

Asien rückt in den Mittelpunkt

Der Freihandelsvertrag zwischen China und den Asean-Staaten wird dem Containerverkehr zusätzlichen Schub geben.

Von Stephanie Lützen

Als Folge der Finanzkrise haben sich die wirtschaftlichen Machtverhältnisse in Richtung Asien verschoben. „Das Intra-Asien-Geschäft wird in Zukunft im Mittelpunkt stehen“, ist Bronson Hsieh, Chef der Evergreen Marine Corporation mit Sitz in Taipeh, überzeugt.

Der Reedereichef kann ein starkes Argument anführen: die Entwicklung des Marktes während der Wirtschaftskrise. Im Gegensatz zu dem starken Rückgang der Transporte auf den meisten Handelsachsen blieb der Intra-Asien-Markt während der Krise auf hohem Niveau mit 11,9 Mio. TEU für 2009 (minus 2,9 Prozent) annähernd stabil.

17 Prozent Wachstum. Was das Containervolumen angeht, ist der Intra-Asien-Verkehr den traditionellen Langstreckenverkehren dicht auf den Fersen. Bei den Zuwachsraten übertraf er diese sogar deutlich im ersten Halbjahr 2010 mit einem Plus von 16,9 Prozent auf 6,3 Mio. TEU. Im Vergleich dazu steigerte sich das Aufkommen auf den Relationen Fernost–USA um 13,7 Prozent auf 9,5 Mio. TEU und Fernost–Europa um 12,4 Prozent auf 8,9 Mio. TEU.



Verstärkt werde die positive Entwicklung durch die verbesserten Rahmenbedingungen für den Handel zwischen China und den Mitgliedsländern im Verband Südostasiatischer Nationen, kurz Asean, die sich nicht länger als Wettbewerber sähen, bewertet Hsieh.

Der Zusammenschluss zur China-Asean Free Trade Area (Cafta), der zu Jahresbeginn wirksam wurde, gebe dem Markt neue Wachstumsimpulse.



Foto: Hapag-Lloyd

Allein im ersten Halbjahr sei das Handelsvolumen zwischen den Asean-Nationen und China um fast 50 Prozent auf 185,4 Mrd. USD gestiegen, entnimmt Hsieh der Quelle „General Administration of PRC Customs“.

Panamax-Schiffe kommen. Dieser Boom spiegelt sich auch in dem Angebot an Frachtraum wider. Bis Anfang September dieses Jahres wurden nach Hsiehs Rechnung 26 neue Liniendienste zwischen China und den Asean-Ländern gestartet, um die wachsende Nachfrage nach Containerkapazität zu befriedigen. Auch sei die Zunahme der Schiffsgröße zu beobachten.

Hsieh zählt im Intra-Asien-Verkehr bereits sechs Liniendienste, die mit Panamax-Schiffen bedient werden. Dabei ist er sich sicher, dass mit den zunehmenden Investitionen in den Ausbau der Terminals der Asean-Länder die Schiffsgrößen weiter wachsen werden.

Dass die Infrastruktur mit dem Tempo nicht immer Schritt halten kann, macht Hsieh an einem Beispiel deutlich. In Vietnam, auf den Philippinen und in Indonesien hätten das Frachtwachstum und die zunehmende Zahl von Containerschiffen in diesem Jahr zahlreiche Staus ausgelöst.

In diesem Zusammenhang mahnt der Reedereichef: „Da moderne Häfen Teil der globalen Transportkette sind, darf es an dieser Stelle nicht zu

Behinderungen kommen.“ Wenn die Terminalkapazität nicht mit der steigenden Schiffstonnage Schritt halte, sinke die Effizienz der Frachtbewegungen in den Häfen, Lagerkosten steigen, und die Unsicherheit des Logistikmanagements nehme zu. Als Ergebnis gingen die Wettbewerbsfähigkeit und Investitionsbereitschaft zurück.

Um dauerhaft von den positiven Impulsen des Freihandelsabkommens zu profitieren, priorisieren viele der Asean-Nationen derzeit die Modernisierung und Erweiterung ihrer Hafenanlagen. Hsieh sind aktuell zehn asiatische Länder bekannt, die in mehr als ein Dutzend Programme zum Terminalausbau Milliarden von Dollar investieren (siehe Tabelle).

Hafenprojekte in Fernost

Länder	Häfen	Projekte
Singapur	Singapur	Bau von 16 Liegeplätzen, nachfrageabhängig.
Malaysia	Tanjung Pelepas Port Kelang Westport	Bis 2013 sollen zwei Liegeplätze entstehen. Ein neuer Liegeplatz wird 2011 fertig.
Indonesien	Jakarta	Ausweitung der Terminalkapazität bis 2013 um 50 Prozent auf 3 Mio. TEU. Bau eines neuen Hafens in Kalibaru für 1,5 Mio. TEU bis 2013.
Thailand	Laem Chabang	Drei Liegeplätze gehen 2011 in Betrieb.
Vietnam	Cai Mep (nahe Ho Chi Minh)	Bau von sechs Terminals bis 2012.
	Lach Huyen (nahe Haiphong)	Bau eines Containerterminals in Lach Huyen für 8000-TEU-Schiffe bis 2015.
Kambodscha	Sihanoukville	China und Kambodscha errichten eine Sonderwirtschaftszone in Sihanoukville. 2011 soll der Entwicklungsplan abgeschlossen sein.
Myanmar	Sittwe	Bau eines neuen Hafens an der Bay of Bengal bis 2011.
Taiwan	Taipeh Port	Drei Liegeplätze sollen bis 2014 entstehen.
	Kaohsiung	Vier Liegeplätze bis 2013 für Schiffe bis zu 10 000 TEU Kapazität geplant.
Korea	Pusan	Drei Containerterminals mit elf Liegeplätzen werden 2010 fertiggestellt, bis 2014 sollen insgesamt 30 entstehen.

Quelle: Port Authorities & Trade Reports

Eine weitere Voraussetzung für die künftige Wettbewerbsfähigkeit sei der landseitige Infrastrukturausbau. Dessen Bedeutung sind sich die dortigen Regierungen bewusst. So macht Hsieh darauf aufmerksam, dass China und sechs der Asean-Länder im August eine Vereinbarung über den Bau des Nanning-Singapur-Wirtschaftskorridors getroffen haben.

Mega-Infrastrukturprojekte. Dieses grenzüberschreitende Netzwerk reicht von Nanning in China über 5000 km nach Süden bis zu den Metropolen in Vietnam, Laos, Kambodscha, Thailand, Malaysia mit Singapur an der Straße von Malakka. Wenn die Transportachse realisiert ist, soll ein Fruchttransport von Bangkok nach Nanning statt heute einer Woche künftig nur noch drei Tage dauern.

Als zweites Mega-Projekt nennt Hsieh ein grenzüberschreitendes Bahnnetz am Fluss Mekong. Erst kürzlich bestätigten die Minister von China, Kambodscha, Laos, Burma, Thailand und Vietnam den Plan, dieses Projekt umzusetzen. Mit der bereits zugesicherten finanziellen Unterstützung durch die Asiatische Entwicklungsbank erwarten die Beteiligten, das Projekt zwischen 2020 und 2025 fertigzustellen.

Mit dem Bahnsystem würden grenzüberschreitende Verkehre erleichtert, so dass sich zwischen den involvierten Ländern engere Wirtschaftsverbindungen entwickeln könnten, erklärt Hsieh. Dass aktuell nur China und Vietnam eine durchgehende Bahnverbindung hätten, zeige, welch ein Nachholbedarf in diesem Segment bestehe.

Mittelfristig geht Hsieh davon aus, dass zusätzlich die Binnennachfrage der Asean-Länder anziehen werde. Ausgelöst durch das Wirtschaftswachstum werde das Einkommen der Konsumenten steigen und damit auch deren Nachfrage, um ihren Lebensstandard zu verbessern.

Für die chinesische Exportindustrie sieht er darin eine große Chance, die eher stagnierende Nachfrage der USA und Europas durch einen steigenden Absatz auf dem eigenen Kontinent zu kompensieren. DVZ 4.12.2010



Foto: Grimm/Archiv

Stephanie Lützen,
Fachjournalistin, Berlin.