

In cooperation with



# Transport- und Handelskorridore in der Kaspischen Meerregion, Kaukasus und Südosteuropa

**Aktuelle Entwicklungen, Chancen und  
Herausforderungen im Bereich der transkaspischen  
Route „Mittlerer Korridor“**

Alia Baidebekova, Christoph Gipp

NO 07 | DEZ 2022

**TECHNICAL NOTE**  
**USBKISTAN**

## Über das German Economic Team

Finanziert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), berät das German Economic Team (GET) die Regierungen der Länder Ukraine, Belarus\*, Moldau, Kosovo, Armenien, Georgien und Usbekistan zu wirtschaftspolitischen Fragen. Mit der Durchführung der Beratung wurde Berlin Economics betraut.

*\*Zurzeit findet keine Beratung in Belarus statt.*

### KONTAKT

Woldemar Walter, Projektkoordinator Zentralasien  
[walter@berlin-economics.com](mailto:walter@berlin-economics.com)

### German Economic Team

c/o BE Berlin Economics GmbH  
Schillerstraße 59 | 10627 Berlin  
Tel: +49 30 / 20 61 34 64 0  
[info@german-economic-team.com](mailto:info@german-economic-team.com)  
[www.german-economic-team.com](http://www.german-economic-team.com)

Unsere Publikationen finden Sie unter  
<https://www.german-economic-team.com/ukraine>

Implemented by



## Über die Dornier Consulting International GmbH

Die Dornier Consulting International GmbH ist ein Teil der Dornier Group, welche ein globaler One-Stop-Shop für Ingenieurdienstleistungen mit Fokus auf den Infrastrukturbereich ist. Dornier Consulting führt eine Vielzahl von erfolgreichen Projekten im Wasser, Real Estate und Mobilitätsbereich für öffentliche und private Auftraggeber sowie zahlreiche IFIs. Dornier Consulting verfügt über eine langjährige Projekterfahrung in den Ländern des Mittleren Korridors und koordiniert regionale Projekte über seine Niederlassung in Kasachstan.

### KONTAKT

Christoph Gipp, Head of Business Unit Mobility  
[christoph.gipp@dornier-group.de](mailto:christoph.gipp@dornier-group.de)



### Dornier Consulting International GmbH

Charlottenstr. 18, 10117 Berlin, Deutschland  
Tel.: +49 30 25 39 91 51  
[christoph.gipp@dornier-group.com](mailto:christoph.gipp@dornier-group.com)  
[www.dornier-consulting.com](http://www.dornier-consulting.com)

## Über die Autoren

**Christoph Gipp** ist Experte für die strategische Entwicklung, Planung und den erfolgreichen Betrieb von Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastrukturen. Herr Gipp ist Leiter Business Line Mobility in der Dornier Group. Zuvor war er langjährig als Geschäftsführer und Bereichsleiter Mobilität in der IGES Institut GmbH, einer führenden Beratungsboutique in den Sektoren Gesundheit und Mobilität, sowie als Leiter des Bereiches Verkehrs- und Betriebsberatung sowie Regionaldirektor für die Region Amerika im Hause DB International GmbH, einem 100%-igen Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG, tätig.

Die Beratungsschwerpunkte von Christoph Gipp liegen in den Bereichen der Entwicklung strategischer Leitbilder in der Verkehrs-, Stadt- und Regional- sowie Infrastrukturplanung. Christoph Gipp verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Forschung und Beratung für Verkehrsbehörden, Verkehrsunternehmen und Industrie auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene und über umfangreiche Kenntnisse in Restrukturierungsprojekten im Verkehrssektor, Machbarkeitsstudien für Verkehrs- und insbesondere Eisenbahnprojekte sowie in der städtischen Verkehrsplanung.

Weitere spezifische Projekterfahrungen von Herrn Gipp umfassen alle Bereiche des öffentlichen Verkehrs und der Logistik sowie rechtliche Aspekte und räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur. Herr Gipp hat den Technischen Universitäten Dresden und Berlin studiert und dort erfolgreich den Abschluss Diplom-Ingenieur für Verkehrswesen erworben. Christoph Gipp verfügt über umfassende Erfahrung in Mobilitätsprojekten in der Region.

**Alia Baidebekova** ist Leiterin der Niederlassung Zentralasien/Kasachstan in der Business Unit Mobility und Expertin für Mobilität und Stadtentwicklung. Zuvor war sie bei der EU-Delegation in Kasachstan/Zentralasien als Projektleiterin in den Bereichen Energie, Wasser und Verkehr tätig. Frau Baidebekova hat langjährige Erfahrung in der Erbringung strategischer und technischer Beratungsleistungen zu Mobilität und Stadtentwicklung sowie Geschäftsentwicklung. Sie ist Expertin für öffentliches Beschaffungswesen sowie für Identifizierung, Management, Monitoring und Evaluierung von MFI-Projekten. Ihr Kundenspektrum umfasst hauptsächlich MFIs, Regierungsbehörden und Kommunen sowie Versorgungsunternehmen.

Von 2019 bis 2021 war Frau Baidebekova in einem Regionalprojekt der EBRD als Projektleiterin tätig und erbrachte hierbei technische Beratungsleistungen für die Schaffung von Verkehrs- und Wirtschaftskorridoren in Zentralasien und der Mongolei, mit Schwerpunkt auf Lückenanalyse und Begleitung des politischen Dialogs. Sie verantwortete Datenbeschaffung und -analyse, Stakeholder-Konsultation, Umfragen, Erstellung von Lückenanalysen sowie die Qualitätssicherung. Frau Baidebekova hat einen MBA-Abschluss und einen Diplomabschluss in Systemtechnik erworben.

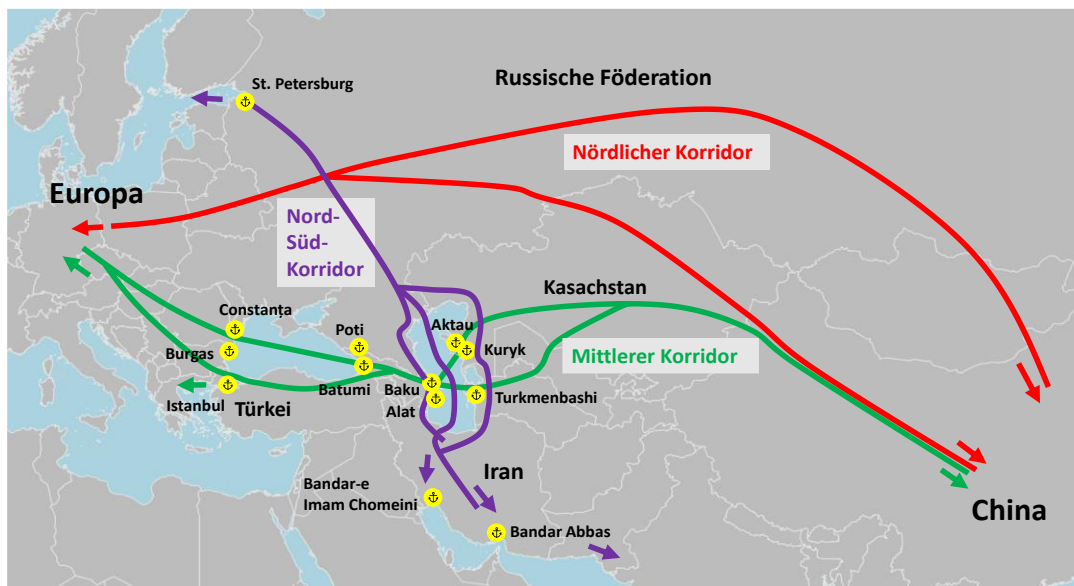
# Inhalt

1. Transeurasische Transport- und Handelskorridore vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine und der Sanktionen gegenüber Russland .....	1
2. Transportzeiten des Landweges trotz Sanktionen weiterhin wettbewerbsfähig gegen-über Seeweg .....	2
3. Neuordnung der Warenströme zwischen Asien und Europa.....	3
4. Mittlerer Korridor öffnet Marktpotenziale in Zentralasien und im Kaukasusraum .....	3
5. Starke Entwicklung des Transportaufkommens .....	4
6. Engpässe als kritischer Faktor.....	4
7. Maßnahmenbereiche zum Kapazitätsausbau und zur Beseitigung von Engpässen.....	4
8. Preisrisiken begrenzen .....	5
9. Ausbau der Kapazitäten bereits gestartet.....	5
Literaturverzeichnis.....	6

## 1. Transeurasische Transport- und Handelskorridore vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine und der Sanktionen gegenüber Russland

Der Krieg in der Ukraine wirkt sich aufgrund von **Sanktionsbeschränkungen** unter anderem auch auf die transeurasischen Transport- und Handelskorridore sowie die Warenlogistik aus. Transportprozesse werden dadurch komplexer und teurer, Lieferketten werden gestört, die Zahl der möglichen Transportoptionen hat sich verringert und Lieferzeiten haben sich um ein Vielfaches verlängert. Wichtige trans-eurasische Landkorridore als Verbindung zwischen Europa und China bzw. Südostasien sind hiervon besonders betroffen. Die transeurasischen Transport- und Handelskorridore können grob in den bisher am stärksten ausgeprägten **nördlichen Korridor** und den sogenannten **transkaspischen Ost-West-Mittelkorridor (Mittlerer Korridor)** unterschieden werden. Weiterhin existiert ein Nord-Süd-Korridor, der ebenfalls transeurasische Verbindungen ermöglicht<sup>1</sup>.

Abbildung 1: Überblick über die wesentlichen Transeurasischen Transport- und Handelskorridore



Quelle: Dornier Group 2022

Der **nördliche Korridor** verbindet West- bzw. Mitteleuropa über Russland mit China (China-Europa-Korridor). Er wird nochmals in eine Nordroute (Verlauf direkt durch Russland und teilweise die Mongolei nach China) und eine Südroute (Verlauf durch

<sup>1</sup> Der Internationale Nord-Süd-Transportkorridor (INSTC) ist ein ca. 7.200 km langes multimodales Netzwerk aus Schiffs-, Schienenwegen und Straßen für den Gütertransport zwischen Indien, Iran, Aserbaidschan, Russland, Zentralasien und Europa. Aktuell steht noch der verbleibende Eisenbahnabschnitt zwischen Rasht (Iran) und Astara (Aserbaidschan) aus. Der Korridor wird seit Anfang der 2000er Jahre entwickelt und steht kurz vor der Fertigstellung. Im Idealfall ist der Warentransport auf der Strecke von der Ostsee über das Kaspische Meer und dem Iran nach Indien in ca. 18 Tagen möglich. Weitere Strecken im Bereich des INSTC sind ein Landkorridor über Kasachstan und Turkmenistan zu den iranischen Häfen Bandar-e Imam Chomeini und Bandar Abbas.

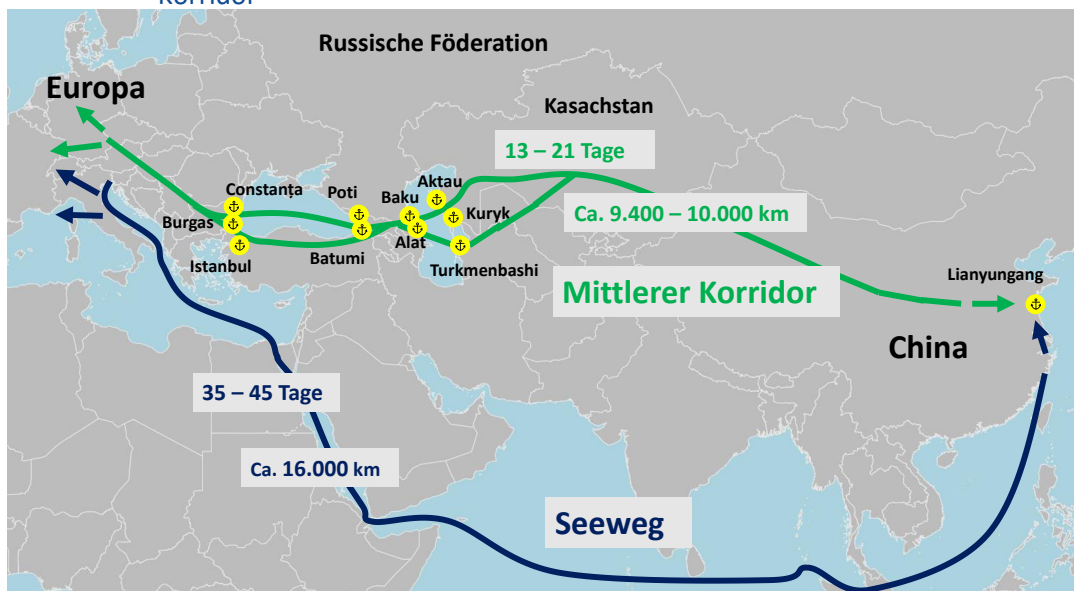
Russland und Kasachstan nach China) unterschieden und war bisher der wichtigste Eisenbahnkorridor zwischen China und Europa mit einer Länge von mehr als 5.400 km. Von den kasachischen Bahnhöfen an der chinesischen Grenze benötigt ein Zug etwa sechs Tage bis zur Westgrenze von Belarus.

Der **transkaspische Ost-West-Mittelkorridor (Mittlerer Korridor)** ist eine multimodale (Land-/See-) Transportroute, die Westeuropa mit China verbindet. Diese Route erstreckt sich von der chinesisch-kasachischen Grenze über Kasachstan sowie teilweise Usbekistan und Tadschikistan und über das Kaspische Meer durch Aserbaidschan und Georgien an das Schwarze Meer (ca. 4.250 km Schienen- und ca. 500 km Seeweg). Von dort aus führt einer der Zweige in einem Bogen durch die Türkei und durch den Marmaray-Tunnel, während der andere über den Seeweg in die Ukraine bzw. nach Rumänien führt. Die wichtigsten Standorte für die intermodale Verknüpfung auf dem Mittleren Korridor sind aktuell die Häfen von Baku sowie Alat in Aserbaidschan, von Aktau sowie Kuryk in Kasachstan, von Batumi und Poti in Georgien bzw. von Turkmenbashi in Turkmenistan.

## 2. Transportzeiten des Landweges trotz Sanktionen weiterhin wettbewerbsfähig gegenüber Seeweg

Der Mittlere Korridor ist eine der wichtigsten Komponenten der Bemühungen der kaspischen Länder um die Wiederbelebung der alten Seidenstraße, die China mit Europa verbindet<sup>2</sup>. Die Initiative wurde von der EU durch ihr zwischenstaatliches Programm TRACECA<sup>3</sup> unterstützt.

Abbildung 2: Transportzeitvergleich zwischen China und Europa, Seeweg vs. Mittlerer Korridor



Quelle: Dornier Group 2022

<sup>2</sup> Im Rahmen eines im November 2013 zwischen Kasachstan, Aserbaidschan und Georgien unterzeichneten Abkommens über die Einrichtung eines Koordinierungsausschusses für die Entwicklung der transkaspischen internationalen Transportroute fand am 28. Juli 2015 die erste Pilotlieferung statt. China ist diesem Abkommen später beigetreten.

<sup>3</sup> Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia.

Die Transportzeiten unterscheiden sich teilweise deutlich von denen des nördlichen Korridors. Der in Westchina startende Containerzug ("Nomad Express") erreicht Baku über Aktau und das Kaspische Meer in ca. sechs Tagen, so dass Waren zwischen China und Europa damit deutlich mehr Zeit benötigen, um die Gesamtstrecke zu bewältigen.

Dennoch zeigt ein Vergleich der Transportzeiten auf dem Land- und Seeweg, dass der **Mittlere Korridor trotz allem deutliche zeitliche Vorteile und damit ausgeprägte Potenziale** auf den Relationen zwischen China und Europa bietet (hier am Beispiel Hafen Lianyungang (China) - Mittel-/Westeuropa):

- » Landweg ca. 13 bis 21 Tage (über Aktau bzw. Kuryk (Kasachstan) – Kaspisches Meer – Aserbaidschan – Georgien – Türkei bzw. Bulgarien oder Rumänien, ca. 9.400 bis 10.000 km)
- » Seeweg ca. 35 bis 45 Tage (über Suezkanal bis zu 16.400 km)

### 3. Neuordnung der Warenströme zwischen Asien und Europa

Das Transportaufkommen zwischen China und Europa im Bereich des Containertransports wird auf ca. 10 Millionen Container geschätzt, von denen rund 96 % auf dem Seeweg und rund 4 % auf dem Landweg transportiert werden<sup>4</sup>.

Bisher wurde auf dem Landweg vor allem der nördliche Korridor auf der Nord- und Südroute genutzt. Der Krieg in der Ukraine und die damit verhängten Sanktionen gegenüber Russland bewirken eine Neuausrichtung wesentlicher Anteile der auf dem Landweg beförderten Waren, wobei aufbauend auf Beobachtungen am Logistikmarkt vor allem der Mittlere Korridor, in Teilen aber auch der durch Russland und Iran weiterhin geförderte Nord-Süd-Korridor profitieren dürften<sup>5</sup>. Der Nord-Süd-Korridor ist bereits gut ausgebaut, jedoch wird die durchgängige Nutzbarkeit aktuell noch durch einzelne Lücken im Bereich der Infrastruktur (Eisenbahnabschnitt Rasht (Iran) - Astarra (Aserbaidschan), Hafenkapazitäten Bandar Abbas) sowie durch Mängel an den Grenzübergangsstellen beeinträchtigt<sup>6</sup>.

### 4. Mittlerer Korridor öffnet Marktpotenziale in Zentralasien und im Kaukasusraum

Aus mittel- und westeuropäischer Sicht liegt der Fokus damit zweifelsohne auf der Stärkung des Mittleren Korridors, der im Vergleich der Transportzeiten weiterhin deutliche Vorteile gegenüber dem Seeweg bietet. Im Vergleich zum nördlichen Korridor ist die Transportzeit zwar länger, jedoch bietet der Mittlere Korridor gleichzeitig Zugang zu einer Reihe sich entwickelnder Märkte in Zentralasien und im Kaukasusraum und über die Häfen in Georgien und der Türkei ebenso einen schnelleren Zugang zum Nahen Osten, Nordafrika und dem europäischen Mittelmeerraum. Neben den Zeit- und Kostenvorteilen

<sup>4</sup> Quelle: Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, 2022.

<sup>5</sup> Bewertungsgrundlage: Experten- und Stakeholdergespräche im Rahmen von Beratungsmandaten der Dornier Group.

<sup>6</sup> Quelle: ESCAP, 2021.

für Warentransporte zwischen China und Europa im Vergleich zum Seeweg bieten sich somit weitere ausgeprägte Marktpotenziale.

Tabelle 1: Überblick über ausgewählte regionale Märkte im Bereich des transkaspischen Ost-West-Mittelkorridors

	Aserbaidschan	Georgien	Kasachstan	Turkmenistan	Usbekistan
<b>Bevölkerung, Stand 2021 in Millionen</b>	10,2	3,7	19,0	5,8	35,0
<b>EBIP, Stand 2021, in Mrd. USD</b>	54,6	18,7	197,1	40,8	69,2
<b>BIP pro Kopf, Stand 2021, in USD</b>	5.384	5.042	10.041	7.612	1.983

Quelle: World Bank 2022 (Angaben für Turkmenistan beziehen sich auf 2019)

## 5. Starke Entwicklung des Transportaufkommens

Schätzungen gehen als Reaktion auf die Sanktionen von einer Vervielfachung des Transportaufkommens über den Mittleren Korridor aus<sup>7</sup>. Bereits jetzt wird sichtbar, dass diese Prognosen berechtigt sind, da allein in den ersten acht Monaten des Jahres 2022 mit ca. 970.400 Tonnen eine Verdreifachung des Transportaufkommens gegenüber dem Vorjahr zu erkennen ist<sup>8</sup>. Weitergehende Analysen gehen davon aus, dass das Transportvolumen auf dem Mittleren Korridor auf 15 bis 18 Millionen Tonnen im Jahr 2030 steigen könnte<sup>9</sup>. Eine Fortsetzung des Wachstumstrends ist somit zu erwarten, hängt aber vom Ausbau der Transportkapazitäten ab.

## 6. Engpässe als kritischer Faktor

Problematisch ist, dass **die derzeitigen Transportkapazitäten auf nur ca. 5% der Kapazitäten des nördlichen Korridors** über Russland geschätzt werden. Durch die sanktionsbedingte Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem Mittleren Korridor erhöhen sich die Transportzeiten teilweise auf bis zu 40 Tage, so dass der Zeitvorteil gegenüber dem Seeweg gefährdet ist.

## 7. Maßnahmenbereiche zum Kapazitätsausbau und zur Beseitigung von Engpässen

Ein Ausbau ist angesichts begrenzter Kapazitäten in einigen Bereichen der Eisenbahninfrastruktur aller betroffenen Länder und der Häfen am Kaspischen und Schwarzen Meer sowie der noch begrenzten Schiffskapazitäten vor allem im Kaspischen

<sup>7</sup> Im Frühjahr 2022 wurde eine Versechsfachung des Transportaufkommens zwischen 2021 und 2022 auf ca. 3,2 Millionen Tonnen prognostiziert. Quelle: International Association "Trans-Caspian International Transport Route", 2022.

<sup>8</sup> Quelle: International Association "Trans-Caspian International Transport Route", 2022.

<sup>9</sup> Quelle: BCG, 2022.



Meer daher dringend erforderlich. Aufbauend auf den zu beobachtenden Entwicklungen lassen sich die wichtigsten erforderlichen Maßnahmen zum Kapazitätsausbau wie folgt zusammenfassen:

- » Erhöhung der Verfügbarkeit und Kapazitäten an Seeschiffen vor allem im Kaspischen Meer
- » Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (inkl. Elektrifizierung) und Erhöhung der Anzahl des Rollmaterials (Lokomotiven und Waggons) insbesondere im Bereich der aserbaidischen und georgischen Abschnitte der Eisenbahn
- » Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zur Erhöhung der Umschlagskapazitäten im Bereich der Eisenbahn in Kasachstan
- » Umsetzung von Digitalisierungsprojekten wie Einführung elektronischer Warteschlangen an allen Kontrollstellen und Seehäfen zur Verkürzung der Wartezeiten an den Grenzen, Pilotierung und Umsetzung des elektronischen CIM/SMGS-Frachtbriefs; Übergang zu eTIR zur Vereinfachung der Straßentransportverfahren, Einrichtung einer regionalen Logistikplattform etc.

## 8. Preisrisiken begrenzen

Aktuell ist zu beobachten, dass im Bereich des Mittleren Korridors eine instabile Preispolitik die Transportpreise beeinflusst<sup>10</sup>. Inflationsbedingte Transportkostenerhöhungen aber auch Währungsrisiken (z.B. Volatilität der türkischen Landeswährung) wirken preistreibend und schwächen die Verlässlichkeit der Transportpreise auf dem Mittleren Korridor.

## 9. Ausbau der Kapazitäten bereits gestartet

Zum Ausbau der bestehenden Transportkapazitäten wurden und werden durch europäische Unternehmen und ihre Partner aus der Türkei, Aserbaidschan, Georgien und Kasachstan unterschiedliche neue Produkte und auch Infrastrukturausbauten auf den Weg gebracht.

Dies beinhaltet z. B. neue Containerzüge aber auch neue Schiffsverbindungen zwischen Poti (Georgien) und Constanta (Rumänien) etc. Ebenso wird aktuell bereits an der Verbesserung der Schiffskapazitäten auf dem Kaspischen Meer gearbeitet<sup>11</sup>. Im Bereich der Eisenbahnen wirken ebenfalls erste Maßnahmen. So hat die kasachische Eisenbahngesellschaft NC KTZ über 200 Montageplattformen an die aserbaidische Eisenbahn als Wagenladungshilfe übergeben.

---

<sup>10</sup> Bewertungsgrundlage: Experten- und Stakeholdergespräche im Rahmen von Beratungsmandaten der Dornier Group.

<sup>11</sup> Einsatz zusätzlicher Schiffe durch die nationalen Schifffahrtsgesellschaften Kasachstans und Aserbaidschans Kazmortransflot und AS-CO.

## Literaturverzeichnis

- » Boston Consulting Group (BCG) (2022): Построение транзитного продукта общая задача коридора. Präsentation auf International Transport Forum / New Silk Way, Almaty, unveröffentlicht.
- » Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) (2021). *The Belt and Road Initiative for Seamless Connectivity and Sustainable Development in the Asia-Pacific Region*. Zuletzt abgerufen am 02.11.2022 unter <https://www.unescap.org/kp/2021/belt-and-road-initiative-seamless-connectivity-and-sustainable-development-asia-pacific>
- » International Association "Trans-Caspian International Transport Route" (2022). *The growing importance of the Trans-Caspian international transport route was discussed in Turkey, 10. Mai 2022*. Zuletzt abgerufen am 01.11.2022 unter <https://middlecorridor.com/en/press-center/news/the-growing-importance-of-the-trans-caspian-international-transport-route-was-discussed-in-turkey>
- » Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs (2022). *Türkiye's Multilateral Transportation Policy*. Zuletzt abgerufen am 01.11.2022 unter [https://www.mfa.gov.tr/turkey\\_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa)