

Thailands Fischer in Nöten

Mehr als die Hälfte der Fangflotte durch explodierende Dieselpreise vorerst stillgelegt, exportorientierte Branche in schwerster Krise seit Jahren

Von Thomas Berger

Die Küstenlinie Thailands hat eine Gesamtlänge von stolzen 3.200 Kilometern, 23 von 77 Provinzen liegen am Meer. Kein Wunder, dass Fischfang traditionell für einen erheblichen Teil der Bevölkerung von größter Bedeutung ist. Längst aber ist daraus auch eine riesige Industrie erwachsen, die zuletzt einen Gesamtwert von rund acht Milliarden US-Dollar hatte, wovon allein sieben Milliarden auf den Export entfielen. Jetzt ist diese wichtige Wirtschaftsbranche bedroht: Rund die Hälfte der Fangflotte, so übereinstimmende Berichte, liegt seit Wochen in den Häfen fest, weil der durch den Iran-Krieg extrem gestiegene Dieselpreis weitere Touren aufs Meer zu einem Verlustgeschäft macht.

Er habe nicht erwartet, dass er und seine Crew nun festsitzen würden, sagte Kapitän Wongduen Meesamrong in Samut Sakhon, Thailands größtem Fischereihafen, als er Anfang April von Reportern der öffentlich-rechtlichen *ABC* aus Australien befragt wurde. Gerade war die Besatzung mit ihrem jüngsten Fang von 15 Tagen auf hoher See heimgekehrt. »Der Treibstoffpreis ist so teuer. Wir können nicht erneut hinausfahren«, so der Kapitän. Und sie seien längst nicht die einzigen, die sich in dieser Situation befinden. Die Krise trifft die kleinen, von Familien betriebenen Fischkutter, die gewöhnlich eher in küstennahen Breiten unterwegs sind, ebenso wie die großen Trawler mit 20, 40 Mann oder noch mehr Besatzung, die so weit im Golf von Thailand oder im Indischen Ozean hinausfahren, wie es ihnen die rechtlichen Grenzen gestatten.

Von knapp 55.000 registrierten Fischerbooten insgesamt (2023) sprechen die amtlichen Statistiken, auf die sich Portale wie die des Southeast Asian Fisheries Development Center (Seafdec) berufen. Während rund 46.000 davon traditionelle Kutter mit beschränkter Größe sind, gehören 9.000 zur kommerziellen Fangflotte. Allein jeder zweite davon ist derzeit lahmgelegt, und auch beim eher kleinteiligen Segment der Branche sieht es nicht besser aus. Der Dieselpreis Ende April lag bei etwa 50 Baht, umgerechnet 1,31 Euro, pro Liter – das ist gegenüber Jahresbeginn nahezu eine Verdopplung und für viele Bootsbetreiber schlicht unbezahlbar, wenn man den späteren Fangerlös gegenrechnet.

Noch Ende Februar, kurz vor den Angriffen von USA und Israel auf den Iran, hätte eine durchschnittliche Ausfahrt am Ende immerhin 4.000 bis 5.000 Baht (100 bis 130 Euro) Gewinn gebracht, sagte erst dieser Tage Fischer Kamol Puengporn gegenüber dem Singapurere Nachrichtenportal *Channel News Asia* (CNA). Inzwischen überlegten er und seine Kollegen sich aber, überhaupt in See

zu stechen, da man in Anbetracht der explodierten Kosten eher noch draufzahle. Denn auch die Fischbestände sind seit Jahren rückläufig, ein halbwegs guter Fang ist nicht garantiert. Bei oft 1.000 Litern Diesel, die für eine Ausfahrt gebraucht würden, spüle der absehbare Ertrag damit oft nicht mal die Kosten ein. Dass die Regierung in Bangkok schon nach einer Kabinettsitzung Ende März ankündigte, den Fischereisektor durch Zugang zu billigerem Biodiesel zu unterstützen, der etwa fünf Baht pro Liter günstiger ist, hat die massenhafte Stilllegung der Flotte nicht stoppen können.

Es sind nicht nur unmittelbar die Besatzungsmitglieder, die plötzlich ohne Arbeit und Einkommen dastehen. 109.000 Personen sind den einschlägigen Statistiken zufolge direkt mit dem Fischfang verbunden. Hinzu kommen jedoch 600.000 bis 700.000 Beschäftigte in der Verarbeitungsbranche für Fischereiprodukte. Insbesondere bei Thunfisch gehört das südostasiatische Königreich zu den weltgrößten Exporteuren. Und ausbleibende Fänge können demzufolge auch nicht in den Fabriken verarbeitet werden. Nicht zu vergessen: Nahezu die Hälfte der Beschäftigten in der Branche sind Arbeitsmigranten aus den ärmeren Nachbarländern Myanmar und Kambodscha. Die Krise droht, bestehende Ausbeutungsverhältnisse zu verschärfen – und ein Jobverlust kann sich negativ auf den Aufenthaltsstatus auswirken. Dabei hatten sich die Arbeitsbedingungen nach immenser Kritik in jüngerer Zeit zumindest zum Teil nachweislich verbessert.

<https://www.jungewelt.de/artikel/521872.globale-treibstoffkrise-thailands-fischer-in-noeten.html>