

CHINAS HANDELSFLOTTE

(Zusammenfassung von Holger Dohmen)

1961 noch rangierte die Volksrepublik China unter den 75 seefahrenden Nationen auf dem 26. Platz. Die Tragfähigkeit ihrer Schiffe betrug damals nur 760.000 tdw. 1975 schon waren es fast 4 Mio. tdw, eine Steigerung um 426%, und 1985 könnten es unter bestimmten Voraussetzungen gar 18 Mio. tdw sein. (Im Vergleich dazu hatte die Tragfähigkeit der gesamten Welthandelsflotte Ende 1974 ein Gewicht von 489,12 Mio. tdw.)

Chinas Handelsflotten-Politik verfährt nach demselben Prinzip anderer Wirtschaftszweige, in denen das Vertrauen auf die eigene Kraft Priorität hat. Aus diesem Grund werden immer mehr und immer modernere Schiffe gekauft und selbst gebaut. Parallel dazu erfolgt eine stetige Verbesserung der Infrastruktur der einzelnen Häfen. China als potentieller Konkurrent der bisher führenden seefahrenden Nationen - Liberia, Japan, Großbritannien, Norwegen und Griechenland -, diese Version ist die zentrale und provozierende These des amerikanischen Marineexperten Irwin Millard Heine, veröffentlicht unter dem Titel "China's Merchant Marine" in der jüngsten Ausgabe der amerikanischen Fachzeitschrift U.S. China Business Review. CHINA aktuell bringt im folgenden eine auszugsweise, teils wörtlich übersetzte Zusammenfassung dieses kompetenten Aufsatzes mit neuesten statistischen Angaben zur Entwicklung der chinesischen Handelsflotte (1).

Nach den Worten des Leiters der China Ocean Shipping Company (COSCO), Chang Kung-chen, besteht die chinesische Handelsmarine als Einheit erst seit 1961. In diesem Jahr umfaßte Chinas Handelsflotte 150 Ozeandampfer mit mehr als 1000 BRT und einer Tragfähigkeit von insgesamt 760.000 tdw. Die Handelsflotte nahm damals unter den 75 maritimen Nationen den 26. Platz ein.

Das Wachstum der chinesischen Handelsflotte in den Jahren 1961 bis 1975 gehörte zu den größten unter den seefahrenden Nationen. Am 1. Juli 1975 besaß die Volksrepublik schon 370 Handelsschiffe mit insgesamt 4 Mio. t Tragfähigkeit, im Vergleich zu 1961 eine Zunahme um 147% bei der Anzahl der Schiffe, und um 426% bei der Tonnage. Diese Zahl verdeckt jedoch den wirklichen Umfang der chinesischen Handelsflotte, basiert sie doch nur auf den im chinesischen Register eingetragenen Schiffen. Ferner verfügt die Volksrepublik China über Reedereien, deren Schiffe in Hong Kong und Macao registriert sind. Diese Fluchtonnage (flag of convenience) läuft unter Somalia- oder Hong Konger Flagge. Mitte 1975 soll sich der Schiffsbestand dieser Gesellschaften nach Schätzungen auf 137 Schiffe mit insgesamt 1,7 Mio. t Tragfähigkeit belaufen haben. Dies würde fast 2/3 der gesamten Somaliaflotte ausmachen. Rechnet man alle Schiffe zusammen, macht ihre Tragfähigkeit Mitte 1975 5,7 Mio. t aus.

China hat in den vergangenen Jahren konsequent die schlechte Marktlage auf dem Schiffssektor ausgenutzt. Die Depression auf dem Schiffsmarkt gab den chinesischen Verantwortlichen gute Möglichkeiten, Schiffe aus zweiter Hand zu kaufen. Zwischen Juni und Oktober 1975 kaufte Peking über die Hong Konger Ocean Tramping Company für 24,7 Mio. Dollar vier große Tanker, die

je zwischen 86.000 und 95.000 t Tragfähigkeit hatten und innerhalb der letzten 9 Jahre gebaut worden waren. Zur selben Zeit - und ebenfalls zu günstigen Preisen - erwarb die Volksrepublik vier Tanker und einen Massengutfrachter mit zusammen mehr als 145.000 t Tragfähigkeit. Rechnet man die Tonnage zusammen, die in den letzten sechs Monaten unter chinesische Kontrolle gekommen ist, dürfte bis Ende 1975 eine Größenordnung von ungefähr 6,5 Mio. t erreicht worden sein. In dieser Zahl sind nicht die Hunderte von kleinen Schiffen mit weniger als 1000 BRT, die auf den Flüssen und in den Küstengewässern Chinas Handel treiben, enthalten. Für den Außenhandel hat die chinesische Handelsmarine ca. 210 Schiffe abgestellt. Dabei dominieren Frachter bis zu 16.000 t Tragfähigkeit.

Ferner gehören zu der Handelsflotte Massengutfrachter bis zu 40.000 t Tragfähigkeit und Tanker bis zu 75.000 tdw. (s.Tab.2)

COSCO ORGANISIERT DEN AUSSENHANDEL

Experten rechnen damit, daß ungefähr ein Drittel von Chinas Außenhandelsgut von Schiffen unter chinesischer Flagge befördert wird. Diese Schiffe werden von der China Ocean Shipping Company (COSCO), die Zweigstellen in Canton, Shanghai und Tientsin hat, geleitet. Obwohl die Charteraktivitäten nahezu völlig unter der Kontrolle der China National Chartering Corporation (ZHONGZU), einer Gesellschaft unter der Leitung des Außenhandelsministeriums, stehen, hat Cosco selbst aus zwei Gründen auch eine eigene Charterabteilung gegründet:

- 1) Chartergeschäfte sind von spontanen Entscheidungen abhängig, und die Kommunikation zwischen Zhongzu und Cosco scheint nicht immer perfekt gewesen zu sein;

2) zwischen beiden Bürokratien soll es eine gewisse Rivalität geben, COSCO untersteht dem Verkehrsministerium.

Vertreter der Cosco in Hong Kong ist die China Merchant Steam Navigation Company. Die Umladung und Containerisierung von chinesischen Frachten in Hong Kong wird jedoch auch dann, wenn die Fracht auf einem Cosco-Schiff angekommen ist, von der Far East Enterprise Company (FARENCO), einem Zweig von Zhongzu, durchgeführt. Schiffe unter Kontrolle von Cosco laufen 140 Häfen in 70 Ländern der Erde an, amerikanische Häfen sind dabei jedoch noch nicht enthalten.

Zu den Gesellschaften, die möglicherweise nur Anhängsel des chinesischen Verkehrsministeriums sind, gehören die Yick Fung Shipping and Enterprises Company, die in Hong Kong registriert ist und unter Somaliaflagge 50 Frachter, Massengut- und Erzfrachter mit insgesamt 719.000 t dw operieren läßt; ferner die Luen Yick Shipping Company, die in Macao registriert ist und 12 Frachter und Massengutfrachter mit insgesamt 195.000 Tdw fahren läßt, ebenfalls unter Somaliaflagge. Unter Somaliaflagge läßt auch die Ocean Tramping Company Ltd. einen 10.400-t-Frachter und sechs weitere Frachter mit 53.000 t fahren. Der Ocean Tramping Company Ltd. ist die Nanyang-Shipping Company angeschlossen, die in Macao registriert ist. Für sie operieren 56 Frachter mit einer Gesamttragfähigkeit von 537.000 t und 8 Tanker mit ungefähr 114.000 t dw. Auch diese Gesellschaften werden durch die Cosco kontrolliert.

ERWERB UND EIGENBAU NEUER SCHIFFSTONNAGE

Die Volksrepublik China hat die kontinuierliche Ausweitung der Tonnage der Handelsmarine in den vergangenen Jahren mit folgenden vier Maßnahmen erreicht:

- 1) Auf eigenen Werften wurden Frachter, Massengutfrachter, Tanker und Passagierschiffe gebaut.
- 2) Spezielle Schiffstypen wurden im Ausland geordert.
- 3) Auf dem internationalen Markt wurden Schiffe aus zweiter Hand gekauft, die man unter chinesischer oder Somaliaregistratur fahren ließ.
- 4) Ausländische Schiffe wurden für terminierte Geschäfte gechartert (s.Tab. 1).

In China gibt es ungefähr 110 Werften. Aber nur ungefähr 7 von ihnen, in Shanghai, Talien, Tientsin und Canton, sind in der Lage, Schiffe von 10.000 bis 25.000 t dw zu bauen. Der Rest kann nur kleinere Fahrzeuge herstellen und ist für Reparaturarbeiten geeignet. Nach Schätzungen haben zwischen 1958 und 1974 chinesische Werften 28 Frachter zwischen 3.200 bis 16.000 t dw geliefert, 8 Tanker zwischen 3000 und 24.000 t dw und 8 kleinere Passagier-Fracht-Kombinationsschiffe, von denen keines größer als 3200 BRT war. Die Daten für 1975 sind nur bruchstückhaft. Es ist aber bekannt, daß die chinesischen Werften voll damit beschäftigt waren, Frachter bis zu 16.000 t dw und Massengutfrachter und Tanker bis zu 50.000 t dw zu bauen. Ein Großteil dieser Schiffe sollte Ende 1975 ausgeliefert werden. Berichte über den Bau eines 50.000-t-Tanker müssen angesichts der Kapazitäten der Werften mit Vorsicht aufgenommen werden. Wahrscheinlicher sind Tankerneubauten bis zu 35.000 t dw, die z.B. in der Roten-Flagge-Werft in Talien auf Reede gelegt werden könnten. Diese Werft soll auch für den Bau von Schiffen mit mehr als 25.000 t dw geeignet sein. Es ist aber nur noch eine Frage der Zeit, bis China in der Lage sein wird, auch Tanker und

Massengutfrachter von erheblich größerem Umfang zu konstruieren.

Die technischen Voraussetzungen der Zulieferindustrien sind dafür längst geschaffen. Allein die Größe der Werften selbst und der Häfen ist noch nicht ausreichend. Es würde kaum überraschen, wenn die Chinesen in nächster Zeit mehr westliche - insbesondere japanische - Schiffstechnologie importieren würden, um so die Produktivität der eigenen Werften zu erhöhen. Auf einer der letzten Cantonmessen hat China sogar schon kleine Schiffe von 3000 t dw für den Export angeboten.

Die chinesischen Hafeneinrichtungen sind noch unzulänglich. Ihre Infrastruktur (Straßen und Eisenbahnen) reicht nicht aus, um hereinkommende und hinausgehende Frachten im Binnen- und Außenhandel schnell abzufertigen. Ferner sind die größeren chinesischen Häfen alle relativ flach. Von den 17 nennenswerten Häfen haben die meisten nur eine Tiefe von 30 Fuß und weniger bei Flut, so daß hier natürliche Grenzen für die Größe der einlaufenden Schiffe gesetzt sind. Um diesen Engpaß zu überwinden, wurde 1973 ein Programm zum Bau von 40 Tiefwasser-Ankerplätzen in Gang gesetzt, die auch für Schiffe mit mehr als 10.000 t geeignet sind. In Chinghuangtao wird eine Pier gebaut, die Tankern zwischen 50.000 und 70.000 t Anliegemöglichkeit bieten soll. In Tsamkong (Chan-chiang) können solche Tanker schon jetzt abgefertigt werden.

Der Bau einer Anlegestelle im Hafen von Talien, an der Tanker bis zu 95.000 t vertäuen könnten, hat sich offensichtlich verzögert. Solche infrastrukturellen Verbesserungen sind erst der Beginn. Aber es ist schon jetzt absehbar, daß die Verantwortlichen in Chinas Handelsflottenpolitik sich bemühen, Größe und Zahl der Häfen mit der Entwicklung der Flotte in Einklang zu bringen. Vorerst wird das Verkehrschaos in den chinesischen Häfen vermutlich noch bis in die 80er Jahre anhalten.

Ein anderer Grund, der der Ausweitung der chinesischen Handelsflotte zunächst noch Grenzen setzt, ist der Mangel an erfahrenen Seeleuten. Obwohl es in China Ausbildungsstätten gibt, ist die Zahl der Seefahrts-Absolventen immer noch sehr gering. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die chinesische Marine, die nach der Zahl ihrer Schiffe gemessen zur drittgrößten der Welt gehört, für Cosco-Schiffe Seeleute freistellen kann.

Da die eigenen Vorrichtungen noch unzureichend sind, ist Chinas Handelsflotte weiterhin darauf angewiesen, Schiffe im Ausland bauen zu lassen.

Nach letzten Meldungen werden zur Zeit 8 Frachter mit je 39.000 t dw auf bulgarischen, polnischen und rumänischen Werften gebaut. In Jugoslawien liegen zwei Massengutfrachter von je 45.000 t auf Reede, weitere Order für Öltanker mit mindestens 40.000 bis 50.000 t dw sind nach Japan gegangen. Von ost-deutschen Werften kamen 13.000 t dw-Container nach China.

Es fällt auf, daß mit wenigen Ausnahmen Schiffbau-Orders nur in sozialistische Länder gegangen sind. Möglicherweise ist dies eine Folge von Handelsvereinbarungen ohne Hartwährungs-Transaktionen.

Der Großteil der Schiffe der chinesischen Handelsflotte wurde auf dem Gebrauchtmärkte erworben, nur etwa 1/6 kommt von chinesischen Werften, und ein noch kleinerer Anteil wurde im Ausland hergestellt.

CHINAS FLAGS OF CONVENIENCE-POLITIK

Angesichts des chinesischen Nationalismus und des Postulats des Vertrauens auf die eigene Kraft muß der Gebrauch von Fluchttonnage unter Somalia-Flagge, bzw. von Schiffen, die in Hong Kong registriert sind, verwundern. Bedenkt man aber, daß diese Schiffe tatsächlich von Peking in Besitz gehalten und kontrolliert werden, muß dieses Verhalten als Beweis für den Pragmatismus und die Flexibilität der chinesischen Regierung in ihrer Seeschiffahrtspolitik interpretiert werden. Im übrigen sind es vier handfeste wirtschaftliche und politische Gründe, die diese Politik bestimmen:

- 1) Ein politischer Grund ist, daß die Volksrepublik, indem sie Schiffe unter Somalia-Flagge fahren läßt, sich mit den Staaten Afrikas und der Dritten Welt identifizieren will (3). Die Somalia-Flagge erleichtert zudem auch den wirtschaftlichen Zugang zu solchen afrikanischen Staaten, zu denen Peking möglicherweise nur schwer Kontakt finden würde.
- 2) Indem Peking Schiffe unter fremder Flagge laufen läßt, spart es Devisen, die es sonst für die Charterung ausländischer Tonnage zahlen müßte. Ferner ist z.B. die Ocean Tramping Company nicht an den chinesischen Grundsatz gebunden, keine Kredite aufzunehmen. So können große Tanker gekauft werden, die China im internationalen Charterverkehr Devisen einfahren, solange sie wegen der unzureichenden Hafenfazilitäten für chinesische Operationen nicht eingesetzt werden können.
- 3) Können solche Schiffe je nach Bedarf vom chinesischen Verkehrsministerium in die chinesische Handelsflotte integriert werden. 1974 verkaufte die Yick Fung Shipping and Enterprises Company z.B. 7 Frachter mit einem Gesamttraggewicht von 61.100 t und 3 Massengutfrachter mit 50.300 tdw an Cosco, Luen Yick verkaufte einen Massengutfrachter von 20.100 tdw und Nan Yang vier Frachter mit insgesamt 40.000 tdw.
- 4) Da Schiffe unter Somaliaflagge mit Fremdpersonal arbeiten, werden chinesische Seeleute, die ohnehin knapp sind, für eigene Bedürfnisse freigehalten.

Nach bisher unbestätigten Berichten soll sich Somalia jedoch nicht länger mit der bisherigen Fluchttonnage-Praxis zufrieden geben. Konsequenzen aus dieser Unzufriedenheit soll die Regierung von Somalia jedoch bisher noch nicht gezogen haben.

CHARTER-PRAXIS

Im Chartergeschäft greift Peking hauptsächlich auf Schiffe unter griechischer, liberischer und zyprischer Flagge zurück. Dabei erhält den Löwenanteil des Chartergeschäftes die griechische Handelsflotte, quasi als Belohnung dafür, daß griechische Schiffe eigner auch Anfang der 50er Jahre, als die amerikanische Regierung sich noch gegen ein Anlaufen chinesischer Häfen ausgesprochen hatte, mit den Chinesen Geschäfte machten. Die chinesischen Charteroperationen haben in den Jahren 1973 und 1974 einen ganz wesentlichen Anteil am internationalen Chartermarkt gehabt. In diesen beiden Jahren benötigte die Volksrepublik zusätzliche Tonnage, um die großen Importe an Weizen, Eisenerz und Dünger zu bewältigen. 1974 soll die China National Chartering Corporation Zeitcharter für über 300 Schiffe mit mehr als 2 Millionen BRT eingesetzt haben, um Chinas Außenhandel in Gang zu halten. 1974 haben allein 96 Schiffe mit 2,5 Mio. t

Tragfähigkeit 115 Reisen zwischen China und den USA gemacht. 92 von ihnen waren in griechischer Hand. Bis Ende Oktober 1975 ist der Charterverkehr im sinoamerikanischen Außenhandel auf 571.000 tdw zurückgegangen. Um bei Nichtauslastung der Chartertonnage größere Verluste zu vermeiden, versucht die Zhongzu, gecharterte Schiffe auf dem internationalen Markt weiter zu verchartern. Dabei unterbietet Zhongzu wenn notwendig auch international übliche Raten. Eine Anzahl von Faktoren haben dazu beigetragen, daß Chinas Charter-Praktiken sich in den letzten Jahren geändert haben:

- 1) Die Weltwirtschaftsrezession hat den Chinesen die Möglichkeit gegeben, die für sie günstigsten Schiffe unter den günstigsten Bedingungen zu erwerben.
- 2) Die guten Ernten des Jahres 1975 und der hohe Stand der chinesischen Agrarproduktion machen China jetzt und in der Zukunft von Getreideimporten unabhängig.
- 3) Der mittlerweile hohe Stand der Selbstversorgung der chinesischen Wirtschaft erlaubt es China, das Chartergeschäft zu reduzieren. Die zunehmende Bedeutung der chinesischen Handelsflotte wird auch dadurch unterstrichen, daß China mit immer mehr Staaten Schiffahrtsabkommen schließt. Allein 1975 wurden solche Abkommen mit Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Dänemark, Frankreich, der Bundesrepublik, Griechenland, Italien, Japan, Mexiko, den Niederlanden, Nordkorea, Norwegen, Jugoslawien, Zaire und Sri Lanka vereinbart. Mit solchen Abkommen wird den Schiffen, die chinesische Häfen anlaufen, die sonst übliche 3%-Steuer erlassen.

VORAUSSCHAU:

Chinas künftiges Handelsflotten-Potential ist von folgenden Faktoren abhängig:

1. Von der Entwicklung und dem Wachstum der eigenen Agrarwirtschaft und der Industrie, besonders der Kohle- und Ölindustrie;
2. vom Wachstum des Außenhandels mit den Industrienationen;
3. von der Entwicklung der Beziehungen zu den Staaten der Dritten Welt und dem Grad des Erfolges, mit dem China diese Staaten ökonomisch durchdringen kann;
4. vom Erwerb von Devisen, um entwickelte Technologie und Schlüsselindustrien aufzubauen.

China scheint insbesondere auf die Entwicklung der Ölindustrie zu setzen, wie der Erwerb neuer Tanker in den letzten Monaten beweist. Allein zwischen Juni 1974 und Juli 1975 hat die Tankertonnage um 433.000 tdw oder 111% zugenommen. Legt man das ganze Jahr 1975 zugrunde, wird die Zunahme vermutlich 750.000 t betragen. Sobald die Produktionsprobleme in Chinas Kohle- und Stahlindustrie gelöst sind, wird die Handelsmarine auch neuen Tonnageraum zur Beförderung dieser Materialien benötigen. Auch die Erhöhung der Düngemittel-Produktion wird neuen Laderaum auf Massengutfrachtern notwendig machen.

Die Containerschiff-Revolution ist an China bisher nahezu vorübergegangen. Seit 1973 beobachtet Cosco die Resultate aus kleinen Containerschiff-Operationen, die von japanischen Schiffahrtlinien zwischen den beiden Ländern in Gang gesetzt worden sind. Die unzulängliche Infrastruktur der chinesischen Hä-

fen hat eine Ausweitung des Containerverkehrs bisher jedoch verhindert. In Hsinking, Shanghai, Whampoa und wahrscheinlich auch Canton werden gegenwärtig jedoch Containeranlegeplätze gebaut. Die Mitsui-OSK-Linie plant jedoch, vom April dieses Jahres an einen Containerdienst von Hsinking und Tsingtao nach allen Häfen in den USA, in Canada, Europa und Neuseeland, die von japanischen Schiffen angelaufen werden, einzurichten. Das Material würde im Hafen von Kobe verladen werden (4). Die Containerisierung ist aber auch schon durch den Erwerb einiger Containerschiffe fortgeschritten. Es bleibt abzuwarten, ob im Rahmen des neuen fünften Fünfjahresplanes auch Containerschiffe in chinesischen Werften aufgelegt werden.

Die chinesische Handelsflotte wird so immer mehr zu einem modernen, wettbewerbsfähigen Faktor in der internationalen Schifffahrt. Die jährliche Wachstumsrate lag zwischen 1970 und Mitte 1975 bei durchschnittlich 21%, während sie 1961 nur 13% aufwies. Bis 1980 könnte die chinesische Handelsmarine eine Ladekapazität zwischen 7,4 Millionen und 10,4 Millionen tdw erreichen; immer mehr Schiffe würden dann unter chinesischer, immer weniger unter Somaliaflagge laufen. Beide Tonnagen zusammen könnten bis 1980 sogar eine Größenordnung von 12 Millionen tdw, 1985 sogar 17 Mio. tdw erreichen.

Mit Sicherheit wird sich in den nächsten Jahren die Schiffsbaukapazität in China selbst erheblich erweitern. Dies wird nicht nur die Zahl der Schiffe, sondern auch ihre Qualität bestimmen. Wenn sich die Chinesen entscheiden könnten, japanische und westliche Schifffahrts-Technologie zu erwerben, könnte Peking bis 1985 auf dem internationalen Schiffsbauarkt einen hohen Wettbewerbsstandard erreichen. Es wäre nicht überraschend, wenn eines guten Tages Cosco und das 6. Ministerium des Maschinenbaus (Schiffbaues) zum Entsetzen des internationalen Wettbewerbs die Frachtraten erheblich senken würden, um mehr Devisen zu verdienen und zur selben Zeit politisches Kapital in den Ländern der Dritten Welt zu machen.

Möglicherweise werden die seefahrenden Nationen in der nächsten Dekade mit einem neuen Konkurrenten rechnen können.

TABELLE 1
Wachstum der chinesischen Handelsflotte
31. Dezember 1961 - 30. Juni 1975

Jahr	Anzahl	tdw
1961	150	760
1961	165	790
1963	165	793
1964	166	824
1965	171	929
1966	180	1,026
1967	193	1,150
1968	204	1,230
1969	208	1,283
1970	221	1,459
1971	200	1,659
1972	272	2,033
1973	293	2,368
1974	335	3,211
1975	370	3,994

TABELLE 2

Zusammensetzung der chinesischen Handelsflotte
(Stand: 30. Juni 1975, Tonnage in 1000)

Typ	Anzahl	tdw
Frachter	242	2,169.2
Kühlschiff	8	66.4
Massengutfrachter	46	804.2
Teil-Container	4	58.0
Container	1	12.5
Tanker	44	816.9
Passagier	25	69.0
Gesamt	370	3,996.2

Quelle: U.S. Maritime Administration, in U.S. China Business Review, Vol.3, No.2, March-April 1976, S.8.
Bei den oben angegebenen Schiffen handelt es sich um Seeschiffe von wenigstens 1000 BRT.

- 1) Vgl. auch Oskar Weggel: Die Handelsflotte der Volksrepublik China, in C.a. Januar 1975, S.832-839;
Rüdiger Machetzki: Katalog der chinesischen Seehäfen, C.a. Juni 1975, S.305-312, und die dazugehörigen Korrigenda in C.a. Oktober 1975, S. 565.
Eine Karte mit Anmerkungen zu den internationalen Seetransportverbindungen der Volksrepublik China im Jahr 1975 ist in C.a. November 1975, S.707-8 enthalten.
- 2) Vgl. auch BfA/NfA, 1.12. u 12.12.1975.
- 3) Siehe auch C.a. September 1975, Ü 52, S.496.
- 4) Vgl. auch: The Japan Economic Journal, 10.2.1976.