



ANZEIGE

XXL TRANSlog
moving heavy things together
+49 (0)231 880 598-10
dispo@xxl-translog.de
www.xxl-translog.de

SCHWER

Von Kerstin Kloss

Is heute wirkt die Suezkanal-Blockade von Ende März nach verspätete Schiffsankünfte und jede Menge Rückstau im wichtigen Fahrtgebiet zwischen Fernost und Europa. Anlass für Oliver

Schifffahrt möglich, Erfolg fraglich

Es ist nicht absehbar, dass die **Nordostpassage** für Containertransporte eine echte Alternative zur Südroute durch den Suezkanal wird. Trotzdem hält Russland an der Entwicklung fest. Der Grund ist die wachsende Nachfrage nach LNG.

Hermes, Vorsitzender beim Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft in Berlin, die Aufmerksamkeit auf den Seeweg durch das Nordpolarmeer zu lenken: „Russland nutzt das Schmelzen des arktischen Eises für die Entwicklung einer kürzeren Seeverbindung zwischen Europa und Asien.“ Im August 2013 schickte die chinesische Reederei Cosco den Stückgutfrachter „Yeng Sheng“ von Dalian (China) über die auch als Nordostpassage bekannte Strecke nach Rotterdam (Niederlande). Das sparte im Vergleich zur Suezkanal-Route rund 5.000 Kilometer und ein bis zwei Wochen Zeit. Doch warum bleiben Sogeffekte im Containerverkehr aus?

Arktisches Meer eis nimmt ab

Antworten haben die Experten vom Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven. Zwar erwarten sie aufgrund des stark abnehmenden arktischen Meerereises langfristig eine

verlängerte schiffbare Saison. Wegen jährlicher Schwankungen lasse sich das aber schwer planen. Außerdem warnen sie, dass „enge und flache Passagen auch weiterhin durch Meereis blockiert werden können“. Für Containerlinien, die verlässliche Fahrpläne benötigen, ist nicht nur das ein No-Go: Eisbrecher, Eisklassenschiffe, frostresistente Container oder Versicherungsprämien plus Risikozuschläge treiben die Kosten in die Höhe.

Deshalb meint Ost-Ausschuss-Geschäftsführer Michael Harms vorsichtig: „Die Nordostpassage kann eine Ergänzung der Suezkanal-Route sein.“ Zum Vergleich: 2019 erreichte das Frachtaufkommen auf der Nordostpassage rund 30 Millionen Tonnen, im Suezkanal 1,2 Milliarden Tonnen. Im Fokus stehen dabei keine Containerverkehre, sondern der Transport von Flüssigerdgas (LNG) aus Nordisibirien. Nach Angaben von Germany Trade & Invest erwartet

Durch die Nordostpassage:
Ein mit Atomkraft betriebener
Eisbrecher kämpft sich durch
den Golf des gefrorenen
nordsibirischen Flusses Ob.



Russland, dass das Volumen in der Arktis bis 2024 auf über 80 Millionen Tonnen pro Jahr steigt.

Das russische Energieunternehmen Novatek schickte im Januar mehrere LNG-Tanker der Arc7-Eisklasse ohne Eisbrecher auf den nördlichen Seeweg. Früher endete die schiffbare Saison in der östlichen Arktis Ende November. Vom Hafen Sabetta auf der Jamal-Halbinsel wurde LNG bis in die Asien-Pazifik-Region verschifft – laut Novatek ist das 40 Prozent kürzer als durch den Suezkanal. Momentan lässt das Unternehmen nach Angaben seines Vorstandsvorsitzenden Leonid Mikhelson eine neue Eisklasse-LNG-Tankerflotte „mit besseren Eisbrecher-Eigenschaften“ bauen.

Harms war 2019 mit einer Wirtschaftsdelegation in Sabetta und spricht seitdem von einer „Erfolgsgeschichte“. Was Novatek dort „absolut im Zeitplan und im Budget auch mit deutscher Technologie auf die Beine gestellt hat“, findet er „sehr beeindruckend“. An dem Projekt, zu dem zwei große Umschlagplätze im Ost- und Westteil der Nordostpassage gehören, sind zwei deutsche Unternehmen beteiligt. Flüssigerdgas soll von Eisbrecherklasse-LNG-Schiffen für den Export auf normale Schiffe umgeladen werden.

Masterplan für Nördlichen Seeweg

Unterdessen arbeitet die russische Regierung mit Hochdruck an einer intensiveren Nutzung des nördlichen Seewegs, im März 2020 genehmigte Präsident Wladimir Putin einen Masterplan. Als einziges deutsches Mitglied im „Gesellschaftlichen Rat für die Entwicklung des nördlichen Seewegs“ berichtet Harms von geplanten Hafenanlagen und einem „sehr ambitionierten Bau von Eisbrechern“. Rosatom, die Föderale Agentur für Atomenergie Russlands, beteiligt sich mit atomgetriebenen Eisbrechern.

Allerdings ahnt Russlands Vize-Ministerpräsident, Yury Trutnev, dass die Frachtkosten sinken müssen. Noch sei die Nordostpassage um 30 Prozent teurer als die Route durch den Suezkanal. Ivan Okorokov, Seefracht-Direktor der russischen Spedition JSC Sovfracht, hält einen Schwerpunkt „primär auf der Entwicklung des Transitzpotenzials“ für falsch: „Die Einnahmen daraus sind illusorisch und liegen in sehr ferner Zukunft“, sagte er der Agentur RIA Novosti.

Auch Philipp Hermes, Geschäftsführer bei der Risikomanagement-Beratung Tethys Naval in Brüssel, meint: „Die Passage selbst bleibt aus kommerziellen Erwägungen uninteressant und ist lediglich ein Aspekt des politischen Systemwettbewerbs.“ Zwar werde der küstennahe Verkehr im hohen Norden in Summe sogar dichter werden. Für eine kritische Masse müsste aber „ein Mindestmaß an industrieller und wohnlicher Infrastruktur vorhanden sein, um gezielte Frachturnsätze wie auf der Südroute zu ermöglichen“. (sl)

Neuwagen rollen immer weiter ostwärts

BLG Automobile Logistics fährt Richtung Kaukasus und ehemalige GUS-Staaten. In der Zukunft will das Unternehmen neue Angebote schaffen, unter anderem auf der Schiene.



die Ostseeroute beträgt drei bis vier Tage. Von dem russischen Ostseehafen fährt die BLG jede Woche Autotransporter nach Tiflis, ins armenische Jerewan und nach Baku; laut Byglewski entwickelt sich das Volumen „positiv“. Um Leerfahrten zu verringern, würden auf dem Rückweg auf halber Strecke in Kaluga Exportfahrzeuge geladen.

Ziel ist Klimaneutralität bis 2030

Der BLG-Konzern will bis 2030 klimaneutral werden, und weil auch die Autohersteller einen möglichst kleinen CO₂-Fußabdruck hinterlassen möchten, gab es 2020 erste Testtransporte per Bahn von Kaluga nach Baku. Byglewski hält das für eine zukunftsfähige Alternative: „Das versuchen wir künftig regelmäßig durchzuführen.“ Massentransporte sieht er als klaren Vorteil der Schiene gegenüber der Straße: „200 Fahrzeuge passen auf einen Zug, das entspricht 40 Lkw.“ Inwieweit das BLG-Angebot künftig von den Infrastrukturplänen des internationalen Nord-Süd-Transportkorridors (INSTC) von Nordrussland bis Iran und Indien profitieren könnte, kann Byglewski schwer einschätzen: „Ohne es zu wissen, nutzen wir wahrscheinlich bereits INSTC-Teilstücke.“

Künftig möchte der BLG-Geschäftsführer das Angebot in Russland und östlich angrenzenden Nachbarstaaten um Schwertransporte für rollende Güter wie Bagger, Mähdrescher oder Traktoren erweitern: „Ein gepanzertes Luxusklasse-SUV wiegt genauso viel, damit haben wir Erfahrung.“ Bahntransporte erscheinen ihm dafür vielversprechender. Außerdem weiß er, wie stark Fahrzeuge auf osteuropäischen Straßen belastet werden: „Nach jeder Fahrt muss der Lkw in die Werkstatt.“ (sl)

Von Kerstin Kloss

Pawel Byglewski weiß, wie abenteuerlich es auf osteuropäischen Straßen zugehen kann. Jahrelang arbeitete er für BLG Logistics in der Ukraine: „Da bin ich auch mal selbst mit dem Lkw Strecken abgefahren, um herauszufinden, wo zum Beispiel Diesel gestohlen und günstig weiterverkauft wird. Diese Stellen galt es zu umfahren.“ Inzwischen hat er als Geschäftsführer von BLG Automobile Logistics Süd-/Osteuropa sein Büro in Bremen und 109 Personen in Russland im Team, darunter rund 80 Fahrer. Dmitry Yakubovskiy ist für die Organisation neuer Transportprozesse zuständig. Und der Qualitätsmanager hat gut zu tun, denn die russische Tochter des BLG-Geschäftsbereichs Automobile steuert immer mehr Ziele in der Kaukasus-Region und den ehemaligen GUS-Staaten an.

Dabei sind große Distanzen zurückzulegen – über 3.000 Kilometer von St. Petersburg bis Baku (Aserbaidschan) oder fast 6.000 Kilometer von St. Petersburg über Noworossysk bis nach Taschkent (Usbekistan). Im Frühjahr 2020 fuhr Yakubovskiy im Konvoi mit 25 anderen Autotransportern vom Schwarzer Meerhafen Noworossysk bis nach Taschkent, hin und zurück 25 Tage. Dabei hat der gelernte Berufskraftfahrer wichtige Details gesammelt und die Route optimiert für Kollegen, die dort regelmäßig unterwegs sein werden.

Markt ist volatil

Drei Jahre lang konzentrierte sich BLG Logistics in Russland auf den Transport von Fertigfahrzeugen zwischen Moskau und St. Petersburg. Nach Angaben von Byglewski beförderte der Logistiker pro Jahr bis zu 60.000 Neuwagen. Doch mittlerweile sei diese Rennstrecke angesichts immer mehr russischer „Marktbegleiter“ mit deutlich älterem Fuhrpark preislich „am Boden“, der Markt außerdem sehr volatil. Wegen hoher Lohnnebenkosten sei die BLG zwischen den beiden größten russischen Städten „nicht immer konkurrenzfähig“, begründet der Manager den Strategiewechsel.

Ein Arbeiter der der BLG Automobile Logistics lädt einen Pkw auf einen Fahrzeugtransporter.

109

Mitarbeiter sind im Büro der BLG Automobile Logistics in Russland beschäftigt, darunter 80 Fahrer.

Quelle: BLG

3.000

Kilometer lang ist die Strecke von St. Petersburg bis ins aserbaidschanische Baku.

Quelle: Eigene Recherche

ANZEIGE

XXL TRANSlog
Moving big things together – International heavy transport with passion
+49 (0)231 880 598-10 • dispo@xxl-translog.de • www.xxl-translog.de