringen, würden sich die Machtverhältnisse in Asien zu seinen Gunsten verschieben. Die US-Marine würde aus Chinas Nähe verdrängt; Nachbarn müssten sich Peking anpassen oder massiv aufrüsten. Bislang garantierten internationale Normen und die US-Präsenz offene Seewege - künftig könnte eine Macht den Zugang kontrollieren. Letztlich steht das SCS sinnbildlich dafür, ob im 21. Jahrhundert die Weltordnung von Recht oder von Macht geprägt sein wird - eine Weichenstellung von globaler Tragweite.

Über die Autoren



Felix Kleiner

Gründer, Pangea Intelligence

Felix Kleiner leitet Pangea Intelligence und schreibt an der Schnittstelle von Geopolitik und Supply Chain Management. Seine Analysen beleuchten kritische Abhängigkeiten, Nearshoring-Dynamiken und die strategischen Implikationen globaler Risikoereignisse.

 LinkedIn  felix@pangea-intelligence.eu

QUELLENVERZEICHNIS

1. CSIS (2024) State of Maritime Supply Chain Threats
2. gCaptain (2024) Chokepoints Are the Focus of a New Cold War
3. U.S. Navy - Secretary of the Navy Del Toro (National Press Club Remarks, 2023)
4. White House (Feb 2022) Indo-Pacific Strategy of the United States
5. UNCTAD (2023) Review of Maritime Transport 2023
6. The Guardian (12 Jul 2016) Philippines wins South China Sea case against China
7. Permanent Court of Arbitration (12 Jul 2016) South China Sea Arbitration Award
8. Reuters (11 Jan 2024) Tesla Berlin to suspend production over Red Sea supply gap
9. Reuters (20 Dec 2023) Major shippers reroute after Houthi attacks in Red Sea
10. EIA (2017) Nearly one-third of global crude oil passes through maritime chokepoints
11. UNCTAD (22 Feb 2024) Navigating Troubled Waters: Impact to Global Trade of Disruption of Shipping Routes
12. WRAL (2024) Fact Check: Is China's fleet bigger than the U.S. Navy's?
13. CRS - China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities (RL33153)
14. Defense One (Feb 2024) China Winning Shipbuilding Numbers Game
15. Arab News (Jan 2023) Suez Canal Authority reports record revenue 2022
16. Reuters (10 Jul 2025) Red Sea insurance soars after deadly Houthi ship attacks
17. EIA (2023 Update) World Oil Transit Chokepoints
18. DW (2024) South China Sea tensions pose threat to international trade
19. Reuters (24 Jul 2017) Vietnam scraps South China Sea drilling project under pressure from Beijing
20. Reuters (10 Apr 2023) Philippines tells China sites under US military pact not offensive
21. Wall Street Journal (Video, 2024) Island reveals how Beijing plans to challenge the US Navy