Mehr Verkehr – Neue Optionen für Usbekistan

Anstatt sich zu sehr an Moskau zu binden, öffnet sich das zentralasiatische Land dem Weltmarkt. Das erscheint Erfolg versprechender, um die Wirtschaft anzukurbeln. Internationale Logistikanbieter stecken ihre Claims ab.

Logistikern wird der rote Teppich ausgerollt. Usbekistan soll zu einem regionalen Konsolidierungs- und Distributionshub werden.

Foto: imago images / ITAR-TASS (Mikhail Metzel)

Mit kyrillischen Buchstaben lassen sich in Taschkent kaum Kunden gewinnen. Coca Cola oder Huawei werben in der usbekischen Hauptstadt großflächig in lateinischer Schrift, die das Parlament nach dem Ende der Sowjetunion wieder eingeführt hat. Damit kappte der wichtigste Markt in Zentralasien mit über 33 Millionen Menschen deutlich sichtbar die jahrzehntelange Abhängigkeit von Moskau. Die Nachbarländer Kasachstan und Kirgisistan benutzen unterdessen nicht nur weiterhin das kyrillische Alphabet, sie gehören auch zur von Moskau dominierten Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU). Eine Frage steht im Raum: Was bringt ein möglicher Beitritt Usbekistans zur EAWU? Eine binationale Arbeitsgruppe prüft diese Option seit Herbst vergangenen Jahres.

Wirtschaft blickt eher skeptisch

Michael Hess schüttelt energisch den Kopf. Er ist seit 2014 Geschäftsführer von Hellmann East Europe und verantwortet in dieser Position natürlich auch das Zentralasien-Geschäft. Die Spedition mit Hauptsitz in Osnabrück hat seit April 2019 eine Tochterfirma mit vier Mitarbeitenden in Taschkent. Der Weg zum Büro, in dem Hess zum Gespräch empfängt, führt durch das Polytechnische Museum – vorbei an Fahrzeugen made in Usbekistan. Die ausgestellten Chevrolets und andere Marken werden in einheimischen Fabriken von Uzavtosanoat produziert. Eine eigene Automobilindustrie gibt es nirgendwo sonst in der Region.

Tochterfirmen von Uzavtosanoat zählen zu Hellmanns Hauptkunden und werden von Sankt Petersburg aus mit Teilen beliefert. Das würde deutlich einfacher, wenn Usbekistan der EAWU beitreten würde. Dennoch bezweifelt Marktkenner Hess, dass dies passiert: „Dadurch würde sich Usbekistan zu sehr an Russland binden." Die angeschlagene und vom Weltmarkt isolierte russische Wirtschaft taugt als Wachstumsmotor für Usbekistan immer weniger. Russland ist inzwischen nach China nur noch zweitwichtigster usbekischer Außenhandelspartner. Auf Platz drei bei den Lieferländern rangiert laut Germany Trade and Invest Südkorea, was auch der koreanischen Minderheit geschuldet ist, die Stalin nach Zentralasien umsiedelte. „Südkoreanische Partner dominieren die usbekische Automotive Industrie in Usbekistan", sagt Hess.

Von Kasachstan nach Usbekistan

Positiv findet der Logistikexperte, dass das zentralasiatische Land nicht wie beispielsweise das benachbarte Kasachstan „komplett den chinesischen Weg gegangen" sei. Weil Präsident Islam Karimow nach dem Ende der Sowjetunion das unabhängige Land bis zu seinem Tod Ende 2016 abschottete, ist Usbekistan nicht wie andere Märkte in der Region mit chinesischen Krediten und Investitionen abhängig gemacht worden. Das lockt europäische Unternehmen.

Hess, der über Wirtschaftsabschlüsse von der Universität Rostock und der State Marine University in Sankt Petersburg verfügt, beobachtet immer mehr Delegationsreisen und Absichtserklärungen europäischer Unternehmen. Außerdem verlegten westliche Firmen ihre Regionalzentralen zusehends von Kasachstan, das sich momentan in einer „wirtschaftlichen Ruhephase" befinde, nach Usbekistan. Und dort häuften sich Anfragen aus Europa nach Lagerservices inklusive Verzollung und regionaler Distribution.

Internationale Spediteure stellen sich auf deutlich mehr Exportgeschäft ein. Denn die Regierung will das Land zu einem regionalen Konsolidierungs- und Distributionshub entwickeln, zum Jahreswechsel wurde die Zollabfertigung vereinfacht. Die ambitionierten Pläne gehen deutlich über die EAWU hinaus, zumal nur zwei Nachbarländer Mitglieder sind. Hinzu kommt, dass die Union bislang wenige Erfolge verzeichnen kann. Ann-Sophie Gast vom Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien in Berlin hat herausgefunden, dass der Handel zwischen den fünf Mitgliedstaaten abgenommen habe und das gemeinsame Bruttoinlandsprodukt gesunken sei. Die Finanz- und Wirtschaftskrise in Russland hätten die anderen EAWU-Mitglieder „dominoartig zu spüren bekommen".

Stattdessen will zum Beispiel die usbekische Automobilindustrie ihr Exportgeschäft jetzt in die Nachbarländer Afghanistan und Tadschikistan sowie weiter nach Asien und Afrika ausbauen, seitdem die Grenzen geöffnet wurden. Außerdem gibt es in Usbekistan Energie- und Textilcluster, internationale Spediteure stecken ihre Claims ab. „Wir wollen 2020 eine Zollabteilung eröffnen und in Taschkent ein Lagerhaus mieten", sagt Khurshid Kasimdzhanov, Geschäftsführer bei M&M Militzer & Münch Uzbekistan. Die Landesgesellschaft des Speditions- und Logistikanbieters aus der Schweiz besteht seit 1997.

China im Blick

Verlockender als die EAWU erscheint vielen Marktbeobachtern Chinas Belt-and-Road-Initiative. Deshalb eröffnete beispielsweise Gebrüder Weiss aus Österreich im Juli 2019 eine Repräsentanz in Taschkent: „Wir wollen für Kunden aus Europa und China Lkw- und Bahnverkehre entlang der neuen Seidenstraße entwickeln", erklärt Büroleiter Kamil Ernazarov. Und DB Schenker, seit Jahresbeginn mit einer Repräsentanz in Taschkent, plant ebenfalls Schienentransporte in die Region.

Künftig dürfte in der usbekischen Hauptstadt mehr Reklame europäischer Firmen ins Auge springen. Das Goethe-Institut hat schon in Kooperation mit Fraunhofer- und Max-Planck-Gesellschaft mit einer Ausstellung für das „Erfinderland Deutschland" geworben. Im Polytechnischen Museum in der Hauptstadt Taschkent sowie in Urgench – und das auf Deutsch und Usbekisch.

Kerstin Kloss