

## TENDENZEN DES SEEGÜTERUMSCHLAGS IN DER VR CHINA

Rüdiger Machetzki

**Auf der Grundlage einer Vielzahl von Einzelmeldungen zum Güterumschlag in chinesischen Seehäfen und zum Ausbau der Seehafenwirtschaft der VR China läßt sich der Güterumschlag des größten chinesischen Seehafens Shanghai 1975 auf rd. 48 Millionen Tonnen schätzen. Der Gesamtseegüterumschlag der VR China 1975 dürfte mit einem relativ hohen Unsicherheitsmaß auf 150 bis 200 Millionen Tonnen eingestuft werden.**

Während der letzten fünf Jahre hat sich der Außenhandel der VR China von der Bilanz her mehr als verdreifacht (1971 = rd. 4,3 Mrd. US-Dollar, 1975 = rd. 14 Mrd. US-Dollar) (1). Es ist verständlich, daß sich diese Tatsache u. a. auch in einem entsprechenden Anstieg des chinesischen Seegüterverkehrs und Seehafenumschlags widerspiegelt. Ferner hat auch der innerchinesische Wassergüterverkehr insbesondere auf dem Massengutsektor (Kohle, Erdöl, Erz, Agrarmassengüter) erhebliche Steigerungen erfahren, wie eine Vielzahl von Einzelheiten im Verlaufe der letzten Jahre bewiesen hat. Das Zusammentreffen dieser Faktoren hat zu wesentlichen Engpässen in der chinesischen Hafeneconomy seit 1973 geführt.

Die chinesische Wirtschaftsplanung ist sich der Schwierigkeiten durchaus bewußt. Seit 1972 - 73 wurde der Ausbau der wichtigsten Seehäfen zu einem der staatlichen Investitionsschwerpunkte gemacht. Für einzelne Schwerpunkthäfen sind jährliche Investitionssteigerungsraten von 20 % und mehr bekannt geworden. Insbesondere seit 1974 haben sich diese Raten noch weiter erhöht (2). Sie sind Ausdruck eines umfangreichen Programms für den Hafenausbau, das die Erstellung von insgesamt 40 sogenannten "Tiefwasserbecken" - d. h. Umschlagmöglichkeiten für Schiffe mit über 10 000 t - vorsieht. Die Umschlagskapazität der 17 chinesischen Küstenhäfen soll sich dadurch gegenüber 1972 um rd. 50 % erhöhen (3). Die Arbeiten konzentrieren sich allerdings weitgehend auf die neun wichtigsten Umschlagplätze des Landes: Shanghai, Tientsin, Talien, Chanchiang (Tsamkong), Huang-p'u (Whampoa-Canton), Ch'in-huang-tao, Yen-tai, Ch'ing-tao, Lien-yün-kang (4). Ferner scheint der Ausbau der großen Binnenhäfen entlang des Yangtze-kiang, der überragenden Ost-West-Verkehrsader Chinas, beschleunigt vorangetrieben zu werden. In insgesamt 24 verschiedenen Häfen (vor allem Wuhan und Nanking sowie Chungkiang) sind mehr als 400 Projekte in Angriff genommen worden, um den Mechanisierungsgrad der Hafendarbeiten sowie den Güterumschlag Wasserschiene zu verbessern (5). Die Projektschwerpunkte in den oben genannten neun Seehäfen liegen vor allem auf dem Ausbau der Lagerkapazitäten, der Fertigstellung von Öl-Terminals, Container-Piers und

der Verbesserung der Verkehrsanschlüsse (6). Diesbezügliche Meldungen zu einzelnen Häfen sowie Angaben über den Güterumschlag verdeutlichen den Tatbestand.

So heißt es u. a., daß der chinesische Seegüterumschlag im ersten Quartal 1976 gegenüber dem Vergleichszeitraum 1975 sich um 9,5 % gesteigert habe (7). Eine absolute Zahlenangabe ist weder für 1975 noch für 1976 erhältlich, ebensowenig für eines der vorangegangenen Jahre. Weiter heißt es, daß einzelne Häfen wie Ch'in-huang-tao, Ch'ing-tao und Shanghai Steigerungsraten von jeweils 27,1 %, 14,3 % und 4,2 % aufweisen. Tientsin, Talien, Yentai, Lien-yün-kang, Huang-p'u (Whampoa) und Chanchiang (Tsamkong) "erfüllten ihr Soll" (8). Eine andere Meldung besagte jedoch zu Shanghai, daß im Februar 1976 ein absoluter monatlicher Rekordumschlag erreicht worden sei in einer Höhe von 4 360 000 Tonnen, eine Übererfüllung des Solls um 3,8 % (9). Ausgehend von dieser Zahl, kommt man auf einen geschätzten Güterumschlag von rd. 48 Millionen Tonnen für 1975 sowie von rd. 40 Millionen Tonnen für 1974 (Umschlagsteigerung 1974 - 75 = 16,7 % (10)). Für 1976 lassen sich 50 bis 51 Millionen Tonnen vorausschätzen. Als Vergleichsdaten lassen sich Hamburg mit 51,7 Millionen Tonnen 1974, Antwerpen mit rd. 100 Millionen Tonnen 1973 oder Kobe und Yokohama mit je 140 Millionen Tonnen bzw. 130 Millionen Tonnen 1973 anführen (11). Eine sinnvolle Vermutung über den Gesamtumschlag aller chinesischen Seehäfen läßt sich nur anstellen, wenn man die Relationen des Hafens Shanghai zu den restlichen Häfen kennt. Allgemein darf vorausgeschickt werden, daß Shanghai mit weitem Abstand der größte Hafen des Landes ist. So heißt es von Shanghai, daß insgesamt 16 Tiefwasserbecken seit 1972 ausgebaut wurden (geplante chinesische Gesamtzahl 40), so daß der Hafen gegenwärtig über 52 Tiefwasserbecken verfügt (12). Allein der Ölhafenteil umfaßt sechs Kais mit den entsprechenden Lager- und Transportverbindungen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Ölhafens ist auch der forcierte Aufbau des nationalen Ölverarbeitungszentrums Chinschan im industriellen Einzugsbereich Shanghais zu sehen (13)

Im Gegensatz zu Shanghais 52 Tiefwasserbecken für 10 000 Tonnen-Schiffe verfügt Tientsin gegenwärtig über zehn Tiefwasserbecken und zwei Becken für 5000 Tonnen-Schiffe. Es heißt daß sich der Umschlag des Hafens 1972 - 75 mehr als verdoppelt habe. Ermöglicht wurde diese Steigerung durch den Ausbau der 3. Hafenstufe, in dem mehr als 20 000 Arbeitskräfte eingesetzt waren. Die beiden ersten Hafenstufen waren bis 1965 fertiggestellt worden. Insgesamt wurden 52 km neue Eisenbahngleise im weiteren Bereich des Hafengeländes verlegt, um bessere Anschlüsse an das nordchinesische Eisenbahnnetz zu gewährleisten. Besonders zu erwähnen ist ferner ein neu erbauter Container-Pier, der Tientsin bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt neben Shanghai zum einzigen Hafen Chinas macht, in dem Container-Schiffe abgefertigt werden können (14).

Ein weiterer Hafen mit gewaltigen Ausbaufortschritten ist Talien. Ende April 1976 wurde ein neuer Öl-Kai eingeweiht, an dem Öltanker bis zu 100 000 Tonnen abgefertigt werden können. Er ist damit der größte seiner Art in der VR China. Dieser Kai ist Teil des neuen Ölhafenprojektes Talien, das seit November 1974 in Angriff genommen worden ist (15). Dieser Ölhafen hat seit März 1976 einen direkten Pipeline-Anschluß an das große Ölfeld von Taching. Bei diesem Pipeline-Anschluß handelt es sich um ein 460 km langes Verbindungsstück zur Pipeline Taching-Tiehling, die eine weitere Abzweigung zum Ölhafen Ch'in-huang-tao und von dort nach Peking aufweist (16). Der Bau dieses Verbindungsstückes hatte im Mai 1974 begonnen.

Ch'in-huang-tao ist einer der bedeutendsten Ausbauhäfen. Noch 1971-72 handelte es sich weitgehend um einen zweitrangigen, halbmechanisierten Kohlehafen an der Bohai-Bucht. In der Zwischenzeit ist Ch'in-huang-tao ein zentraler Ölhafen geworden. Das Ausmaß der Modernisierung deuten zwei Meldungen an. So heißt es zum einen, daß sich die Investitionen 1974 - 75 um 20% gesteigert hätten, und zum anderen, daß das Investitionsvolumen 1975 rd. das Zehnfache des Jahres 1965 ausmache (17). Ch'in-huang-tao verfügt gegenwärtig über zwei Kaianlagen für 20 000 Tonnen-Schiffe sowie drei Becken für 35 000 Tonnen-Schiffe. Aufgrund dieser neuen Anlagen hat sich der Umschlag des Hafens 1972 - 75 mehr als verdoppelt (18).

Ein weiterer Hafen, zu dem sich nähere Angaben finden, ist Chan-chiang (Tsamkong) im äußersten Süden der chinesischen Küste. Die gewaltigen Umschlagsteigerungen Chan-chiangs beruhen nicht zuletzt auf dem Erdölumschlag, der sich 1965 - 75

verdreizehnfachte und allein von 1974 auf 1975 um 66% erhöhte. 1974 war in Chan-chiang der erste 50 000 Tonnen-Ölkai Chinas fertiggestellt worden. Der Gesamtumschlag des Hafens verdreifachte sich 1965 - 1975. Wesentlich hierfür war vor allem der Ausbau der 3. Hafenstufe 1967 - 1974. Sie verfügt über fünf Tiefwasserbecken (über 10 000 Tonnen-Schiffe) gegenüber insgesamt vier Tiefwasserbecken der beiden ersten Hafenstufen, deren Ausbau 1958 begonnen hatte (19).

Insgesamt gesehen deuten die vorangehenden Meldungen und Zahlenangaben also darauf hin, daß die vier wichtigsten Häfen nach Shanghai zusammen nur über unwesentlich mehr an Umschlagskapazität verfügen können als der ostchinesische Riesenhafen. Ausgehend von dieser Tatsache, läßt sich vermuten, daß der Gesamtseegüterumschlag der neuen wichtigsten Ausbauhäfen der VR China kaum über 150 Millionen Tonnen 1975 gelegen haben dürfte. Der Seegüterumschlag aller 17 chinesischen Seehäfen zusammen könnte in der Größenordnung von 150 bis 200 Millionen Tonnen 1975 angesiedelt sein. Dies entspräche in etwa dem Seegüterumschlag in der Bundesrepublik Deutschland 1974 mit einem Umfang von rd. 155 Millionen Tonnen (20).

- 1) Siehe auch: Holger Dohmen, China auf dem Weg zur aktiven Handelsbilanz, C. a., April 1976, S.136 - 139.
- 2) Siehe auch: Oskar Weggel, Die Handelsflotte der VR China, C.a., Januar 1975, S. 832 - 839.
- 3) Siehe: Rüdiger Machetzki, Katalog der chinesischen Seehäfen, C.A., Juni 1975, S. 305 - 312.
- 4) SWB, WER, 17. Dezember 1975, A 15.
- 5) SWB, WER, 11. Febr. 1976, A 9 - 11.
- 6) SWB, WER, 28. April 1976, A 12.
- 7) Ebenda.
- 8) Ebenda.
- 9) Ebenda.
- 10) SWB, WER, 17. Dezember 1975, A 14.
- 11) Der Fischer Weltalmanach '76, S. 328.
- 12) SWB, WER, 11. Februar 1976, A 9 - 11.
- 13) Siehe: C. a., Oktober 1975, Ü 49.
- 14) SWB, WER, 17. Dezember 1975, A 15.
- 15) SWB, WER, 9. Juni 1976, A 9.
- 16) SWB, WER, 12. Mai 1976, A 12.
- 17) SWB, WER, 17. Dezember 1975, A 15.
- 18) SWB, WER, 28. April 1976, A 12.
- 19) Ebenda.
- 20) Der Fischer Weltalmanach '76, S. 327.