



06.08.2015

## Philippinen benötigen moderne Hafeninfrastuktur

### **Kabotage-Gesetz liberalisiert Transportwege / Frachtvolumina legen weiter zu / Von Jürgen Maurer**

Taipei (gtai) - Das Frachtvolumen über den Seeweg steigt in den Philippinen. Das erfordert Kapazitätserweiterungen und die Modernisierung der Häfen. Zudem hat die Regierung Mitte 2015 den Küstentransport für ausländische Reedereien liberalisiert. Daher ist zu erwarten, dass mehr Wettbewerb und sinkende Transportkosten die Frachtströme diversifizieren. Häfen auch außerhalb der Metropolregion Manila sollten profitieren, müssen dazu jedoch modernisiert werden.

Die Hafenentwicklung in den Philippinen sollte in den nächsten Jahren an Fahrt gewinnen. Denn die Regierung hat Ende Juli 2015 ein Gesetz für die Kabotage-Freiheit (Republic Act No. 10668 - Foreign Ships Co-Loading Act) verabschiedet, das es Schiffen unter ausländischer Flagge erlaubt, Fracht auch zwischen verschiedenen Häfen des Landes zu transportieren.

Dadurch dürfte die Fixierung auf Manila als Frachtdrehscheibe des Landes etwas verringert werden. Denn ausländische Schiffe können nun auch direkt andere Häfen des Archipels anlaufen. Bisher war ein Umladen und danach eine inländische Verschiffung durch lokale Firmen erforderlich. Dies hat Frachtzeiten verlängert und Transportkosten erhöht, sowohl durch den Mehraufwand als auch durch mangelnden Wettbewerb.

Die meisten Küstentransporter sind mit Container-Kapazitäten von 200 bis 300 TEU (twenty-foot equivalent units) eher klein. Hingegen werden die Überseetransporte von größeren Schiffen mit mehreren Tausend TEU durchgeführt. Damit diese nicht nur in Manila anlanden können, muss die Infrastruktur in einigen Häfen des Archipels modernisiert werden.

### **Manila bleibt dominant**

Abgesehen von dieser neuen gesetzlichen Regelung hat bereits die Verstopfung der Manila-Häfen durch den Lkw-Bann 2014 gezeigt, wie notwendig andere Standorte und die Entzerrung des Schiffstransportverkehrs sind. Bei der in den nächsten Jahren erwarteten Zunahme des Frachtaufkommens über die Hauptstadt wollen unter anderem Subic Bay und Batangas den Reedereien Alternativen bieten.

Die Subic Bay Metropolitan Authority hat Expansionsvorhaben für ihren Hafen angekündigt. Die bestehende Umschlagskapazität soll in den nächsten zwei bis drei Jahren von 600.000 TEU auf 1,2 Mio. TEU ausgebaut werden. Dafür sind Investitionen von 10 Mrd. bis 11 Mrd. philippinischen Peso (circa 170 Mio. bis 187 Mio. Euro; 1 Euro = 58,89 philPeso - Jahresdurchschnitt 2014) vorgesehen.

Zudem entsteht in Mariveles in der Provinz Bataan gegenwärtig bereits ein neuer Frachthafen für die Bulkverladung. Dieser wird von der philippinischen Seasia Logistic Philippines und der englischen Nectar Group betrieben. Laut Pressebericht des "Philippine Star" vom 18.6.2015 soll die erste Phase der Hafenentwicklung 2015 abgeschlossen werden. Nach dieser ersten Investition von 1,2 Mrd. philPeso stehen je nach Marktsituation weitere Ausbaupläne an.

## Provinzhäfen können zugewinnen

All diese Häfen bedienen die Hauptinsel Luzon, auf der sich die Wirtschaftskraft der Philippinen konzentriert. Aber auch in anderen Landesteilen des Archipels nimmt der Im- und Exportbedarf zu, sowohl im Rohstoffhandel als auch bei verarbeiteten, in Containern transportierbaren Waren. Als erstes Public-Private-Partnership-Vorhaben im Hafensbereich befindet sich das Davao-Sasa-Hafenprojekt in der Ausschreibung ([http://ppp.gov.ph/?ppp\\_projects=davao-sasa-port](http://ppp.gov.ph/?ppp_projects=davao-sasa-port)).

Die Investitionskosten für die Modernisierung und den Betrieb des bestehenden Hafens von Davao werden mit 19 Mrd. philPeso angesetzt. Andere Projekte dieser Art könnten folgen. Zusätzlich zur Hafeninfrastruktur ziehen die Projekte auch weitere Investitionen nach sich. So muss der Ausbau der Anbindung an das Nah- und Fernstraßennetz verbessert werden.

Obwohl ein Lkw-Verbot den Transport über den Hafen Manila als dem Hauptumschlagplatz des Archipels über weite Teile 2014 beeinträchtigte, konnte die Philippine Ports Authority (PPA) eine 5%ige Steigerung des Frachtvolumens gegenüber 2013 vermelden. Insgesamt 211,2 Mio. t an Gütern wurden in den Häfen des Landes umgeschlagen. Zudem wuchs der Containerumschlag um 4% und erreichte 5,43 TEU.

### Entwicklung der Transportleistung über Häfen in den Philippinen

	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr in %
Schiffsbesuche	354.715	361.431	1,9
.Inländisch	344.141	352.278	2,4
.Ausländisch	10.574	9.153	-13,4
Abgefertigte Tonnage (in Mio. t)	201,9	211,2	5,0
.Inländisch	77,9	77,9	0,1
.Ausländisch	124,1	133,3	7,5
..Import	65,8	67,6	11,3
..Export	63,3	65,7	3,8
Abgefertigte Container (in TEU)	5,23	5,43	4,0
.Inländisch	2,05	2,14	4,8
.Ausländisch	3,18	3,29	3,4
..Import	1,61	1,69	4,5
..Export	1,56	1,59	2,3
Passagieraufkommen (Mio.)	53,52	55,87	4,4

Quelle: Philippine Ports Authority, 2015


(M.J.)

### Dieser Artikel ist relevant für:

Philippinen  
Wasser-, Hafenbau

## KONTAKT

**Helmut Kahlert**

 0228/24993-209

 **Ihre Frage an uns**

## VERWANDTE ARTIKEL

-  **Zahlreiche Großprojekte in Vietnams Infrastruktur stehen an**
-  **Aserbaidshan und Kasachstan im Fokus 2015**
-  **Saudi-Arabien investiert in die Verkehrsinfrastruktur**
-  **Wirtschaftstrends Jahresmitte 2015 - Dschibuti**
-  **Ölterminal-Erweiterung geht in Malaysia an den Start**

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=philippinen-benoetigen-moderne-hafeninfrastruktur,did=1292242.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=philippinen-benoetigen-moderne-hafeninfrastruktur,did=1292242.html)

Datum: 06.08.2015

© 2015 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.