

# Aserbaidsschan baut Transportsektor weiter aus

 01.02.2017

## Roadmap steckt Ziele für 2017 bis 2020 ab / Ausbau internationaler Verkehrskorridore ist prioritär / Von Olesja Hess

Bonn (GTAI) - Aserbaidsschan will zu einer Handelsdrehscheibe zwischen Ost und West aufsteigen. Dafür treibt die Regierung den Ausbau der Transportrouten voran. Überregionale Projekte werden von internationalen Gebern flankiert. Die Regierung will künftig den Logistiksektor stärker privat ausrichten. (Internetadresse)

Der Ölpreisverfall zwingt die aserbaidsschanische Regierung einmal mehr, die seit Jahren eher halbherzig umgesetzte Diversifizierung der Wirtschaft zu forcieren. Der Transportsektor spielt dabei eine wichtige Rolle, denn bedeutende internationale Transportrouten, wie der Ost-West- und der Nord-Süd-Korridor ziehen sich durch das südkaukasische Land. Von 2005 bis 2015 flossen laut Vize-Premier Abid Scharifow etwa 25 Mio. US\$ in den Bau von mehr als 10.000 km Straßen und 300 Brücken sowie in die Sanierung aller Haupttrassen, die das Land mit seinen Nachbarn Georgien, Russland und Iran verbinden.

## Roadmap für Logistik und Handel sieht Investitionen von etwa 1,8 Mrd. US\$ vor

Ende 2016 verabschiedete die aserbaidsschanische Regierung ein Bündel von strategischen Plänen (Roadmaps) für die Entwicklung des Nichtölsektors im Zeitraum 2017 bis 2020. Für die "Roadmap zur Entwicklung der Bereiche Logistik und Handel" sind bis 2020 Investitionen von insgesamt etwa 3,2 Mrd. Aserbaidsschan-Manat (A.M.; etwa 1,8 Mrd. \$) vorgesehen. Davon sollen 1,4 Mrd. A.M. in Logistikprojekte, 1,2 Mrd. A.M. in die neue Hafenanlage bei Aljat sowie in die Eisenbahnverbindungen Baku-Tiflis-Kars (BTK) und Astara (Aserbaidsschan) - Astara (Iran) fließen. Die Hauptstadt Baku erhält 430 Mio. A.M. für ihre Entwicklung zu einem regionalen Handelsknoten. Mit 130 Mio. A.M. soll die Errichtung von Logistik- und Handelszentren in Baku und anderen Landesteilen gefördert werden.

Bis 2020 will die aserbaidsschanische Regierung den Anteil des Privatsektors am Ausstoß des Transportsektors erhöhen. Doch Hemmschuh bleiben die nach wie vor schwierigen Rahmenbedingungen im Land, wie etwa die weitverbreitete Korruption und mangelnde Rechtssicherheit.

### Entwicklung der Frachttransporte in Aserbaidschan

	2000	2010	2013	2014	2015
<b>Automobiltransporte</b>					
.Frachtvolumen (in 1.000 t)	40.434	99.891	125.222	128.603	137.605
.Frachtumschlag (in Mio. Tonnenkilometer)	3.513	11.325	14.120	14.516	15.532
<b>Bahntransporte</b>					
.Frachtvolumen (in 1.000 t)	15.876	2.2349	23.127	21.725	17.090
.Frachtumschlag (in Mio. Tonnenkilometer)	5.770	8.250	7.958	7.371	6.210
<b>Seetransporte</b>					
.Frachtvolumen (in 1.000 t)	8.779	11.714	11.509	9.934	6.626
.Frachtumschlag (in Mio. Tonnenkilometer)	5.192	4.859	4.632	4.123	2.937
<b>Flugtransporte</b>					
.Frachtvolumen (in 1.000 t)	37	40	126	125	129
.Frachtumschlag (in Mio. Tonnenkilometer)	102	139	443	481	582

Quelle: Statistikamt Aserbaidschan

### Eisenbahnkorridor wiederbelebt

Das Ende der Iran-Sanktionen gibt dem bereits mehrmals aufgeschobenen Bau des internationalen Transportkorridors "Nord-Süd" neuen Schwung. Im Rahmen des Projektes soll die Eisenbahnverbindung Astara (Aserbaidschan) - Astara (Iran) - Rasht-Qazvin errichtet werden, die Aserbaidschan an das iranische Bahnnetz anbindet. Laut Hossein Ashouri, Vize-Präsident der iranischen Bahn, wird die Teilstrecke Rasht-Qazvin (175 km) im März 2017 fertiggestellt. Ein 1,4 km langer Abschnitt der Bahnbrücke auf der iranischen Seite geht Ende Januar 2017 in Betrieb.

Für den restlichen Abschnitt Rasht-Astara laufen derzeit Verhandlungen über Einzelheiten zu Finanzierung und Bau. Hierzu stellte Aserbaidschan der iranischen Seite ein Darlehen von 500 Mio. \$ in Aussicht. Insgesamt werden die Baukosten für die Teilstrecke auf etwa 1,1 Mrd. \$ beziffert. Die neue Eisenbahnverbindung erfordert 22 neue Tunnel und 15 Brücken. 15 Tunnel sind bereits fertiggestellt.

Anfangs sollen über die Route jährlich 5 Mio. t und danach über 10 Mio. t Fracht befördert werden. Derzeit ist ein Darlehen von der Asian Development Bank (ADB) über 200 Mio. \$ für die Nord-Süd-Strecke im Gespräch.

Ein weiteres wichtiges Vorhaben ist der Bau der Bahntrasse Baku-Tiflis-Kars (826 km). Das Projekt hat die letzte Bauphase erreicht und soll Mitte 2017 in Betrieb gehen. Die neue Eisenbahnlinie verbindet Aserbaidschan auf der Ost-West-Achse mit Georgien und der Türkei. Damit entsteht eine durchgehende Verbindung nach Europa. Bis 2030 wird eine Transportkapazität von 17 Mio. Tonnen pro Jahr angepeilt.

Interesse an der Strecke bekundet der deutsche Logistikkonzern DHL. Beim Treffen der staatlichen aserbaidischen Eisenbahngesellschaft (ADY) mit dem Leiter von DHL Shanghai, Allen Chen, stand die Abwicklung der Waren aus Europa nach Asien über die BTK-Route im Fokus.

## ASERBAIDSCHAN BAUT TRANSPORTSEKTOR WEITER AUS

Beide Eisenbahnstrecken versprechen eine wesentlich schnellere und günstigere Containerzustellung. Laut ADY Express, Tochtergesellschaft der aserbaidischen Eisenbahn, werden derzeit 94% des gesamten Frachtverkehrs zwischen Indien, dem Iran, den Anrainerstaaten des Persischen Golfes und Europa über den Seeweg (vor allem über den Suezkanal) abgewickelt. Statt etwa 30 Tagen per Schiff sollen die Transporte über Landstrecken in zwei Wochen den europäischen Boden erreichen.

### Internationale Kreditinstitute finanzieren Ausbau der Straßeninfrastruktur

Das Regierungsprogramm für die Entwicklung der Regionen Aserbaidschans 2014 bis 2018 sieht zahlreiche Projekte für die Modernisierung der Straßeninfrastruktur vor. Dazu zählen der Ausbau der Hauptrassen M1 (Baku-Samur/russische Grenze), M2 (Baku-Gasach/georgische Grenze), M3 (Aljat-Astara/iranische Grenze). Letztere ist ein Segment des Nord-Süd-Korridors.

Zu den Großprojekten gehört der vierspurige Ausbau der Autotrasse Baku-Schamachi (Samaxi; M4). Hierfür stellte die Weltbank im März 2016 rund 140 Mio. \$ bereit. In der Region Gjandscha werden vier Brücken errichtet, das Projekt ist fast zur Hälfte fertiggestellt. Der Finanzierung dienen ein Kredit der ADB (45 Mio. \$) und Mittel der aserbaidischen Regierung (13 Mio. \$). Bis 2019 läuft der Bau der Teilstrecke der M3-Trasse Dschalilabad-Schorsulu. Finanziert wird das Projekt von der ADB (250 Mio. \$) und der aserbaidischen Regierung (82 Mio. \$).

Von Januar bis September 2016 wurden insgesamt etwa 542 km Straßen instand gesetzt, heißt es seitens der für den Straßenbau zuständigen staatlichen Azeravtoyol. Die Gesellschaft plant, künftig sieben Unternehmen für die Instandhaltung der Autobahnen zu schaffen.

### Bau des Seehafens Aljat schreitet voran

Auch der neu entstehende 400 ha große internationale Seehafen von Aljat (etwa 65 km südlich von Baku) soll Aserbaidschans Wirtschaft ankurbeln. Der neue Hafen liegt strategisch günstig an der Kreuzung wichtiger nationaler und internationaler Transportrouten für den Lkw- und Bahnverkehr. Nach seiner Fertigstellung soll der Hafen der größte maritime Umschlagplatz für nichtfossile Energieträger in der Kaspi-Region werden.

Die erste Bauphase umfasst einen Fährhafen, einen Frachtanlieger, einen RoRo-Anlieger und weitere Objekte. Sie ist bereits zu 60% fertiggestellt und soll 2017 abgeschlossen werden. Das Frachtaufkommen wird mit Abschluss der dritten Phase 25 Mio. Tonnen und 1 Mio. TEU erreichen. Die Kosten für das Bauprojekt betragen insgesamt 870 Mio. A.M. (1. Phase: 540 Mio. A.M., 2. Phase: 150 Mio. A.M., 3. Phase: 180 Mio. A.M.). Künftig sollen auf dem Hafengebiet zudem eine Freihandelszone (100 bis 150 ha) und ein internationaler Passagierflughafen entstehen.

### Internetadresse

Strategische Roadmap für die Entwicklung von Logistik und Handel in der Republik Aserbaidschan (in aserbaidischer Sprache)

Internet: <http://www.president.az/articles/22383> ▶

(OHE)

### KONTAKT

Katrin Kossorz

☎ +49 228 24 993 268

✉ [Ihre Frage an uns](#)

---

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.