



Südostasien ist mehr als Singapur

Einer aktuellen **Analyse des Internationalen Verkehrsforums** zufolge bleibt der Stadtstaat als Drehscheibe wichtig – allerdings entstehen Alternativen



Die Skyline eines Containerterminals in Singapur im April 2021. In der Rangliste der „Top-30-Containerhäfen 2021“ von Alphaliner rangiert Singapur auf Platz zwei.

FOTO: AFP VIA GETTY IMAGES

Von Kerstin Kloss

Als „künftiges Zugpferd der Weltwirtschaft“ bezeichnet das Weltwirtschaftsforum den Verband Südostasiatischer Nationen (ASEAN). Die wachsende Mittelschicht und der steigende Konsum machen den Standort Südostasien attraktiv als Alternative zu China. Doch was bedeutet das für den Güterverkehr in der Region? Das Internationale Verkehrsforum (ITF) hat dies gemeinsam mit der Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (ESCAP) im „ITF Southeast Asia Transport Outlook 2022“ hinterfragt.

Bis 2030 wird der Güterverkehr in Südostasien im Vergleich zu 2015 um fast 80 Prozent zunehmen. Bis 2050 könnte sich die Tonnenkilometerleistung aller elf Länder mehr als verdreifachen. Seefracht dominiert mit circa 90 Prozent der Frachttonnenkilometer. Bis auf den Binnenstaat Laos sind alle anderen Länder, also Brunei Darussalam, Indonesien, Kambodscha, Malaysia, Myanmar, die Philippinen, Singapur, Thailand, Timor-Leste sowie Vietnam, an das globale Schifffahrtsnetz angebunden. Die Konnektivität der Linienschifffahrt hat in allen südostasiatischen Ländern „stetig und in bescheidenem Umfang zugenommen“, so die ITF-Analyse.

Überlastung in Singapur

Das ITF bewertet die Verbindungen der südostasiatischen Staaten im Vergleich mit den Niederlanden. In der Region liegt Singapur vorn mit einer „Konnektivitätslücke von weniger als 20 Prozent zu den Niederlanden“. Berücksichtigt werden neben der Entfernung auch Kosten für Grenzübertritte, Abfertigung und Transitzeit. Doch die Analyse weist Singapur mehr als doppelt so hohe Kosten für die Einhaltung der Grenzkontrollvorschriften wie in führenden Wirtschaftsnationen nach. Dort benötigten Im- und Exporteure nur 1 Stunde für Grenzkontrollen, während das ITF den Zeitaufwand in Singapur mit 33 Stunden für Importeure und 10 Stunden

In Asien ist China Vorreiter

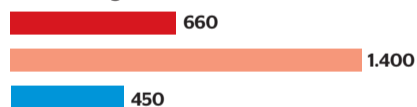
Kennzahlen 2021 nach Regionen

■ ASEAN ■ China ■ EU

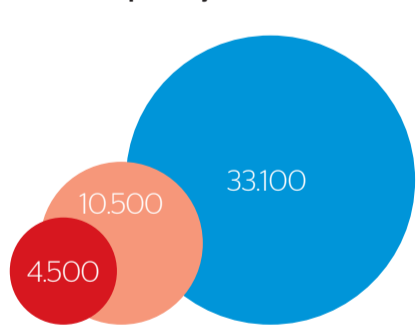
Bruttoinlandsprodukt in Billionen USD



Bevölkerungszahl in Millionen



Bruttoinlandsprodukt je Einwohner in USD*

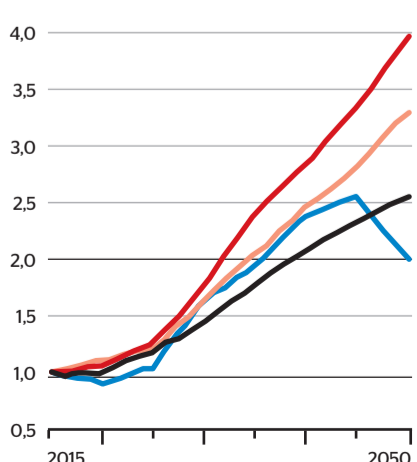


* gerundet; Quelle: GTAI 2021 / Grafik: DVZ

Südostasien holt auf

Veränderung der Frachttonnenkilometer nach Regionen unter einem Recover-Szenario, Index 2015

■ Südostasien ■ Asien ■ Welt
■ Europ. Wirtschaftsraum* (inkl. Türkei)



* EU plus Island, Liechtenstein und Norwegen; Quelle: OECD/ITF 2022 / Grafik: DVZ

für Exporteure angibt. Der Transshipment-Hafen ist überlastet, bestätigen Spediteure.

Vietnam übernimmt Hub-Funktion

An welche Häfen könnte künftig Ladung aus Singapur abfließen? Dennis Kögeböhn, Partner bei HPC Hamburg Port Consulting und verantwortlich für den Asien-Pazifik-Raum, hält es für denkbar, dass vietnamesische Häfen „möglicherweise Hub-Funktionen zum Teil mitübernehmen“. Er sieht den Vorteil ein neues Geschäftssegment zu etablieren, die „Hub-Ladung als Komplementärgeschäft zur Herkunft/Bestimmungs-Ankerladung zu sichern“. Denn Hub-Funktionen allein seien „nur bedingt finanziell attraktiv, was eine hohe Markteintrittshürde bedeutet“.

Vietnam exportiert selbst Produkte. Das österreichische Logistikunternehmen Gebrüder Weiss (GW) beispielsweise ist für Kunden aus der Elektronikbranche, dem Maschinenbau, der Luftfahrtindustrie, der Chemie und der Lebensmittelbranche tätig. Michael Zankel, Regionalleiter East Asia/Oceania bei GW, vertraut bei den Transporten vor allem auf den Hafen Haiphong. Laut ITF-Analyse weist Vietnam „die bemerkenswerteste jährliche Wachstumsrate“ bei der Konnektivität der Linienschifffahrt auf.

Thailand mit Konnektivitätslücke

Verkehrsträgerübergreifend hat Vietnam wie Malaysia und Thailand im Vergleich zu den Niederlanden eine Konnektivitätslücke von weniger als 40 Prozent. Christian Nebel, Netzwerk-Direktor bei der World Freight Alliance in Brüssel, sieht daher die beiden erstgenannten Länder führend bei Ladung, die in der Vergangenheit aus China direkt exportiert wurde und jetzt über südostasiatische Häfen abgewickelt wird: „Die Häfen in Malaysia sind relativ gut ausgebaut, insbesondere Tanjung Pelepas steht in direkter Konkurrenz zu Singapur.“ Der Asien-Experte berichtet, dass alle großen Häfen der Region „gut ausgelastet“ seien, so auch Laem Chabang in Thailand. Als Automotive-Hub solle man Thailand nicht außer Acht lassen, sagt er.

Wie günstig Südostasien an der Kreuzung globaler Handelswege wie Asien-Nordamerika, Asien-Europa und Intra-Asien liegt, zeigt sich in der Rangliste der „Top-30-Containerhäfen 2021“ von Alphaliner. Außer Singapur (Platz 2) finden sich im Ranking Port Kelang (13) und Tanjung Pelepas (16) in Malaysia, Laem Chabang (20), Ho-Chi-Minh-Stadt in Vietnam (21) sowie Jakarta in Indonesien (24).

Ausbau von Landverkehr fokussiert

Bei den Verkehrsträgern steht der Straßengüterverkehr an zweiter Stelle, mit 771 Milliarden Tonnenkilometern in 2015. Der wachsende Anteil am Modal Split wird bis 2050 auf bis zu 9,4 Prozent prognostiziert. Nebel beobachtet, dass Lkw-Verkehre in Südostasien zugenommen haben – sowohl innerhalb der Region als auch mit China: „Im- und Exporte können aus Kostengründen, aber

auch wegen Kapazitätsmangel nicht immer fristgerecht per See transportiert werden. Der Fokus liegt auf dem Ausbau von Landverkehren.“

GW-Manager Zankel berichtet allerdings, dass Landtransporte von Vietnam nach Laos und Kambodscha „durch bürokratische Barrieren erschwert“ werden. Fortschritte gebe es auf der Achse von Singapur über Malaysia bis Thailand. Die Verbindung nach China über Vietnam, Laos und Kambodscha sei zeitintensiv.

Laut ITF bedürfen die Straßen- und Eisenbahnstrecken „erheblicher Investitionen“. Der Schienengüterverkehr werde voraussichtlich auf 469 Milliarden Tonnenkilometer ansteigen, das sei mehr als das Vierfache der Transportleistung der Luftfracht, so die Analysten. Nebel wundert das nicht – aus seiner Sicht haben außer Singapur, Bangkok und Kuala Lumpur alle Flughäfen der Region „Handlungsbedarf“. (fho)

ANZEIGE



SEEHAFEN ROSTOCK – Der Intermodalhafen

- mehr als **45 wöchentliche Bahnverbindungen**
- täglich **bis zu 17 Fähr-Abfahrten** nach Dänemark und Schweden
- bis zu acht wöchentliche Ro/Ro-Abfahrten nach Finnland
- nach China – über Russland und Kasachstan – mit **Shortsea-Alternative: Kaliningrad – Rostock**
- direkte Verteilung durch bestehendes Intermodal-Netz innerhalb Europas

ROSTOCK
PORT



Opening new horizons

www.rostock-port.de