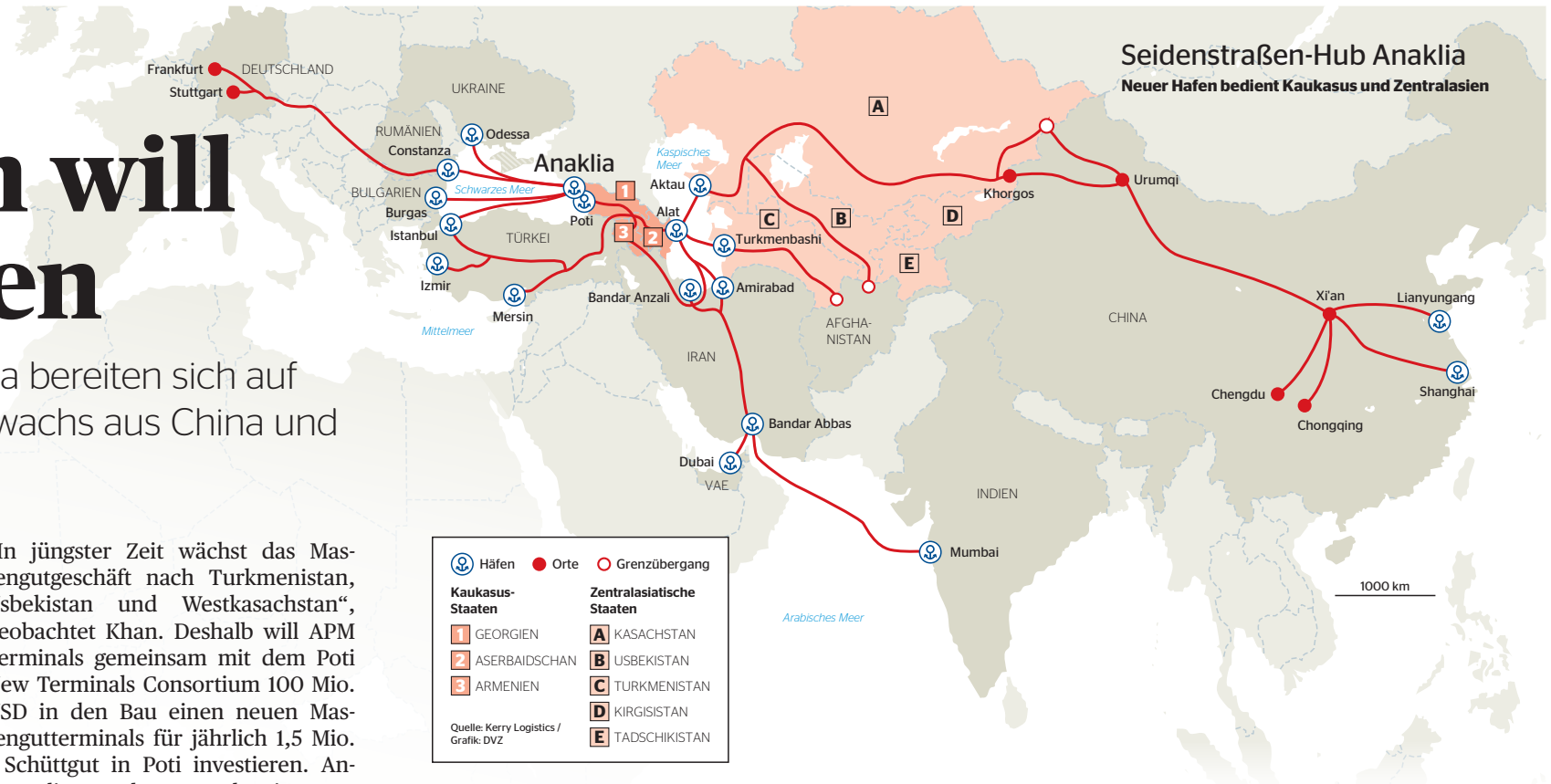
Georgien will mitspielen

Die Häfen Poti und Anaklia bereiten sich auf einen großen Mengenzuwachs aus China und dem Nahen Osten vor



Von Kerstin Kloss

Von der Ostküste des Schwarzen Meeres wird hierzulande nur ein Plätschern wahrgenommen. Denn in Poti, dem wichtigsten Schwarzmeer-Hafen Georgiens, gingen im ersten Halbjahr gerade mal 171.527 Teu über die Kaikanten. Viel deutet jedoch darauf hin, dass die Wellen an der georgischen Küste und darüber hinaus bald deutlich höher schlagen.

Der global agierende 3PL-Dienstleister Kerry Logistics mit Zentrale in Hongkong beteiligt sich an der Entwicklung des 340 ha großen Tiefwasserhafens Anaklia nördlich von Poti und der angeschlossenen Sonderwirtschaftszone auf 400 ha. Anfang Juli wurde dafür eine strategische Kooperation mit dem Projektentwickler Anaklia City JSC vereinbart. Für geschätzte 2,5 Mrd. USD entsteht ein Container- und Massenguthafen mit einer Wassertiefe von 16 m und Terminals für 10.000-Teu-Schiffe. Die Kapazität liegt bei 900.000 Teu im ersten Bauabschnitt und 1,5 Mio. Teu bis 2030. 2021 sollen die ersten Container be- und entladen werden. Die georgische Regierung entwickelt die Schienen- und Straßenanbindung. In der Sonderwirtschaftszone sollen sich unter anderem Leichtindustrie, Logistik, Lagerhaltung, Montage, Distributionszentren und Handel ansiedeln.

FOTO: KERRYLOGISTICS

Siddique Khan, CEO von Globalink in Dubai, sieht im Hafen Anaklia großes Potenzial.

Anaklia soll Drehscheibe werden

Unter der Absichtserklärung steht auch die Unterschrift von Siddique Khan, CEO von Globalink Logistics mit Hauptsitz in Dubai. Das Unternehmen gehört seit 2017 zur Kerry-Gruppe. Khan verantwortet die Region Eurasien. Im Kaukasus hat Globalink fast 200 Mitarbeiter, davon knapp 50 in Tbilissi und Poti. Kerry Logistics reitet auf der Welle der „Belt and Road Initiative" der chinesischen Regierung mit und investiert entlang der Neuen Seidenstraße. Via Anaklia soll künftig die kürzeste Route zwischen Europa und China führen, mit achttägigen Bahnverbindungen aus Nordwestchina.

Im Gespräch mit der DVZ skizziert Khan, warum Anaklia künftig eine wichtige Drehscheibenfunktion zukommt. Nahe liegt zunächst das Kaukasus-Geschäft: „Georgien hat traditionell eine Hubfunktion für Armenien und Aserbaidschan." Zusammen bilden die drei Kaukasus-Staaten einen Binnenmarkt mit 17 Mio. Einwohnern.

In Poti legte das Containervolumen in den ersten sechs Monaten 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 18,4 Prozent zu. Für das Gesamtjahr geht APM Terminals an seinen beiden Terminals von 353.000 Teu aus, das wären 10,7 Prozent mehr als 2017. Es gibt Pläne, die Kapazität auf 1 Mio. Teu zu erweitern.

„In jüngster Zeit wächst das Massengutgeschäft nach Turkmenistan, Usbekistan und Westkasachstan", beobachtet Khan. Deshalb will APM Terminals gemeinsam mit dem Poti New Terminals Consortium 100 Mio. USD in den Bau einen neuen Massengutterminals für jährlich 1,5 Mio. t Schüttgut in Poti investieren. Anfang dieses Jahres wurde eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnet. „Poti ist das Tor in den Kaukasus aus Europa sowie der Mittelmeer- und Schwarzmeer-Region", sagt Khan. Und künftig soll Anaklia diese Rolle übernehmen.

Über die Straße oder Schiene können Importgüter ins Hinterland transportiert werden und auf der Fähre über das Kaspische Meer zum Hafen Turkmenbashi (Turkmenistan) oder Aktau (Kasachstan). Auf diesen zentralasiatischen Märkten hat DP World Claims abgesteckt. Im März gab das Dubaier Hafenunternehmen bekannt, bedeutende Anteile an den Sonderwirtschaftszonen in Aktau (49 Prozent) und Khorgos (51 Prozent) an der chinesisch-kasachischen Grenze übernehmen zu wollen. Die Emiratis möchten eine wichtige Rolle dabei spielen, die Handelsverbindungen entlang der Neuen Seidenstraße für Erdöl und -gas, Container sowie Massengut zu verbessern.

In Aserbaidschans neuem Hafen in Alat (Baku) beteiligt sich DP World an der Entwicklung der Freihandelszone. Dieses Drehkreuz verbindet die Türkei und Europa mit Iran und Indien sowie Russland und verfügt über drei internationale Bahntrassen. Die westliche Route verläuft durch Georgien. Parallel hat die turkmenische Regierung im Mai nach mehrjähriger Bauzeit den Hafen Turkmenbashi als Hub zwischen Europa und Asien feierlich eröffnet. „Kaspische Fährdienste bringen Güter aus dem Mittelmeer- und Schwarzmeer-Gebiet über georgische Häfen näher an Zentralasien heran", erklärt Khan die Dynamik an der Nahtstelle zwischen den Kontinenten.

Verkehre aus dem Nahen Osten

Angesichts der US-Sanktionen gegen Iran beobachtet der Manager zudem, dass sich Verkehre aus dem Nahen Osten verlagern. Da der Iran als Tor für Verkehre aus Indien, Bangladesch, Ostafrika und dem Mittleren Osten in die Länder Zentralasiens versperrt sei, laufe jetzt alles über das Schwarze Meer. „Natürlich ist das wesentlich weiter und teurer, aber wir haben keine andere Möglichkeit", berichtet er vom Tagesgeschäft.

Kahn weist auf die „strategisch extrem wichtige" Schienenverbindung zwischen Georgien und der Türkei hin: „Sie wurde in diesem Jahr eröffnet und funktioniert gut." Kerry Logistics lasse Exportgüter aus Westchina per Blockzug bis zum Hafen Aktau transportieren, weiter auf der Fähre zum Hafen Baku, anschließend per Blockzug durch Georgien bis in die Türkei. Es gebe ein „signifikantes Volumen" auf dem georgischen Transitkorridor. Anders als in der Türkei hat Georgiens Schienennetz die russische Spurweite, was Umladungen erfordert. Die Infrastruktur für den Ost-West-Korridor wird derzeit im Rahmen der „Georgischen Nationalen Logistikstrategie 2017 - 2026" und des „Aktionsplans für 2017 - 2020" des georgischen Wirtschaftsministeriums ausgebaut. Punkten kann Georgien durch Freihandelsvereinbarungen mit der EU und China. Für Khan sind das ideale Voraussetzungen für einen Fertigungshub von schnelldrehenden Konsumgütern in Anaklia. Und nachdem die Umschlagmengen im Hafen Poti zwei Jahre lang rückläufig waren, steigen sie nun wieder.

ANZEIGE

Seit 50 Jahren werden an den Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG Container umgeschlagen. Auch in der Zukunft bleibt die HHLA ein zuverlässiger Dienstleister für die Industrienation Deutschland.

HHLA

Referenzbeleg Kerstin Kloss. DVV Media 2018