

IM FOKUS

Eurasische Transportkorridore

Ausbau der Transitwege zwischen
China und Europa

AUSGABE 2017



Inhalt

ÜBERSICHT

4 **An Eurasien führt kein Weg vorbei**

Transitstaaten bauen Verkehrswege aus

SCHIENENWEGEBAU

6 **Transitländer stellen die Weichen neu**

Bahninfrastruktur wird modernisiert

HAFEN- UND FLUGHAFENBAU

8 **Neue maritime Tore öffnen sich**

Häfen werden ausgebaut

STRASSENBAU

10 **Schotterpisten werden zu Autobahnen**

Investitionen in das Straßennetz

GESCHÄFTSPRAXIS

13 **Der persönliche Kontakt zählt**

Langer Atem ist wichtig

15 IMPRESSUM

An Eurasien führt kein Weg vorbei

Transitstaaten bauen Verkehrswege aus

Der Handel zwischen der Europäischen Union und der VR China floriert – in den vergangenen zehn Jahren hat sich das Volumen verdoppelt. Auch wenn bislang das Gros der Güter über die See transportiert wird, nutzen immer mehr Firmen aus Zeitgründen den Landweg. Um möglichst viel vom Transitverkehr abzubekommen, stecken die Länder Eurasiens Milliarden in ihre Transportwege. Mit der wirtschaftlichen Öffnung von Iran hoffen sie zudem auf einen steigenden Warenverkehr in Richtung Persischer Golf.

Zwei Wochen benötigt ein Güterzug aus dem zentralchinesischen Chongqing nach Duisburg – ein Containerschiff würde doppelt so lange brauchen. Mehrmals wöchentlich erreichen Containerzüge aus dem Reich der Mitte den deutschen Binnenhafen. Über 40.000 Container transportierte die Deutsche Bahn 2016 zwischen China und Deutschland – 2020 sollen es bereits 100.000 sein. Die Chancen hierfür stehen gut, denn in den vergangenen zehn Jahren hat sich das Handelsvolumen zwischen China und der EU bereits verdoppelt.

Auf dem Weg nach Deutschland durchqueren die Züge aus China die zentralasiatische Steppe und russische Weiten. Damit möglichst viel Verkehr über ihr Territorium fließt, investieren die Transitländer in ihre Transportinfrastruktur. Damit verbinden sie große Hoffnungen: Sie möchten nicht nur am Transitverkehr verdienen und ihre

bisherige Randlage in der Weltwirtschaft verringern, sondern auch ihre – teils sehr rohstofflastige – Wirtschaft diversifizieren. Die Länder setzen nicht nur auf den Handel zwischen Ost und West, sondern bauen auch die Nord-Süd-Verbindungen fleißig aus. So möchte Russland seine Verkehrsanbindung in Richtung Persischer Golf stärken – und setzt dabei auf einen Transit durch den Südkaukasus und Iran. Zentralasien ist mit Iran bereits über zwei internationale Transportkorridore verbunden.

Neben Schienenverbindungen wird in den Ausbau von Straßen, Häfen und Flughäfen kräftig investiert. In allen Bereichen gibt es viel zu tun – die Qualität der Infrastruktur lässt häufig noch zu wünschen übrig. In Kasachstan sind beispielsweise rund ein Drittel der Straßen und circa 60% der Eisenbahnstrecken verschlissen. In internationalen Rankings zur Qualität der Infrastruktur belegen die Länder Eurasiens eher die hinteren Ränge.

Deutsches Engineering ist gefragt

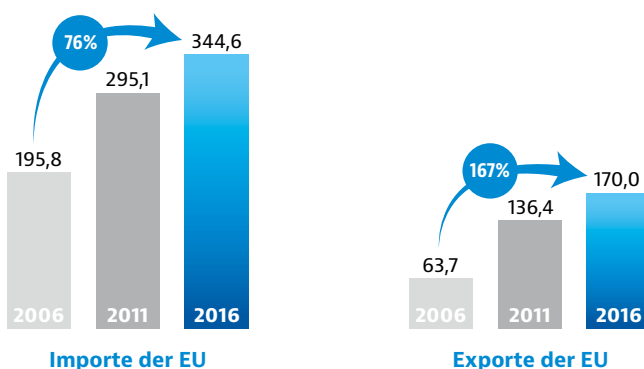
Vom Infrastrukturausbau in der Region können auch deutsche Unternehmen profitieren. Da das Know-how an vielen Stellen noch fehlt, sind Beratungs- und Ingenieurdienstleistungen gefragt. Auch bei technischen Zulieferungen haben Unternehmen aus Deutschland durchaus Chancen. Allerdings ist hier die Konkurrenz aus China groß. Ausländische Unternehmen als Generalauftragnehmer sind meist nur bei anspruchsvollen Großprojekten anzutreffen.

Im Vergleich zu rein national finanzierten Projekten bieten sich bei geberfinanzierten Vorhaben deutlich bessere Geschäftschancen. Vorteile liegen in transparenten Ausschreibungen, einer stärkeren Planungssicherheit, höheren Qualitätsstandards und nicht zuletzt in einer soliden Finanzierung.

Neben den bekannten Entwicklungsbanken, wie der Weltbank oder der Asiatischen Entwicklungsbank, ist in der Region auch die 2006 gegründete Eurasische Entwicklungsbank in der Kreditvergabe aktiv. Zudem können die Länder auf neue Finanzierungsquellen hoffen: Im Herbst 2013 verkündete die chinesische Regierung die „Belt and Road Initiative“. International wird häufig von der „neuen Seidenstraße“ gesprochen. Das Konzept umfasst den Ausbau von See- und

Handel der EU mit China steigt rasant

Handelsvolumen in Mrd. Euro



Quelle: Eurostat

Landverbindungen zwischen Asien, Europa und Ostafrika. Beijing stellt im Rahmen des Silk Road Fund etwa 55 Mrd. US\$ zur Verfügung. Hinzu kommen Mittel der Ende 2015 gegründeten Asiatischen Infrastrukturinvestitionsbank – mit einer Kapitalausstattung von 100 Mrd. \$. Über die New Development Bank, die sogenannte BRICS-Bank, stehen noch einmal 100 Mrd. \$ im Raum.

Einen Wermutstropfen gibt es allerdings: Während für zeitkritische Güter der Landtransport schon heute eine gute und zunehmend genutzte Alternative ist, wird auf absehbare Zeit das Gros der Güter zwischen China und Europa, insbesondere aber auch zwischen China und dem Nahen Osten, nicht auf Straße und Schiene befördert werden. Dafür ist der Seeweg noch zu kostengünstig.

Text: Fabian Nemitz, Verena Saurenbach, Uwe Strohbach, Ullrich Umann

Infrastruktur in Eurasien lässt noch zu wünschen übrig

Rangstelle* im Logistics Performance Index, Unterpunkt: Infrastruktur



* unter 160 Ländern

Anmerkung: Aserbaidschan ist im LPI 2016 nicht enthalten, Rang 68 (von 160) im LPI 2014
Quelle: Weltbank, Logistics Performance Index 2016



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.gtai.de/transportkorridore

Zentralasien und Südkaukasus sind wichtige Transportbrücken zwischen China und Europa



Transitländer stellen die Weichen neu

Bahninfrastruktur wird modernisiert

Schneller als Containerschiffe, günstiger als Luftfracht: Der Gütertransport auf der Schiene zwischen China und Europa gewinnt an Bedeutung. Mehrere internationale Transportrouten queren Russland, Zentralasien und den Südkaukasus. Um das Transitpotenzial auszuschöpfen, investieren die Länder in leistungsfähige Schienenwege.

Für den Transport per Schiene spricht der Zeitfaktor. Frachttransporte zwischen Europa und Asien können doppelt so schnell abgewickelt werden wie auf dem Seeweg. Als Hauptroute diente bisher die Transsibirische Eisenbahn (Transsib), die von Moskau bis Wladiwostok reicht. Inzwischen steht diese jedoch mächtig unter Konkurrenzdruck: Die „Belt and Road Initiative“ der chinesischen Regierung umfasst ein ganzes Bündel an Exportwegen über Land. Chinas neue Seidenstraße orientiert sich nach Zentralasien und weist den sibirischen Schienenwegen nur eine Nebenrolle zu. Schwung erhält auch das von der EU bereits 1993 gestartete TRACECA-Projekt, dessen Schwerpunkt auf dem Ausbau der Verkehrswege über die Kaukasusstaaten – unter Umgehung Russlands – liegt.

Ost-West-Verbindungen vor Ausbau

Russlands Transsib und die Baikal-Amur Magistrale (BAM), die in Sibirien weiter nördlich etwa parallel zur Transsib verläuft, sind bereits heute ein Nadelöhr. Die Strecken sind nahezu vollständig ausgelastet, sodass die Frachtkapazitäten nur schwer erhöht werden können. Da sie in weiten Teilen nur eingleisig ausgebaut sind, müssen lange Wartezeiten in Kauf genommen werden. Modernisierung und Ausbau der Strecken sind daher dringend notwendig. Im Jahr 2017 möchte die russische Staatsbahn RZD in den Ausbau sibirischer und fernöstlicher Schienen 94 Mrd. Rubel investieren.

Schneller rollen die Züge von Chongqing nach Duisburg über die rund 2.000 km kürzere Südroute via Kasachstan. Das Land will zur Drehscheibe zwischen China und Europa aufsteigen. Der Gütertransport per Schiene wächst rasant: 2016 wurden mit 104.500 Stück doppelt so viele Container auf der Strecke China-Europa-China transportiert

wie im Vorjahr. Bis 2020 sollen die Transporte auf 2 Mio. Standardcontainer (TEU) und die Einnahmen aus dem Transitgeschäft auf 4 Mrd. US\$ steigen. Ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Almaty-Schu, ein neuer Bahnhof in Astana und der Bau von Logistikzentren im ganzen Land stehen daher auf dem Programm.

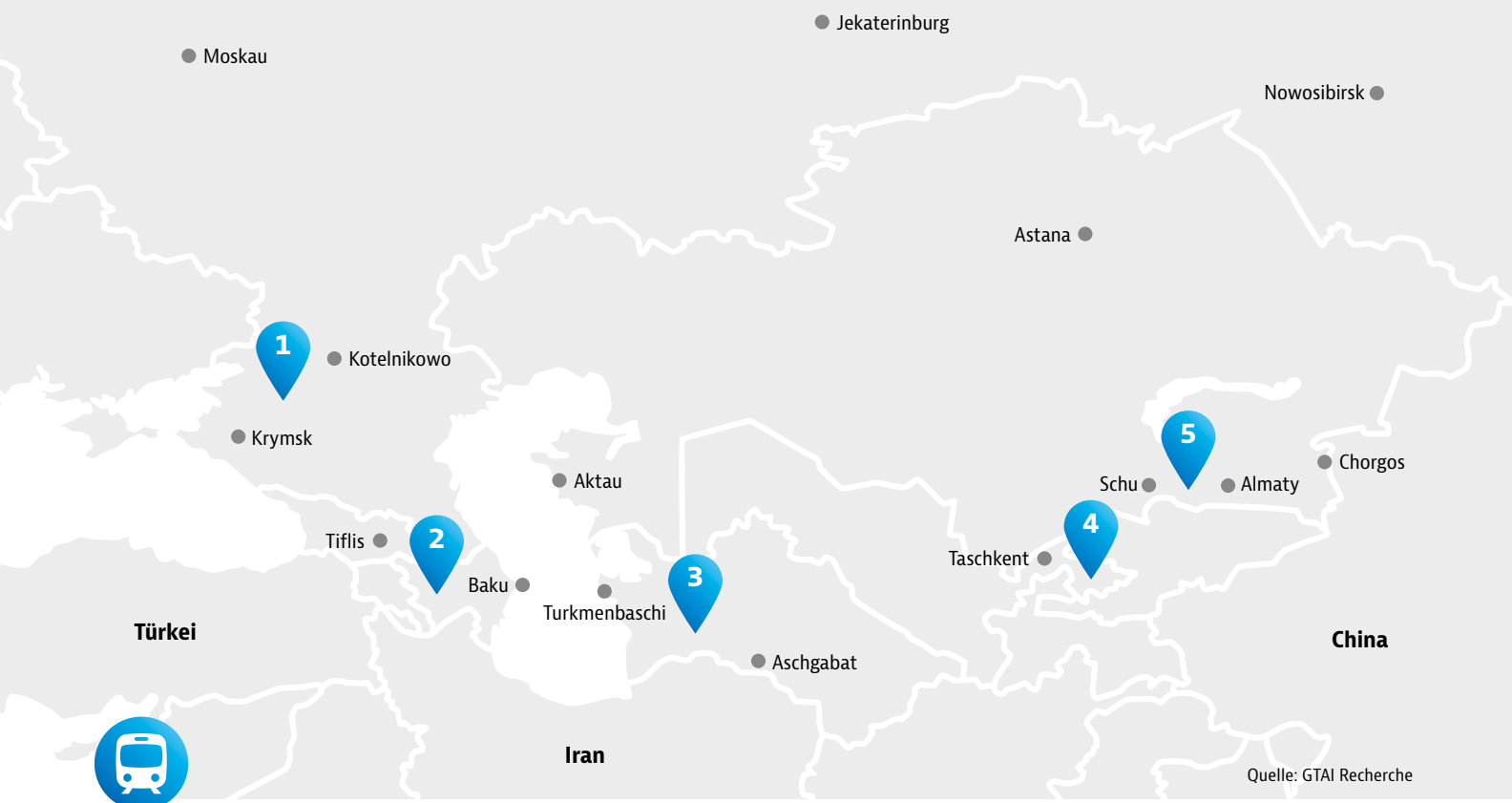
An der Kreuzung internationaler Transportkorridore gelegen, hat Aserbaidschan gute Chancen für den Gütertransit. Der Ausbau der Ost-West-Verbindung von Baku an die georgische Grenze steht kurz vor der Fertigstellung. Über die Strecke Baku-Tiflis-Kars (BTK) werden schon bald Güter von Aserbaidschan nach Europa rollen. Profitieren will das Kaukasusland auch von der westlichen Nord-Süd-Route, die von Russland über Aserbaidschan und Iran an den Persischen Golf verläuft. Für einen durchgehenden Bahnverkehr fehlt noch ein rund 150 km langer Abschnitt zwischen den iranischen Städten Rasht und Astara. Für die Strecke sind jährlich anfangs 5 Mio. t und später über 10 Mio. t Fracht avisiert.

Auch die Georgische Eisenbahn will vom entstehenden Transportkorridor China-Zentralasien-Südkaukasus-Europa profitieren. Bis 2019/20 laufen Modernisierungsarbeiten auf der etwa 315 km langen Bahnstrecke Tiflis-Makhinjauri (Vorort von Batumi). Im Rahmen des mindestens 250 Mio. Euro teuren Projektes entstehen neue Teiltrassen und Tunnel. Auf dem Programm steht auch die Anbindung des neuen Tiefwasserhafens Anaklia an das Bahnnetz. Die Kosten werden auf 50 Mio. bis 70 Mio. \$ geschätzt.

Eine bessere Vernetzung erhofft sich Armenien von der neuen 3,2 Mrd. \$ teuren Bahntrasse nach Iran. Dabei entsteht ein Korridor vom Persischen Golf über Armenien und die georgischen Häfen am Schwarzen Meer nach Europa. Durch das bergige Terrain sollen 60 Tunnel und 84 Brücken führen. Geplant ist auch ein Umschlagterminal an der Grenze zu Iran. Jährlich 12 Mio. t und später 25 Mio. t Fracht könnten über die Trasse befördert werden. Derzeit stockt jedoch das Bauprojekt: Die armenische Regierung sucht händeringend nach Investoren.



Kasachstan will bis 2020 rund 4 Mrd. US\$ am Transitgeschäft verdienen



Quelle: GTAI Recherche

Projektbeispiele Schienenwegebau

- 1 **Russland:** Ausbau der Nord-Süd-Trasse Kotel'nikovo–Tichorezk–Krymsk; Kosten: 10,6 Mrd. Rubel
- 2 **Aserbaidshjan:** Ost-West-Verbindung; Länge: 503 km; Realisierung: 2009 bis 2017/18
- 3 **Turkmenistan:** Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Turkmenbaschi–Aschgabat; Länge: 590 km; Realisierung: ab 2017
- 4 **Usbekistan:** Elektrifizierung der Bahntrassen im Ferganatal; Länge: 145 km; Realisierung: 2017/18 bis 2019/20
- 5 **Kasachstan:** Bahnstrecke Almaty–Schu; Länge: 110 km; veranschlagte Kosten: 80 Mio. US\$; Realisierung: bis Ende 2017

Auf neuen Gleisen nach Iran

Neue Möglichkeiten für Transporte aus Russland und China an den Persischen Golf bieten sich dank der Aufhebung der Sanktionen gegen Iran. Für Turkmenistan und Usbekistan steigt damit die Bedeutung als Transitländer. Die 2014 fertiggestellte östliche Nord-Süd-Bahnverbindung zwischen Kasachstan und Iran verläuft durch Turkmenistan. Trotz aktuell knapper Devisenerlöse aus dem Öl- und Gasgeschäft investiert das Land weiterhin in seine Bahninfrastruktur. Kernprojekt bis 2022 ist die Modernisierung der circa 1.500 km langen zentralen West-Ost-Bahnstrecke Turkmenbaschi–Aschgabat–Farap (Grenze zu Usbekistan). Die 590 km lange Trasse von Turkmenbaschi nach Aschgabat wird zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut.

Usbekistan verfolgt derweil ein ehrgeiziges Ziel: Der Anteil elektrifizierter Trassen am Streckennetz soll auf mehr als 50% gegenüber einem Drittel heute steigen. Bis 2020 investiert die usbekische Staatsbahn mehr als 3,5 Mrd. \$ in die Infrastruktur. Der Löwenanteil fließt in die Elektrifizierung der Gleise. Wieder im Gespräch ist die Bahntrasse

von China via Kirgisistan nach Usbekistan, die die westchinesischen Provinzen mit dem Seeweg via Turkmenistan und Iran verbinden soll.

Anrainer bündeln Stärken

Um die Transportkorridore für den Gütertransport attraktiver zu gestalten, setzen die Länder auf Kooperation. Kasachstan gründete 2014 gemeinsam mit Russland und Belarus das Konsortium OTLK sowie im Herbst 2016 einen Verband mit Aserbaidshjan und Georgien zur Zusammenarbeit auf der Transkaspischen Internationalen Transportroute (TITR). Turkmenistan ist seit 2016 Mitglied im Trans-Asian Railway Network, zu dem auch Armenien, Aserbaidshjan, Kasachstan, Russland und Usbekistan sowie andere asiatische Länder gehören. In Kürze soll ein Gemeinschaftsunternehmen aus dem kasachischen Logistikunternehmen KTZ Express und der iranischen Schifffahrtsgesellschaft IRISL den Betrieb aufnehmen.

Text: Olesja Hess, Fabian Nemitz, Uwe Strohbach, Ullrich Umann



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.gtai.de/transportkorridore

Neue maritime Tore öffnen sich

Häfen werden ausgebaut

Auch wenn die Länder des Südkaukasus und Zentralasiens keinen direkten Zugang zu den Weltmeeren haben, hängt die Entwicklung ihrer Gütertransporte stark vom Ausbau des maritimen Sektors ab: Über das Kaspische und das Schwarze Meer führt eine zentrale Transportroute, die China mit der Türkei und Europa verbindet. In Erwartung steigender Frachtaufkommen investieren die Anrainer kräftig in ihre Seehäfen. Der wachsende Seidenstraßentourismus kurbelt darüber hinaus die Modernisierung und Errichtung neuer Flughäfen an.

Die Kaspiseeanrainer Aserbaidschan, Kasachstan und Turkmenistan sowie das am Schwarzen Meer gelegene Georgien werden für den Transport von Öl und Ölprodukten, Containern, Schüttgut und Lkw in Richtung Europa, China und Mittlerer Osten immer wichtiger. Ungeachtet temporärer Umschlagsdellen durch gefallene Ölpreise bauen sie ihre Seehäfen daher aus. Nationale Programme wie in Kasachstan „Nurly Shol“, in Turkmenistan der „Generalplan für die Entwicklung des Seehafens Turkmenbaschi im Zeitraum 2010 bis 2020“ oder in Aserbaidschan die „Strategic Roadmap for Logistics and Trade“ vom Dezember 2016 legen dabei die Richtschnur fest. In Georgien ist der Hafenausbau Kern der Transportsektorstrategie. Das Freihandelsabkommen mit der EU dürfte den maritimen Umschlag weiter befeuern.

Ehrgeizige Hafenprojekte

Turkmenistans neuer Seehafen Turkmenbaschi am Ostufer des Kaspisees komplettiert die neue Bahnverbindung zwischen Aserbaidschan, Georgien und der Türkei (Baku–Tiflis–Kars) auf der TRACECA-Route (Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia). Das 1,5 Mrd. US\$ teure Hafenprojekt wird voraussichtlich Ende 2017 eingeweiht. Fünf Hafenterminals, darunter ein RoRo-Ropax Terminal (Fähr- und Passagierterminal) und Terminals für den Umschlag von Containern, Stückgut, Schüttgut und Polypropylen, sollen einen jährlichen Umschlag von 17 Mio. bis 18 Mio. t Fracht sowie die Abfertigung von 300.000 Passagieren ermöglichen.

Da Kasachstans größter Hafen Aktau an seine räumlichen Grenzen gestoßen ist, können Schiffe

nun in 70 km Entfernung vom neuen Fährhafen Kuryk in See stechen. Bis Ende 2017 sollen ein weiterer Anleger für RoRo-Transport und Molen fertiggestellt sein. Künftig sollen hier 5,1 Mio. t Fracht pro Jahr umgeschlagen werden. Am Hafen sind zudem eine Schiffsreparaturwerft und ein Werk für Metallkonstruktionen geplant.

Im aserbaidischen Fischerdorf Aljat treffen der Ost-West-Korridor von Asien nach Europa und die Nord-Süd-Verbindung zwischen Russland/Nordeuropa und dem Persischen Golf aufeinander. Hier laufen die Bauarbeiten für ein ehrgeiziges Hafenprojekt. Sie umfassen unter anderem einen Fährhafen, Fracht- und Containerterminals und einen RoRo-Anleger. Die erste Bauphase soll bis Ende 2017 abgeschlossen sein.

Georgien stößt mit dem neuen Tiefwasserhafen Anaklia ein weiteres Tor zum Schwarzen Meer auf. Das 2,5-Mrd.-\$-Projekt wird vom Anaklia Konsortium (US-amerikanische Gesellschaft Conti International und georgische TBC Holding) umgesetzt. Offizieller Baustart für die erste Projektetappe ist der Spätherbst 2017. Nach neun Projektphasen sollen in der Perspektive jährlich bis zu 100 Mio. Standardcontainer (TEU) umgeschlagen werden können.

Ambitionierte Ausbaupläne hegt die Betreiber-gesellschaft des bisher größten georgischen Hafens Poti. In der ersten Projektphase 2016 bis 2018 fließen 250 Mio. \$ vorrangig in zwei je 300 m lange Tiefseeliegeplätze für Containerschiffe. Die Umschlagskapazität erhöht sich damit auf 1 Mio. TEU. Sie soll später weiter auf 2 Mio. TEU und der gesamte Frachtumschlag auf bis zu 50 Mio. t steigen.

Neue Freihandelszonen

In den neuen Häfen Aljat (Aserbaidschan) und Anaklia (Georgien) locken künftig Freihandelszonen (FTZ) Industrie- und Serviceunternehmen in Hafennähe. Die FTZ Aljat, die nach dem Vorbild des Hafens Jebel Ali in Dubai entwickelt wird, hofft auf Investitionen von rund 1 Mrd. \$. Die geplante große FTZ Anaklia soll vor allem technologieintensive Zweige sowie Handels- und Logistikunternehmen beheimaten. In der 2003 eingerichteten FTZ Morport Aktau in Kasachstan



Häfen ziehen mit Freihandelszonen auch Industrieunternehmen an



Projektbeispiele Hafen- und Flughafenbau

- 1 Georgien:** Hafen Anaklia; Kosten: 2,5 Mrd. US\$; Realisierung in neun Phasen: Herbst 2017 bis 2030
- 2 Armenien:** Modernisierung des Flughafens Schirak (Stadt Gjumri); Kosten: 10 Mio. US\$; Realisierung: 2017 bis 2018
- 3 Aserbaidtschan:** Ausbau des Hafens Aljat; Kosten: 1,1 Mrd. US\$; Realisierung in drei Phasen: 1. Phase 2010 bis Ende 2017
- 4 Kasachstan:** Bau des Fährhafens Kuryk (70 km südlich von Aktau); Realisierung: 2015 bis Ende 2017
- 5 Turkmenistan:** Errichtung des Seehafens Turkmenbaschi; Kosten: 1,5 Mrd. US\$; Realisierung: Frühjahr 2014 bis Ende 2017
- 6 Usbekistan:** Bau eines Passagierterminals am Flughafen Taschkent; Kosten: 431 Mio. US\$; Realisierung: bis 2019

haben sich bislang 14 Firmen angesiedelt. Weitere werden erwartet.

Wo deutsche Firmen punkten

Chancen für deutsche Unternehmen bieten sich in den Bereichen Hafentechnik, Bauplanung und Überwachung, Logistik sowie Ausbildung von Hafenpersonal. So liefert das deutsche Unternehmen Ardelt sechs Kräne an den aserbaidtschanischen Hafen Aljat. Die österreichische Liebherr-Tochter Nenzing kam mit vier Hafenmobilkranen für den kasachischen Hafen Aktau zum Zuge. Die deutsche Inros Lackner AG ist mit der Bauplanung und -überwachung sowie Durchführung von Ausschreibungen im Hafen Turkmenbaschi betraut.

Flughäfen mit neuen Terminals

Die Luftfahrtbranche auf der Seidenstraße wird vor allem vom wachsenden Touristenstrom angekurbelt. Die ausgeweitete Visafreiheit lockt mehr Reisende mit neuen Billigairlines in die Region. Rechtzeitig vor dem Start der Weltausstellung EXPO im Juni 2017 ging Kasachstans

neuer Hauptstadtflughafenterminal in Betrieb. Usbekistans Taschkenter Airport erhält bis Ende 2019 einen neuen Passagierterminal. In den georgischen Regionen flankieren der Bau und die Modernisierung kleinerer Flughäfen die staatliche Tourismusförderung, so in Zugdidi (Fertigstellung 2018), Telawi und Akhalkalaiki (geplante Modernisierungs- und Ausbauprojekte). Auch die zweitgrößte Stadt Armeniens Gjumri setzt auf den Tourismus. Der lokale Flughafen Schirak wird 2017 bis 2018 für 10 Mio. \$ modernisiert. In Erwartung steigender Luftfrachtvolumina plant Usbekistan einen Ausbau seines Luftfrachtzentrums im zentralusbekischen Nawoi. Im April 2018 soll auf dem tadschikischen zentralen Flughafen Duschanbe ein neuer Cargoterminal seinen Betrieb aufnehmen. Im September 2016 wurde der bislang größte Flughafen Zentralasiens im turkmenischen Ashgabat in Betrieb genommen. Das Land will sich als Luftdrehkreuz in Zentralasien positionieren.

Text: Katrin Kossorz, Fabian Nemitz, Uwe Strobach



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.gtai.de/transportkorridore

Schotterpisten werden zu Autobahnen

Investitionen in das Straßennetz

In Zentralasien und im Südkaukasus wird der Großteil der Waren über die Straße transportiert. Dabei sind die Voraussetzungen alles andere als ideal: Viele Straßen sind verschlissen oder für Schwerlasten tabu. Hier setzen die Länder nun an und investieren fleißig in den Ausbau von Transitstrecken und Autobahnen. Chancen für deutsche Unternehmen bieten sich vor allem in der Projektierung und Beratung sowie bei geberfinanzierten Projekten.

Wer auf den Straßen der zentralasiatischen Steppen und südkaukasischen Gebirgsketten unterwegs ist, braucht vielerorts einen Geländewagen. In den einzelnen Ländern der Region sind bis zu zwei Fünftel der Straßen verschlissen. Für den Gütertransport ist das eine schwierige Ausgangslage. Denn in der Region entfällt ein Großteil des Frachtaufkommens auf die Straße. In Usbekistan werden beispielsweise mehr als 85% der Güter über die Straße transportiert. Und das, obwohl Nutzfahrzeuge aufgrund der schlechten Straßenverhältnisse im Durchschnitt nur 50 km/h fahren können.

Um dem steigenden Frachtaufkommen im Inlands- und Transitverkehr gewachsen zu sein, müssen die Länder schleunigst ihre Trassen ausbauen und modernisieren. Hierfür haben die Regierungen zahlreiche Ausbauprogramme und Aktionspläne verabschiedet und Investitionen in Milliardenhöhe für deren Umsetzung geplant. Viele Projekte

wurden gestartet und zahlreiche weitere stehen auf der Agenda. Allerdings tritt das wirtschaftlich angeschlagene Aserbaidschan deutlich auf die Bremse. Wichtige Straßenbauprojekte verzögern sich oder wurden auf Eis gelegt. Auch die schwierige Wirtschaftslage in Turkmenistan lässt ein langsames Tempo bei der Projektumsetzung erwarten.

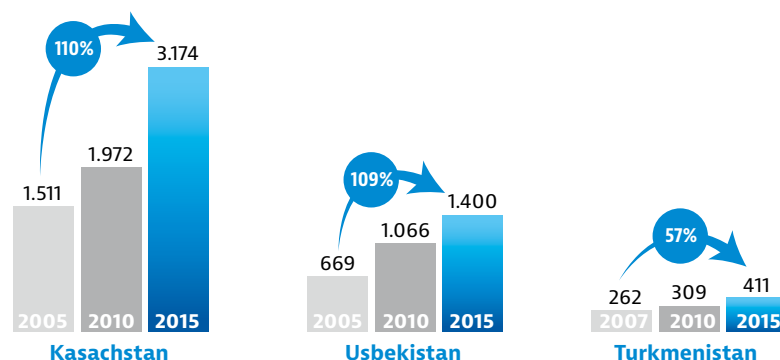
Neue Wege von China nach Europa

Wer auf dem Landweg Waren zwischen Asien und Europa transportiert, kommt an Kasachstan kaum vorbei. Gut 3 Mrd. t Güter rollen pro Jahr über kasachische Straßen – Tendenz steigend. Allerdings sind davon nur ein Bruchteil reine Transitgüter. Für den Transit über Land setzen die meisten Firmen auf die Schiene. Ein neuer Straßenkorridor von Westchina nach Westeuropa mit stolzen 2.800 km auf kasachischem Territorium könnte das ändern. Es werden aber noch Jahre vergehen, bis der Gesamtkorridor fertig ist. In Russland haben die Ausbauarbeiten noch gar nicht begonnen. China nahm sein über 3.000 km langes Teilstück dagegen schon 2011 in Betrieb.

Auch Usbekistan möchte mehr Verkehr über sein Territorium leiten. Das Land plant massive Investitionen in den Ausbau des internationalen CAREC-Transportkorridors 2. Der usbekische Abschnitt des Korridors führt quer über das Gebiet der Republik vom äußersten Nordwesten, der Grenze zu Kasachstan, bis in den östlichen Zipfel, der Grenze zu Kirgisistan.

Über Zentralasiens Straßen wird immer mehr transportiert

Frachtvolumen, in Mio. t



Anmerkung: Berechnungsgrundlagen können voneinander abweichen
Quelle: Nationale Statistikämter

In Turkmenistan sollen Fahrzeuge künftig deutlich schneller von der usbekisch-turkmenischen Grenze bis zum Kaspischen Meer rollen. Der Bau einer 564 km langen, sechsspurigen Autobahn von der Hauptstadt Aschgabat bis zum Seehafen Turkmenbaschi in Westturkmenistan ist geplant. Die Autobahn von Aschgabat nach Farap im Osten wird gerade modernisiert.

Über den Kaspisee zum Schwarzen Meer bis nach Europa: Der Südkaukasus will im Straßenverkehr Bindeglied für Ost-West-Transporte werden. Georgien baut seine Trasse von der Grenze zu Aserbaidschan bis zum Schwarzmeerhafen in Poti und zur türkischen Grenze aus. Bereits heute nutzen zahlreiche Lkw diese Strecke. Künftig sollen



Quelle: GTAI Recherche

Projektbeispiele Straßenbau

- 1 **Georgien:** Ost-West-Autobahn E60; Länge: 455 km; Kosten: 2,3 Mrd. US\$; Realisierung: 2006/07 bis 2020
- 2 **Armenien:** Nord-Süd-Straßenkorridor; Länge: 470 km; Kosten: 2,5 Mrd. bis 3,0 Mrd. US\$; Realisierung: 2010 bis 2020
- 3 **Turkmenistan:** Autobahn Ashgabat–Turkmenbaschi; Länge: 564 km; Kosten: 1,8 Mrd. bis 2,0 Mrd. US\$; Realisierung: bis 2018
- 4 **Usbekistan:** Ausbau und Modernisierung von 77 km der Autobahn Karschi–Kitab; Kosten: 266 Mio. US\$; Realisierung: bis 2021
- 5 **Kasachstan:** Straßenverkehrskorridor Nord-Süd (Astana–Almaty); Länge: 1.288 km; Realisierung: bis 2021

sie von einer Autobahn profitieren. Deren Kosten werden auf über 2 Mrd. \$ geschätzt.

Ausbau der Verbindungen nach Iran

Die Länder der Region hoffen nicht nur auf den steigenden Handel zwischen China und Europa, sondern sie setzen auch auf einen größeren Nord-Süd-Transit. Denn mit der wirtschaftlichen Öffnung von Iran könnte auch der Handel und somit der Gütertransport weiter steigen.

Über zwei internationale Transportkorridore ist Zentralasien bereits mit Iran verbunden. Beide Trassen führen über Turkmenistan. Armenien errichtet einen Nord-Süd-Straßenkorridor von der georgischen bis zur iranischen Grenze. Das Land sucht Partner für geplante Projekte im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften (PPP) auf der Trasse. In Aserbaidschan läuft der Ausbau einer Straße von Masalli im Süden zur Stadt Astara an der Grenze zu Iran.

Georgien investiert derzeit in Verbindungsstrecken zwischen seinen Grenzen im Norden (Russland), im Südwesten (Türkei) und im Süden

(Armenien) und wird damit auch zu einem wichtigen Bindeglied des Nord-Süd-Korridors.

Viel Geld für den Straßenbau

Einen Rahmen für die zahlreichen Vorhaben bilden nationale Strategiepapiere. Im Konjunkturprogramm Kasachstans „Nurly Shol“ liegt ein klarer Schwerpunkt auf dem Straßenbau. Dabei hat das Land ambitionierte Pläne: Neue Verkehrswege sollen die Hauptstadt Astana wie Strahlen mit den wichtigen Städten im Land verbinden. Der Name des Programms könnte treffender nicht sein: Auf Deutsch heißt es „Strahlender Weg“. Allein 2017 plant Kasachstan etwa 900 Mio. \$ für den Ausbau des Straßennetzes in die Hand zu nehmen.

Usbekistan investiert 2017 bis 2020 mindestens 1,5 Mrd. \$ in zentrale Straßenbauvorhaben. Die Gelder fließen in das mittelfristige Programm für den Bau und die Erneuerung von 2.700 km Autobahnen und bedeutenden staatlichen Trassen. Bis 2020 sollen mehr als 1.000 km Transittrassen für Lkw mit einer Achslast von über 13 t ausgelegt sein. Heute sind nur etwa 500 km für solche Achslasten ausgelegt. Eine Anfang des Jahres



Zentralasien ist mit Iran bereits über zwei Transportkorridore verbunden

gestartete Initiative sieht darüber hinaus für 2017 und 2018 die Modernisierung von jeweils 2.700 km regionalen und lokalen Straßen vor.

Turkmenistan steckt jährlich etwa 300 Mio. bis 400 Mio. \$ in sein Straßennetz. Bis 2020 sollen die Transportkorridore Süd-Nord (Aschgabat–Daschogus) und West-Ost (Turkmenbaschi–Farap) auf einer Gesamtlänge von 1.676 km fertiggestellt sein.

Georgien setzt in seinen Straßenbauprogrammen für 2016 bis 2020/21 zwei Schwerpunkte: Die Ost-West-Achse inklusive regionaler Zufahrten soll ausgebaut und entlegene Gebiete sollen besser an nationale Verkehrskorridore angebunden werden. Für alle Straßenbauprojekte werden 3,5 Mrd. \$ veranschlagt.



Kaum ein Großprojekt kommt ohne Kredite aus dem Ausland aus

Projekte werden geberfinanziert

Bei der Umsetzung ihrer Pläne greifen den Ländern internationale Geber unter die Arme. Kaum ein Großprojekt kommt ohne Kredite und Fördergelder aus dem Ausland aus. Vor allem die Weltbank finanziert Projekte im Straßenbau. Darüber hinaus sind die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE), die Europäische Investitionsbank (EIB) sowie die Islamische und die Asiatische Entwicklungsbank (IDB, ADB) in der Region aktiv. Allein Kasachstan hofft für sein Konjunkturprogramm im Straßenbau auf internationale Kredite in Höhe von 5,6 Mrd. \$. Neben den bekannten Gebern könnten bald auch die Exim-Bank of China und die neu gegründete Asiatische Infrastrukturinvestitionsbank als Finanzierungsquelle zur Verfügung stehen. Internationale Gelder fließen aber nicht nur in Großvorhaben, sondern

auch in kleinere Projekte. Armenien wird beispielsweise von der ADB beim Ausbau von Straßen zügen in der Region Eriwan unterstützt.

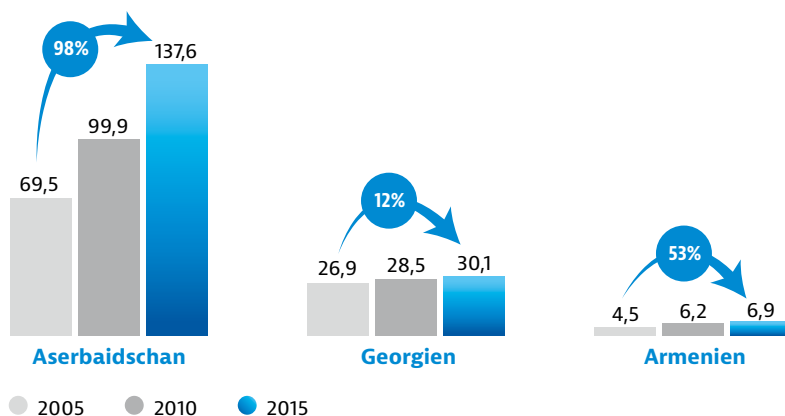
Deutsches Know-how gefragt

Von der Geberfinanzierung profitieren auch deutsche Unternehmen. Nach Aussagen der Geschäftsführerin von Papenburg International Kasachstan, Eleonora Bachtiosina, bieten geberfinanzierte Projekte im Allgemeinen mehr Planungssicherheit und bessere Beteiligungschancen. Bei rein staatlich finanzierten Vorhaben in Kasachstan seien die Vorgaben des Lizenzsystems dagegen sehr restriktiv, was es ausländischen Firmen sehr schwer mache, an ihnen teilzunehmen oder die Rolle eines Generalauftragnehmers zu übernehmen.

Da lokalen Firmen und Behörden das nötige Know-how häufig fehlt, sind sie auf Experten aus dem Ausland angewiesen. So haben deutsche Projektierer und Berater gute Chancen, Aufträge an Land zu ziehen. Für die Ost-West-Autobahn in Turkmenistan übernimmt beispielsweise das deutsche Architektur- und Ingenieurunternehmen Inros Lackner die Planung. Das Planungs- und Beratungsunternehmen Kocks Consult aus Koblenz erhielt Anfang 2017 den Zuschlag für die Erstellung des Projektdesigns, der Ausschreibungsunterlagen und die Umweltverträglichkeitsprüfung für einen 50 km langen Straßenabschnitt in Zentralgeorgien. Finanziert wird das Vorhaben von der ADB. Auch bei Zulieferungen von Straßenbautechnik haben deutsche Unternehmen durchaus Chancen. Allerdings macht ihnen hier die Konkurrenz aus China mit ihren kostengünstigen Angeboten das Leben schwer.

Auch im Südkaukasus steigen die Straßentransporte

Frachtvolumen, in Mio. t



Anmerkung: Berechnungsgrundlagen können voneinander abweichen
Quelle: Nationale Statistikämter

Wenn es hingegen um die Bauausführung geht, kommen deutsche Firmen kaum zum Zuge. Der Kostendruck ist hoch, die staatlichen Planungen häufig unzureichend. Dies gilt zum Beispiel in Kasachstan. Einzig das Unternehmen Günter Papenburg konnte bereits als deutsche Firma Aufträge im Straßenbau an Land ziehen. Vor zehn Jahren hat das Unternehmen Teilstrecken der Autobahn von Astana nach Borowoje gebaut. Die klimatischen Besonderheiten der Länder stellen ausländische Firmen vor große Herausforderungen: So muss die Fahrbahndecke in Kasachstan Temperaturen von 35 Grad im Sommer und Dauerfrost bis minus 40 Grad im Winter aushalten.

Text: Fabian Nemitz, Verena Saurenbach, Uwe Strohbach



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.gtai.de/transportkorridore

Der persönliche Kontakt zählt

Langer Atem ist wichtig

In Russland, Zentralasien und dem Südkaukasus ist der menschliche Faktor für den Geschäftserfolg entscheidend. Rechts-sicherheit, Intransparenz und Korruption bleiben Problemfelder. Deutsche Firmen kommen bei Infrastrukturprojekten vor allem als Lieferanten von Technik sowie als Berater zum Zuge. Produkte „made in Germany“ sind beliebt, gelten aber als teuer.

Wer in Russland, Zentralasien und dem Südkaukasus erfolgreich Geschäfte machen will, braucht eine Präsenz vor Ort und einen langen Atem. Eine frühe Kontaktaufnahme mit lokalen Partnern und Entscheidungsträgern ist in den Ländern entscheidend.

Deutsche Firmen haben prinzipiell gute Chancen, mit ihren Produkten und ihrem Know-how bei Infrastrukturvorhaben in der Region zu punkten. Allerdings herrscht ein starker Preiswettbewerb, der es deutschen Unternehmen nicht leicht macht. Waren „made in Germany“ haben dank ihrer guten Qualität einen ausgezeichneten Ruf, werden aber als teuer empfunden. Wichtig ist es, die Kunden von der Langlebigkeit und der geringeren Reparaturanfälligkeit sowie dem daraus resultierenden Preisvorteil zu überzeugen.

„Deutsche Unternehmen, die zur Lokalisierung ihres Know-hows bereit sind, haben grundsätzlich gute Aussichten.“

Nikolai Misin, Koordinator der Deutschen Initiative für Hochgeschwindigkeitsverkehr, Russland

Als Generalauftragnehmer sind ausländische Unternehmen meist nur bei anspruchsvollen Großprojekten anzutreffen oder wenn sie, wie etwa im Falle chinesischer Unternehmen, die Finanzierung mitbringen – mit der Folge, dass viele Waren und Dienstleistungen aus dem Reich der Mitte bezogen werden.

Geschäftsklima unterscheidet sich

Der Schwierigkeitsgrad der Marktbearbeitung unterscheidet sich in der Region stark. Während in Georgien und Armenien Projektinformationen

leicht zugänglich und die Kontakthanbahnung einfach möglich ist, werden Unternehmen in Usbekistan und Turkmenistan vor weit größere Herausforderungen gestellt. Vor allem das stark zentralwirtschaftlich gelenkte Land Turkmenistan bereitet ausländischen Unternehmen Kopfzerbrechen: Hier sind Projektinformationen öffentlich gar nicht zugänglich, sondern nur mit einem hohen bürokratischen Aufwand auf oberster Behörden-ebene zu beschaffen.

„Geberfinanzierte Projekte bieten uns viel mehr Planungssicherheit.“

Eleonora Bachtiosina, Geschäftsführerin, Papenburg International Kasachstan

Zudem machen die steigenden Lokalisierungsanforderungen in einigen Ländern ausländischen Zulieferern das Leben schwer. Bei Ausschreibungen der russischen Bahn kann ein ausländisches Unternehmen etwa nur mit seinem Angebot zum Zuge kommen, wenn nicht mehr als ein konkurrierendes Angebot aus der Eurasischen Wirtschaftsunion (Russland, Kasachstan, Belarus, Kirgisistan, Armenien) vorliegt.

Im Vergleich zu rein national finanzierten Projekten bestehen bei geberfinanzierten Vorhaben bessere Chancen. Vorteile liegen in größerer Planungssicherheit, mehr Transparenz und höheren Qualitätsstandards. Auf dem deutschen Gemeinschaftsstand auf der Messe Uzbuild in Usbekistan berichteten knapp ein Drittel der deutschen Aussteller, dass ihre Produkte bereits bei geberfinanzierten Bauprojekten im Transportsektor zum Einsatz kommen.

Text: Fabian Nemitz, Verena Saurenbach, Uwe Strohbach, Ullrich Umann



Wichtige Ansprechpartner in der Region sowie die Interviews in voller Länge finden Sie unter:
www.gtai.de/transportkorridore

Geberfinanzierte Projekte in der Region finden Sie unter:
www.gtai.de/projekte-ausschreibungen



Germany Trade & Invest eröffnet Ihnen Perspektiven in Auslandsmärkten

Diese Broschüre bietet Ihnen einen Einblick in
unser Informationsangebot zu Auslandsmärkten.
Viele weitere Informationen erhalten Sie auf
unserer Internetseite unter www.gtai.de

Globale Expertise

Detailliertes Wissen über die Absatzmärkte ist einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren im Auslandsgeschäft. Unsere gesamtwirtschaftlichen Länderinformationen verschaffen Ihnen den Überblick. Wir analysieren die Wachstumsperspektiven von Regionen und Märkten und erleichtern Ihnen den Vergleich. Die GTAI-Fachpublikationen zu Zoll-, Steuer- und Handelsrecht erläutern die Bestimmungen und die Rechtspraxis auf Ihrem Zielmarkt. Sie finden länderspezifische Informationen zu allen Themen des Außenwirtschaftsrechts sowie Tipps zur Geschäftspraxis von erfahrenen Fachleuten.

Aktualität garantiert

Täglich informieren wir Sie auf unserer Internetseite zu Ausschreibungen, Entwicklungsprojekten und Investitionsvorhaben.

Persönlicher Kontakt

GTAI unterstützt Sie gerne auch persönlich: Unsere Experten weisen Sie in die richtige Richtung bei der Suche nach Informationen und Kontakten. Rufen Sie uns einfach an: **0228 249 93-0**

Bleiben Sie auf dem Laufenden



Aktuelle Neuigkeiten zu Exportthemen erhalten Sie auch auf **Twitter**:
[@GTAI_de](https://twitter.com/GTAI_de) und [@GTAI_GUS](https://twitter.com/GTAI_GUS)



Unser **Magazin** „Markets International“ erscheint sechs Mal jährlich.
Jetzt abonnieren: www.gtai.de/markets-abo



Auch auf **Youtube** informieren wir in spannenden Videos über die Weltwirtschaft:
www.youtube.com/gtai

Impressum

Herausgeber

Germany Trade and Invest
Gesellschaft für Außenwirtschaft
und Standortmarketing mbH
Villemombler Straße 76
53123 Bonn

T +49 (0)228 249 93-0
F +49 (0)228 249 93-212
info@gtai.de
www.gtai.de

Hauptsitz

Friedrichstraße 60, 10117 Berlin

Geschäftsführung

Dr. Benno Bunse, Erster Geschäftsführer
Dr. Jürgen Friedrich, Geschäftsführer

Autoren

Olesja Hess, Bonn; Katrin Kossorz, Bonn
Fabian Nemitz, Almaty; Verena Saurenbach, Bonn
Dr. Uwe Strohbach, Berlin; Ullrich Umann, Moskau

Redaktionsschluss

Mai 2017

Redaktion/Ansprechpartnerin

Verena Saurenbach
T +49 (0)228 249 93-283
verena.saurenbach@gtai.de

Layout

Germany Trade & Invest

Druck

inpuncto:asmuth druck + medien gmbh, Köln

Bildnachweise

Titelfoto: Getty Images/i-Stockr
S.14: Fotolia/donvictori0
S.16: Getty Images/i-Stockr
Karte: Getty Images/pop_jop

Kartenmaterial

Die kartografische Darstellung dient nur dem informativen Zweck und beinhaltet keine völkerrechtliche Anerkennung von Grenzen und Gebieten. GTAI übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit oder Vollständigkeit des bereitgestellten Kartenmaterials. Jegliche Haftung für Schäden, die direkt oder indirekt aus der Benutzung entstehen, wird ausgeschlossen.

Rechtlicher Hinweis

©Germany Trade & Invest, Juni 2017
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

Bestellnummer

20927

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Über uns

Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt GTAI deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Germany Trade & Invest Hauptsitz

Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Germany
T +49 (0)30 200 099-0
F +49 (0)30 200 099-111
invest@gtai.com
www.gtai.com

Germany Trade & Invest Standort Bonn

Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Germany
T +49 (0)228 249 93-0
F +49 (0)228 249 93-212
trade@gtai.de
www.gtai.de

