

## CHINAS HANDELSMARINE IM VORMARSCH

Holger Dohmen

Die chinesische Handelsmarine hat, wie schon in den vergangenen Jahren, 1977 einen erheblichen Ausbau erfahren. Damit scheint sich die Pekinger Führung konsequent an die Erfordernisse einer Erweiterung des Außenhandels anzupassen. Denn nur eine Expansion und Komplettierung der chinesischen Hochseeflotte einschließlich der chinesischen Hafenanlagen kann eine Verbesserung der Außenwirtschaftsbeziehungen garantieren. Da China, wie sich schon 1977 angekündigt hat, künftig noch mehr Waren, insbesondere auch Rohstoffe, ins Ausland exportieren wird, benötigt es dringend weiteren Frachtraum.

Pekings Seeflotte bestand Ende 1977 aus ca. 365 Schiffen mit 3,6 Mio. BRT (1). Weitere 122 Schiffe mit 913.157 BRT fahren unter ausländischer Flagge (flag of convenience), hauptsächlich für Reedereien in Panama, Hongkong und Macau. Zur chinesischen Küstenflotte gehören noch einmal zahlreiche Schiffe mit einer geschätzten Tonnage von einer Million, so daß Chinas Gesamttonnage im für den Außenhandel bestimmten Frachtverkehr bei ca. 5,5 Mio. Tonnen liegt. China rangiert damit in der Weltliste an 15. Stelle, stellt aber nach Japan die zweitgrößte asiatische Handelsmarine. In einer Nachrichtensendung Radio Pekings aus dem vergangenen Sommer hieß es, die 1961 gegründete National China Ocean Comp. laufe mit ihren Frachter-, Tanker- und Passagierschiffsflotten inzwischen 339 Häfen der Welt in über neunzig Ländern an (2).

Eine Analyse der Flotte zeigt jedoch zahlreiche Schwächen auf (3). So besitzt China nur 48 Tankschiffe mit einer Tonnage von knapp einer Million BRT. Die Schiffe sind durchschnittlich neun Jahre alt. Ferner ist keines größer als 50.000 Tonnen, was angesichts der geplanten Rohölexporten von 15 Mio. Tonnen nach Japan von 1981 ab völlig unzureichend ist. Da China meistens cif (Kosten, Versicherung, Fracht)-Verkäufe tätigt, um selbst die Kontrolle über den Transport zu behalten, ist die Wirtschaftlichkeit solcher "Mini-Transporte" gering einzuschätzen. Aber selbst wenn Peking vom bisherigen Verkaufs- und Transportprinzip abrücken sollte, die großen japanischen Supertanker könnten in chinesischen Häfen gar nicht beladen werden, weil die Hafeneinrichtungen unzureichend sind. Ähnliche Nachteile weist Chinas Stückgutfrachter-Flotte auf. Die 61 Schiffe (947.507 BRT) sind durchschnittlich vierzehn Jahre alt und meistens aus zweiter Hand. Auch der Zustand der über Macau und Hongkonger Reeder laufenden Schiffe - Durchschnittsalter zwanzig Jahre - ist nicht geeignet, Peking von dem Zwang zu befreien, auch in Zukunft Lücken auf dem Chartermarkt zu schließen

und gleichzeitig den Kauf und Bau neuer Tonnage voranzutreiben.

Das Asian Wallstreet Journal berichtete kürzlich, daß Peking seit dem Frühjahr 1977 mindestens sechzig Schiffe auf dem Gebrauchtmrkt gekauft habe. Europäische Fachkreise hatten dagegen nur dreißig Standardschiffe im Werte von hundert Millionen Dollar ermittelt. Die meisten Frachter sollen älter als fünf Jahre sein und über Passagierkammern verfügen, die jetzt zur Nachwuchsausbildung für Seeleute genutzt werden. Peking soll den Kaufpreis stets in bar bezahlt haben. Die Chinesen hätten kleinere Einheiten bevorzugt, die auch inländische Klein- und Flußhäfen anlaufen können (4).

China konzentriert sich aber nicht nur auf den Kauf gebrauchter Schiffe, sondern vergibt auch Aufträge an die ausländische Werft-Industrie. Insbesondere Japan hat in den vergangenen Monaten von dieser Entwicklung profitiert. Bei den an japanische Werften vergebenen Aufträgen handelt es sich allerdings nicht um Handelsschiffe, sondern um Forschungs- oder Kranschiffe. So erhielt die japanische Firma Shikoku Kenki im vergangenen Jahr einen Ein-Milliarden-Yen-Auftrag der chinesischen National Machinery Import and Export Corp. zum Bau zweier Kranschiffe, deren Hebekapazität sich auf jeweils zweihundert Tonnen belaufen wird. Die Schiffe werden in diesem Frühjahr ausgeliefert. Aufträge in Mrd.-Yen-Höhe haben auch zwei andere japanische Werften erhalten. Ein Fischerei-Forschungsschiff mit einer Größe von 850 t und einer Länge von 62,5 m soll eine Milliarde Yen kosten. Einen Auftrag für zwei geophysikalische Beobachtungsschiffe hat die japanische Mitsui Engineering and Shipbuilding Comp. bekommen. Die Schiffe werden mit Sonargeräten und Magnetometern ausgestattet, um Öl, Gas und andere Offshore-Rohstoffvorräte aufzfindig zu machen. Die Forschungsschiffe werden automatische Navigationssysteme haben und etwa 3,5 Mrd. Yen kosten. Das erste Schiff soll bis Dezember 1978, das zweite bis Februar 1979 an China geliefert werden (5).

Da die Japaner als größte Handelspartner Chinas in Zukunft mehr Waren aus China importieren werden, gedacht ist dabei besonders an Rohstoffe wie Öl und Kohle, haben beide Länder im vergangenen Jahr vereinbart, im jeweils anderen Land feste Vertretungen einzurichten. Im September wurde eine bilaterale zivile Schifffahrtskonferenz in Peking abgehalten, auf der weitere Einzelheiten gegenseitiger Schifffahrtsprobleme diskutiert wurden. Im Mittelpunkt standen Frachtraten, der Umgang mit Fracht, die Eröffnung neuer Schifffahrtslinien und die gegenseitige Versor-

gung von Schiff und Fracht.

Bevorzugt behandelt wird von den Chinesen nach wie vor die jugoslawische Werftindustrie, die im vergangenen Jahr zwei Schiffe der 45.000 Tonnen-Klasse in Rijeka gebaut hat. Beide Massengutfrachter sind mittlerweile ausgeliefert worden. Einen Neubau hat 1977 auch die Karachi-Werft für Peking angefertigt. Es handelt sich dabei um einen 30.000 Tonnen-Frachter. Zählt man dazu die auf chinesischen Werften gebauten Schiffe, hat China 1977 allein seinen Frachtraum aus Neubauten um ca. 200.000 t erhöht. In Schanghai lief die Fengmao, ein 10.000 Tonnen-Frachter, vom Stapel, in Kanton die ebensogroße Kweiyang. In Hutung (Schanghai) wurde ein 25.000 Tonnen-Frachter fertiggestellt, sieben weitere nicht näher klassifizierte Schiffe befanden sich im Bau. Seit der Kulturrevolution hat diese Werft mehr als vierhundert Schiffe und über hundert Dieselmotoren mit einer Gesamtleistung von fast 500.000 PS gebaut. Außer dem Bau von 10.000 Tonnen-Passagierschiffen und Frachtern bis 25.000 t und 12.000 PS starken Dieselmotoren kann die Werft auch ozeanographische Schiffe und Schiffe für geophysikalische Studien und Erdölprospektion herstellen (6). Die heimische Schiffsindustrie, die nach einer Hsinhua-Meldung vom 23.1.1977 schwer unter "der Sabotage der Viererbande" gelitten habe, befindet sich nun wieder im Aufwind.

Aber auch mit dem zweiten großen westlichen Handelspartner, der Bundesrepublik Deutschland, hat Peking im vergangenen Jahr Verbindungen aufgenommen. Bei der ersten Konsultationsrunde, aufgrund des deutsch-chinesischen Schifffahrtsabkommens vom 31. Oktober 1975, haben chinesische Vertreter mit den zuständigen deutschen Stellen für internationalen Seeverkehr und der Hamburger Reederei Rickmers Fragen des bilateralen Linienverkehrs erörtert. Die Abteilung Seeverkehr des Bundesverkehrsministeriums gab nach der Unterredung bekannt, daß die Konsultationen, insbesondere für die Entwicklung des gegenseitigen Seehandels und die Beteiligung der Handelsflotten beider Länder an diesem Verkehr, gute Zukunftsaussichten eröffnet hätten. Bereits in den vergangenen Jahren habe der deutsch-chinesische Seehandel ständig zugenommen und im Jahre 1976 die Millionen-Tonnen-Grenze überschritten.

Neben dem Bau und Erwerb neuer Tonnage hat China im vergangenen Jahr durch den Bau neuer Hafenanlagen und die Verbesserung des Güterumschlages in bereits existierenden Häfen den Warenverkehr erleichtert. Diese Politik soll auch in diesem Jahr verstärkt fortgesetzt werden. Nach einer Hsinhua-Meldung vom 15.1.1978 ist dabei insbesondere an die Häfen Schanghai, Tientsien und Kanton gedacht. In Kanton stehe der erste Bauabschnitt des neuen Whampoa-Hafens kurz vor der Vollendung. In Schanghai soll durch den Einsatz moderner Förderanlagen und automatischer Waagen die Entladungsdauer eines 15.000 Tonnen großen Getreidefrachters von hundert auf fünfzehn Stunden verringert werden. Wesentlich erweitert wurde auch der Hafen von Tientsin. Der Hafen hat nun zehn 10.000 Tonnen und fünf 5.000 Tonnen Liegestellen. Ferner befindet sich eine Liegestelle für einen 40.000 t-Container im Bau, ebenso zwei 25.000 t Liegestellen für Eisen- und Stahl-Frachtschiffe, zwei 35.000 t-Tiefwasserbecken, elf 10.000 t-Becken und acht 5.000 t-Becken. Die Erweiterung des Hafens soll bis 1980 vollendet sein (7).

Mangelnde Hafeneinrichtungen und Transport-

engpässe hatten im vergangenen Jahr dazu geführt, daß erstmals sogar zwei 20.000 Tonnen-Frachtschiffe bis in den Hafen von Nantung gefahren waren, der eigentlich nur über Kai-Anlagen für 5.000 Tonnen-Schiffe verfügt. Die Schiffe wurden dort mit Textilien für den Exporthandel beladen. In einem Radiobericht hieß es dazu: "Bisher mußten Exportgüter der Präfektur Nantung auf Lastkähne nach Schanghai über Suchou befördert werden." Diese Transportmethode war Entwicklungsanforderungen des chinesischen Außenhandels nicht angemessen wegen der hohen Frachtkosten und der Zeitspanne.... Die Provinzbehörden von Kiangsu und die zuständige Präfektur- sowie Stadtabteilungen arbeiteten im Hinblick auf die Entwicklung des chinesischen Außenhandels und die gute Nutzung der Yangtse-Häfen einen Plan aus, wonach Seefrachtschiffe direkt bis Nantung fahren (8).

Daß die Hafeneinrichtungen noch immer nicht mit internationalen Maßstäben gemessen werden können und immer wieder zu langen Wartezeiten auch für ausländische Schiffe führen, hat mittlerweile auch unter den Verantwortlichen in China zu neuen Überlegungen geführt. Im Sommer letzten Jahres wurde eine Sonderstelle unter dem Staatsrat geschaffen, die eine aus Vertretern des Planungs- und Investitionsamtes, der Ministerien für Verkehr, Eisenbahn und Außenhandel bestehende Arbeitsgruppe in die großen Häfen entsandte, um für die Beseitigung von Stauungen zu sorgen. Mittlerweile sind die Liegezeiten zwar verkürzt, belaufen sich für europäische Schiffe aber immer noch auf bis zu drei Wochen (9).

#### Anmerkungen:

- 1) Vgl. FEER, 10.2.1978.
- 2) SWB/WER, 29.6.1977
- 3) Vgl. FEER, 10.2.1978.
- 4) C.a. Jan.1978, Ü 55, S.1006.
- 5) SWB/WER, 25.1.1978 und 1.2.1978.
- 6) SWB/WER, 23.11.1977.
- 7) SWB/WER, 30.11.1977.
- 8) C.a. März 1977, Ü 27, S.85
- 9) BfA/NfA, Beilage Jan.1978, Nr.Bu 25.