

Transport: Eine 32 km lange Brücke verbindet den neuen Containerumschlagplatz in der Bucht von Hangzhou mit der boomenden Industrie auf dem Festland

Neuer Tiefwasserhafen bringt Shanghai an die Weltspitze

VDI nachrichten, Shanghai, 1. 9. 06, Si -

Chinas größter Containerhafen strebt weltweit den Spitzenplatz an. Innerhalb von drei Jahren hat Shanghai seinen Containerumschlag schon mehr als verdoppelt. Nach der ersten Ausbaustufe des neuen Tiefwasserhafens Yangshan will die Shanghai International Port Group (SIPG) im kommenden Jahr mit geplantem Börsengang und Auslandsbeteiligungen die Nr. 1 werden.

Shanghais neuer Tiefwasserhafen ist eine Touristenattraktion. Rund 6 € kostet der Halbtagsausflug mit dem Bus, den die Shanghai Behörde für Industrietourismus anbietet. Erster Stopp ist die Fotoausstellung über 1271 Tage Brückenbau im Besucherzentrum von Lingang – rund 50 km südlich von Shanghai. 32 km zieht sich von hier die sechsstreifige Brücke über das Ostmeer zur Felseninsel Yangshan. Dort wurde eine Aussichtsplattform eingerichtet, von der die Besucher einen guten Blick auf die Containerschiffe am 1600 m langen Kai des Terminal 1 haben.

Bereits 2007 werde Shanghai größter Containerhafen der Welt, prognostiziert Henrik Anker Olesen, Logistikexperte für Asien-Pazifik bei IBM Business Consulting Services in Shanghai. Mit der ersten Ausbauphase des Tiefwasserhafens sei Shanghai diesem Ziel ein gutes Stück näher gerückt.

Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 100 Mrd. RMB (rd. 10 Mrd. €) ist der Tiefwasserhafen Yangshan eines der großen Infrastrukturprojekte Chinas und neben den Vorbereitungen auf die Expo 2010 einer der Konjunktormotoren, die der Stadt überdurchschnittliche Wachstumsraten beschere. 12,6 % legte die Shanghai Wirtschaft im ersten Halbjahr 2006 zu – gegenüber dem nationalen BIP-Wachstum von 10,9 %.

Bis 2020 sollen insgesamt 50 Containerlandestellen auf der Insel entstehen und Shanghai endgültig zum asiatischen Schifffahrtsdrehkreuz machen. Gerade erst bewilligten die Behörden

eine Tankfarm für Erdöl und Erdölprodukte mit einer Kapazität von 400 000 m³. 21 Mio. TEU (20-Fuß-Standardcontainereinheit) will Hafentreiber Shanghai International Port Group (SIPG) in 2006 abwickeln, 3 Mio. TEU steuern allein die fünf neuen Ladeplätze in Yangshan I bei. Damit liefert sich Shanghai ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit den führenden Containerhäfen Singapur (23,2 Mio. TEU) und Hongkong (22,4 Mio. TEU).

Bereits im ersten Halbjahr war die 10-Mio-TEU-Schwelle überschritten worden – 2003 war dies noch der gesamte Jahresumschlag an Containern. Ohne Yangshan mit seinen mehr 15 m tiefen Anlegeplätzen wäre diese Entwicklung nicht denkbar.

Ein solcher Hafen will jedoch erst

ANZEIGE

ERP • PPS • WWS • eBusiness

Ihre flexible und zukunftsichere Mittelstandslösung

www.abas.de

einmal bezahlt sein. Voraussetzung dafür war die Öffnung des chinesischen Logistikmarktes für ausländische Investoren im Zuge des WTO-Beitritts. Kurz nach der Eröffnung von Yangshan I wurde Ende 2005 das Betreiberkonsortium des zweiten Containerterminals gewählt. Für die zweite, 4 Mrd. RMB teure Ausbaustufe sind mit AP Moeller Maersk und Hutchinson



21 Mio. 20-Fuß-Standardcontainereinheiten (TEU) will der Hafentreiber Shanghai International Port Group in diesem Jahr umschlagen – rund 3 Mio. davon allein auf den Containerlandestellen der ersten Ausbaustufe auf der Felseninsel Yangshan. Foto: Feldmann

Wampoa zwei internationale Logistikschwergewichte mit jeweils 32 % eingestiegen. Die restlichen Anteile werden von SIPG (16 %) sowie den Logistikern Cosco Pacific und China Shipping Group (beide 10 %) gehalten.

SIPG, 2003 hervorgegangen aus der ehemaligen Shanghai Port Authority, will nun weitere Finanzmittel für den Hafenausbau und andere Projekte über die Börse beschaffen. Mittels eines Aktien-tauschs mit der Tochter Shanghai Port Group plant SIPG für Ende September ihren Gang an die Shanghai Börse. Die Anteilseigner hatten dem Rückkaufplan für die Port Group bereits Anfang August zugestimmt, nun steht noch die behördliche Genehmigung für den Börsengang aus.

Die Shanghai International Port Group, die zu 50 % der Stadt gehört, geht damit, den Weg vieler großer Staatskonzerne. Töchter werden von der Börse genommen, um die ganze Gruppe an den Aktienmarkt zu bringen. Die damit verbundenen Veröffentlichungsaufgaben sollen für mehr Transparenz in der Unternehmensführung sorgen. Nach dem Shanghai

Börsengang sollen weitere 25 % von SIPG an die Hongkonger Börse gebracht werden. Nach Schätzungen der South China Morning Post soll das mehr als 800 Mio. Dollar in die Kasse bringen.

Es geht längst nicht mehr allein um das lokale Geschäft. „Go west“ und „go global“ heißt das Motto, mit dem im Rahmen des 11. Fünfjahresplans eine stärkere Internationalisierung der SIPG-Aktivitäten angestrebt wird. „Es ist unser strategisches Ziel, ein multinationaler Hafentreiber zu werden“, sagte Wang Qingwei, Sprecher des SIPG-Vorstands, im Juli in einem Dow-Jones-Interview.

Inzwischen hat SIPG die ersten Sondierungen abgeschlossen und steht vor einer möglichen Minderheitsbeteiligung am Containerterminal im belgischen Zeebrugge, dem sechstgrößten Hafen Europas, der sich davon wiederum Zuwächse im Warenverkehr mit China erhofft. Die Shanghai International Port Group würde damit ihre bisherigen Allianzen vertiefen: APM-Terminals in Zeebrugge gehören zur dänischen Moeller-Maersk-Gruppe.

Beim belgischen Pilotprojekt wird es nicht bleiben. SIPG will in den kommenden Jahren in europäischen und amerikanischen Häfen entlang der wichtigsten Schifffahrtsrouten investieren, um vom ausländischen Know-how zu profitieren und sein eigenes Management zu modernisieren. Sie ist damit Pionier unter den chinesischen Hafentreibern.

China ist zwar schon heute der welt-

weit drittgrößte Logistikmarkt nach den USA und Japan, hat aber nach den Worten von Olesen Nachholbedarf in Ausbildung, Kostenstruktur, Managementkultur, Infrastruktur, Lagerwesen und Informationstechnologie. Die Logistikkosten in China seien mehr als vier Mal so hoch wie in Europa oder den USA.

Das rasante Handelswachstum der vergangenen Jahre hat in den Regionen Begehrlichkeiten geweckt. Mit dem steigenden Preisniveau und Sättigungsgrad in Südchina und Shanghai wird die Yangtse-Zone schon als künftiger Wirtschaftsmotor gesehen – hier sind die Märkte noch aufnahmefähig, die Arbeitskraft noch billig. So hat bereits eine Wanderbewegung von Herstellern beispielsweise aus der Automobilproduktion in diese Region eingesetzt.

Die lokalen Yangtse-Anrainerprovinzen sowie Küstenstädte spekulieren daher auf steigende Einnahmen aus dem Hafengeschäft und bauen kräftig aus. Beispielsweise erhalten Chongqing und Wuhan größere Hafenskapazitäten, insgesamt werden 28 große innerchinesische Häfen am Yangtse gezählt. Am Geschäft dieser Zubringerhäfen will SIPG teilhaben.

Inzwischen übersteigen die lokalen Pläne die nationalen Vorgaben, wie Wang Ming, stellvertretender Generaldirektor des Instituts für Transport in der zentralen Planungsbehörde National Development and Reform Commission im Sommer laut Shanghai Daily feststellte. Einerseits dürfen im Schiffsverkehr keine Engpässe entstehen, andererseits will man vermeiden, dass ein unkontrollierter Ausbau von Hafenskapazitäten die Renditen älterer Investments verwässert. Schon macht beispielsweise der neue Yangshan-Tiefwasserhafen mit niedrigeren Gebühren dem alten Waigaoqiao-Hafen Konkurrenz.

Übrigens: Die meisten Hafenbesucher sind keine hartgesottene Logistikkonsumenten. Sie lockt vor allem die Neustadt Luchao Harbor City in Lingang. Erbaut nach Masterplänen der Hamburger Architekten gmp verheißt Luchao neue Immobiliengeschäfte, schließlich entsteht hier Wohnraum für 300 000 Einwohner. Auch Schenker China ist hier bereits vertreten. Der Logistikdienstleister hat ein 12 000 m² großes Lager angemietet und seinen Europa-Frachtverkehr nach Lingang verlagert. Das entspricht rund 50 % des Shanghai-Geschäfts. ANJA FELDMANN/SI



Südlich von Shanghai wächst auf der Insel Yangshan Chinas größter Containerhafen. Fünf Ent- und Beladepunkte mit mindestens 15 m Wassertiefe für die kommenden Schiffsgenerationen sind bereits in Betrieb – weitere 45 sollen folgen.