economiesuisse

Warum Aktau für den globalen Warenverkehr wichtig ist

In Kasachstan ist das Transportvolumen im Cargobereich in den letzten drei Jahren um 50 Prozent gewachsen – pro Jahr. Diese schnell wachsenden Gütermengen werden über Verkehrsachsen von China nach Europa, aber auch auf der Nord-Süd-Route transportiert. Aktau wird dabei künftig eine wichtige Rolle spielen. Heute hat eine Schweizer Wirtschaftsmission mit Bundesrat Johann Schneider-Ammann den kasachischen Verkehrsknotenpunkt besucht.

Die Verbindung vom Reich der Mitte nach Europa – «One Belt one Road» genannt – läuft über weite Strecken durch Kasachstan. Einer ihrer Stränge endet in Aktau, einer Stadt mit 182'000 Einwohnern (2014) am Ostufer des Kaspischen Meers. Und während Aktau in der Sowjetzeit eine verbotene Stadt mit Uranminen und militärischer Plutoniumanreicherung war, werden heute Container und Rohwaren von Güterzügen auf Schiffe umgeladen und nach Georgien oder Baku verschifft.

Die Frachtkapazitäten des Hafenterminals werden zügig ausgebaut. Kasachstan verfolgt damit auch strategische Ziele. Mit der Verkehrsader über Aktau kann das Land die mittlere Route der modernen Seidenstrasse ausbauen. Die nördliche Route läuft über Russland, die südliche über Iran. Somit erlaubt die mittlere Route dem Land eine strategische Diversifizierung seiner Verkehrsverbindungen. Aktau ist der einzige Frachthafen Kasachstans.

Rohstoffreich und stark im Agrarsektor

Politisch gewinnt das Land dadurch an Flexibilität und verbessert den direkten Zugang zu den nachfragestarken Märkten in Europa und China, was für die

Entwicklung der Wirtschaft sehr wichtig sein wird: Die kasachische Wirtschaftsstruktur soll ebenfalls diversifiziert werden. Kasachstan ist eines der rohstoffreichsten Länder, aber ebenfalls ein grosser Produzent von Agrarrohstoffen. Die verarbeitende Industrie ist dagegen noch nicht weit entwickelt, gewinnt aber an Wettbewerbsfähigkeit durch die Verkürzung der Verkehrswege. Umgekehrt rückt Zentralasien dank der modernen Seidenstrasse auch für Schweizer Exporteure ein grosses Stück näher. Es ist daher eine Frage der Zeit, bis vermehrt Schweizer Exportgüter in Aktau umgeladen werden auf den Weg zu Kunden in Kasachstan oder China. Der Landweg von Europa bis nach China ist auf zehn Tage geschrumpft. Der kürzeste Seeweg über den Suezkanal nimmt 45 Tage in Anspruch.

Aktau wird sich daher weiter wandeln: Was vor rund 25 Jahren als «verbotene Stadt» am Rand einer endlosen Steppe auf keiner Karte zu finden war, wird zum bedeutenden Logistikzentrum auf der Karte des globalen Güterverkehrs werden.

Noch mehr zur Wirtschaftsmission in Zentralasien:

Drei Antworten warum kein Weg an Zentralasien vorbeiführt

Kirgistan: Chancen der Öffnung sind schwierig zu nutzen

Erste Wirtschaftsmission in Usbekistan: Reformen und Aufbruchstimmung

Wirtschaft in Kasachstan: Diversifizierung benötigt tief greifende Reformen

Wirtschaftliche Erholung in Aserbaidschan