

# Transkaspische Route

## Die Zukunft des Gütertransports zwischen Asien und Europa?

Seidenstraße, Transkaspische Route, Gütertransport

Die Transkaspische Route verbindet Kasachstan über das Kaspische Meer mit Europa und Asien und hat das Potenzial, eine Alternative zu den traditionellen Transportrouten über Russland zu werden. Aufgrund der Sanktionen gegen Russland ist die Nachfrage nach dieser Route erheblich gestiegen. Allerdings müssen administrative, infrastrukturelle und politische Herausforderungen bewältigt werden, um das Potenzial der Route voll auszuschöpfen. In unserer Studie betrachten wir, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Route beitragen können.

Ralf Elbert, Johannes Rentschler

**K**asachstan, das größte Binnenland der Welt, hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte bei der Verbesserung seiner logistischen Infrastruktur gemacht, insbesondere im Bereich der Transport- und Transitkorridore. Eine bemerkenswerte Transitroute ist die Transkaspische Route, die Kasachstan über das Kaspische Meer mit Europa und Asien verbindet. Die Transkaspische Route, die auch als „Mittlerer Korridor“ oder „Eiserne Seidenstraße“ bezeichnet wird, kann eine Alternative zum transsibirischen Transportkorridor, welche u. a. durch Russland verläuft, darstellen. Die wichtigsten Landrouten zwischen Asien und Europa sind in *Bild 1* visualisiert:

- Die „Transkaspische Route“: Transit von Urumchi zum Hafen von Aktau (Kasachstan), dann auf dem Seeweg nach Aserbaidschan und über Georgien und die Türkei nach Europa.
- Nordroute 1: Transit durch Kasachstan und weiter durch Jekaterinburg (auf russischem Staatsgebiet).
- Nordroute 2: Transit über Wladiwostok oder Krasnojarsk durch das Gebiet Russlands.

Die Sanktionen gegen Russland und Weißrussland, die Einstellung der Geschäftstätigkeit in Russland durch mehrere große Logistikunternehmen wie Maersk, DSV und DB Schenker sowie die Sperrung von Bahn- und Schiffsverbindungen haben dazu geführt, dass die letzten beiden Routen blockiert sind, was zu einem sprunghaften Anstieg der Nachfrage nach der Transkaspischen Route führte (DVZ, 2022). Das ambitionierte Ziel der Transkaspischen Route ist, die Transportzeit zwischen Ostasien und Europa auf bis zu zwölf Tage zu verkürzen, was sie konkurrenzfähig gegenüber den

anderen großen Handelsrouten, dem Nördlichen Korridor (19 Tage) und der traditionellen Seeroute durch den Indischen Ozean (22 bis 37 Tage) machen würde (Foreign Policy Research Institute, 2023). Allerdings müssen die Länder entlang der Transkaspischen Route administrative, infrastrukturelle und politische Herausforderungen bewältigen, um das Potenzial voll auszuschöpfen.

Der erste große Schritt nach vorne erfolgte 2014 mit der Eröffnung der Trans-Kasachstan-Eisenbahn, gefolgt von der Fertigstellung der Baku-Tbilisi-Kars-Eisenbahn im Jahr 2017. Die geopolitische Unsicherheit, die durch Russlands Einmarsch in der Ukraine 2014 entstand, machte es für die Länder Zentralasiens und des Kaukasus unumgänglich, nach einer alternativen, von Russland unabhängigen Landhandelsroute zu den Weltmärkten zu suchen (Eldem, 2022).

Seitdem sind die Gütertransporte über den Mittleren Korridor rasch gestiegen, wenn auch von einem sehr niedrigen Niveau aus. Die über den Korridor beförderten Güter stiegen zwischen 2020 und 2021

von rund 350.000 Tonnen auf 530.000 Tonnen (van Leijen, 2022). Was die Nutzung des Korridors jedoch ankurbelte, war der Einmarsch Russlands in die Ukraine im Jahr 2022 und die anschließenden Wirtschaftssanktionen des Westens gegen Moskau. Die Gütertransporte über den Mittleren Korridor sind rapide angestiegen und erreichten in 2022 3,2 Millionen Tonnen (Stiftung Wissenschaft und Politik, 2022). Das Foreign Policy Research Institute (2023) geht davon aus, dass die Kapazität des Mittleren Korridors auf 10 Millionen Tonnen ansteigen wird, da die Türkei die Marmaray-Eisenbahnlinie unter dem Bosphorus hindurch fertiggestellt hat, die es ermöglicht, Schienengüter aus Zentralasien direkt in das Herz Europas zu transportieren. Dennoch sollte man trotz dieses Wachstums nicht aus den Augen verlieren, dass die transportierten Mengen nur einem Bruchteil dessen entsprechen, was auf dem traditionellen Seeweg transportiert wird.

Obwohl sich die Transkaspische Route noch in der Planungs- und Entwicklungs-

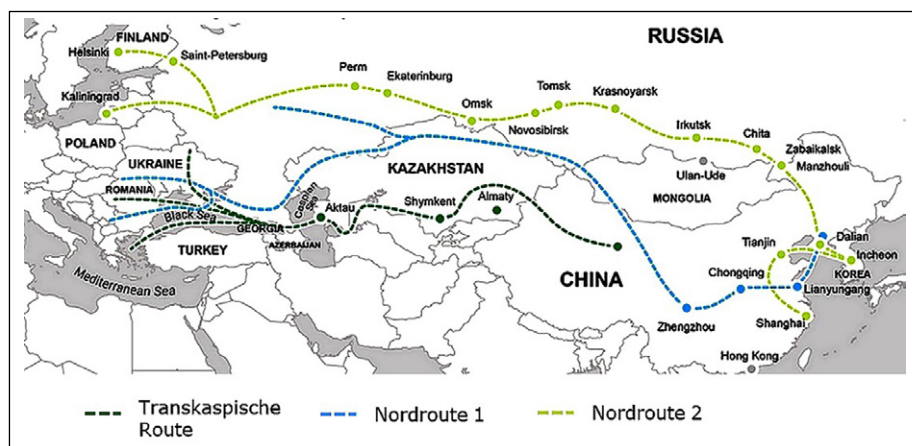


Bild 1: Haupttransportwege von China nach Europa (basierend auf Daten der Statistic Agency of the Republic of Kazakhstan, 2022)

phase befindet, hat sie das Potenzial, den Transport zwischen Asien und Europa zu verbessern und könnte in Zukunft eine wichtige Rolle bei der nachhaltigen und resilienten Entwicklung des globalen Handels spielen. Daher untersuchte das Fachgebiet Unternehmensführung und Logistik der TU Darmstadt zusammen mit der Deutsch-Kasachischen Universität in Almaty, Kasachstan, den aktuellen Entwicklungsstand der Transkaspischen Route.

Ziel dieser Studie ist es, zu determinieren, welche Maßnahmen kurzfristig zu einer Verbesserung der Route beitragen können, um so langfristig die Attraktivität des Mittleren Korridors zu steigern. Die Ergebnisse werden für politische Entscheidungsträger, Investoren und Forscher im Bereich Logistik und Transport von großem Interesse sein und wertvolle Einblicke in die Herausforderungen und Möglichkeiten für die Entwicklung der Transkaspische Route bieten.

Angesichts des begrenzten Wissens über die Transkaspische Route und ihre dynamische technologische und politische Entwicklung wurde zur Beantwortung dieser Fragen ein induktiver qualitativer Forschungsansatz gewählt. Es wurden acht Tiefeninterviews mit Logistikdienstleistern und politischen Akteuren entlang der Route geführt, um umfangreiche und kontextspezifische Daten zu sammeln.

### **Methodische Durchführung – Experteninterviews**

Da über die Transkaspische Route bisher wenig bekannt ist, haben wir uns dazu entschieden einen explorativen qualitativen Ansatz zu wählen. Dazu befragten wir die an der Route beteiligten Akteure in halbstrukturierte Interviews, um mehr über die Route zu lernen und eine solide Datengrundlage zu schaffen. Weiterhin wurden die so erhobenen Daten durch öffentlich zugängliche Informationen aus Webrecherchen ergänzt.

Bei der Auswahl von Interviewpartnern war es unser Ziel, eine möglichst vielfältige Stichprobe zu bekommen, die eine umfassende Perspektive auf die Transkaspische Route ermöglicht. Bei den befragten Akteuren handelt es sich hauptsächlich um Logistikdienstleister, die den Mittleren Korridor aktiv nutzen. Weiterhin befragten wir auch Infrastruktur- und Finanzunternehmen, die an der Entwicklung der Route beteiligt sind.

Um geeignete Unternehmen für unsere Befragung zu identifizieren, haben wir mit der Deutsch-Kasachischen Universität in Almaty zusammengearbeitet. Zwischen September 2022 und Dezember 2022 haben wir acht halbstrukturierte Interviews geführt. Um diese zu analysieren, nutzen wir

das von Corbin und Strauss (2015) empfohlene Verfahren des offenen, axialen und selektiven Kodierens. Tieferegehende Informationen zum methodischen Vorgehen können in unserem bald erscheinenden Konferenzbeitrag des „International Scientific Symposium on Logistics“ entnommen werden (Elbert & Rentschler, 2023).

### **Ergebnisse**

Unsere Ergebnisse deuten auf eine insgesamt positive Einstellung gegenüber der Transkaspischen Route hin. Die beteiligten Länder sind an einer weiteren Entwicklung interessiert, was auf das Potenzial für ein kontinuierliches Wachstum der Transkaspische Route hinweist. Unsere Interviews ergaben jedoch auch einige Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt. Vor dem Hintergrund dieser Wahrnehmungen haben wir die vier Handlungsfelder politischer Rahmen, Infrastruktur, Zusammenarbeit und Technologie identifiziert, um die Herausforderungen zu charakterisieren. Im Nachfolgenden möchten wir insbesondere auf die politischen Rahmenbedingungen eingehen, da diese vor dem aktuellen Hintergrund maßgeblich die Zukunft der Route beeinflussen.

Die gegenwärtige politische Situation erweist sich als eines der in den Interviews am ausführlichsten diskutierten und dynamischsten Themen. Vor Beginn des Krieges dominierte der Transport durch Russland, wobei die Transkaspische Route weit hinter dem nördlichen Korridor zurückblieb. Diese Diskrepanz resultierte in erster Linie aus den höheren Kosten der Route, den längeren Transitzeiten und dem Koordinationsbedarf zwischen den vielen beteiligten Akteuren („Ein Problem ist die Synchronisierung aller Prozesse, insbesondere an den Grenzübergängen“, EVU; „Die meisten Vorgänge werden manuell und mit Papierdokumenten durchgeführt. Die Erleichterung dieser Prozesse wird dazu beitragen, die Warteschlangen an den Grenzen zu beseitigen“, Spediteur).

Mit dem Ausbruch des Krieges und der Verhängung direkter und indirekter Sanktionen erlebte die Route jedoch einen sprunghaften Anstieg der Nachfrage. („Eigentlich haben wir nicht erwartet, dass es jetzt so einen Boom gibt, dass jetzt plötzlich so viele Güter transportiert werden und dass das so schnell und sofort geht. Und es gibt sehr viele Probleme in der südkaukasischen Region“, EVU; „Es geht nicht nur um direkte Sanktionen. Viele Unternehmen treffen die Entscheidung, ihre Waren nicht durch russische oder belarussische Unternehmen zu transportieren und das russische, belarussische und definitiv ukrainische Territorium

nicht zu durchqueren, weil sie ein Kriegsrisiko sehen“, Spediteur).

Trotz dieses jüngsten Anstiegs der Beförderungsnachfrage und des daraufhin gestiegenen Interesses an dem Mittleren Korridor ist die derzeitige politische Lage nach wie vor stark mit Unsicherheiten behaftet. Es besteht das Risiko, dass die Nachfrage wieder zurückgeht, sollten die Routen durch Russland wiederhergestellt werden („Und dann öffnete Russland den Transit für ukrainische Sendungen über sein Territorium. Sofort wurden alle Sendungen über Russland umgeleitet“, Spediteur – Anmerkung: bezogen auf eine frühere Blockade des nördlichen Korridors).

Letztlich hängen die langfristigen Aussichten der Transkaspische Route von China ab. Die „One Belt, One Road“-Initiative ist die treibende Kraft hinter der Entwicklung der Transkaspischen Route, da China ein großes Interesse daran hat, seinen Handel und seinen wirtschaftlichen Einfluss auf den eurasischen Kontinent auszuweiten. Durch Investitionen in den Ausbau des Mittleren Korridors kann China neue Märkte in Europa erschließen und seine Abhängigkeit von der traditionellen Seeroute verringern. („China muss diese Aufgabe übernehmen. Diese Seidenstraße ist Teil der One-belt-one-road-Initiative. Es ist offensichtlich, dass diese Idee ursprünglich von China entwickelt wurde, von China gesponsert und von China unterstützt wurde“, Spediteur).

Aber auch die Gründung des Verbandes Transkaspische Internationale Transportroute (TITR) war ein wichtiger Schritt, um die Zusammenarbeit zu stärken und zu einem politisch stabilen Umfeld zu beizutragen. („Es gibt eine spezielle Organisation, die von Kasachstan, Aserbaidschan und Georgien aufgebaut wurde. Sie tun eine Menge, z. B. in den Häfen die Optimierung von Prozessen, investieren Geld in neue Schiffe, die das Kaspische Meer befahren werden, verbessern die Infrastruktur in Aserbaidschan und Georgien“, Spediteur)

### **Schlussfolgerung**

Die aktuelle Entwicklung der Transkaspischen Route stellt die Weichen für das langfristige Bestehen der Route. Obwohl die Route aufgrund des Krieges eine hohe Nachfrage erfährt, bleiben ihre langfristigen Aussichten ungewiss („Im Moment ist die Zukunft eine Kristallkugel. Wir können nicht vorhersagen, was in den nächsten fünf Jahren passieren wird.“, Spediteur). Um ein nachhaltiges Wachstum zu gewährleisten, müssen die Infrastruktur, die Kapazität und Zuverlässigkeit der Route verbessert werden. Dadurch wird es möglich langfristig

Nachfrage zu gewährleisten und trotz höherer Kosten und längerer Beförderungszeiten gegenüber den Nordrouten eine viable Alternative darzustellen. Als eine solche Alternative würde die Route das Risiko von Unterbrechungen auf anderen Land- und Seewegen mindern und so zu resilienten Transportketten von Asien nach Europa beitragen.

Die Akteure und Investoren stehen nun vor der kritischen Entscheidung, ob sie jetzt investieren sollen, um die Route langfristig attraktiver zu machen, oder abzuwarten, ob die derzeitige hohe Nachfrage anhält. Der andauernde Krieg ist zwar eine verabscheuungswürdige Realität, bietet für Zentralasien aber auch eine Chance, die Transkaspische Route voranzubringen und von der steigenden Nachfrage zu profitieren. ■

Wir bedanken uns für die Förderung durch den Deutschen Akademischen Austauschdienst e.V. (DAAD) und das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland.

## LITERATUR

Corbin, J.; Strauss, A. (2015): Basics of Qualitative Research. Thousand Oaks, CA: Sage.

DVZ (21.12.2022): Zeitenwende auf der Seidenstraße. [www.dvz.de/rubriken/land/detail/news/zeitenwende-auf-der-seidenstrasse.html](http://www.dvz.de/rubriken/land/detail/news/zeitenwende-auf-der-seidenstrasse.html)

Elbert, R.; Rentschler, J. (2023): The Transcaspian Route – Current Developments and Challenges. In: Schmidt, T.; Furmans, K.; Freitag, M.; B. Hellingrath, B.; de Koster, R.; Lange, A (Hrsg.). International Scientific Symposium on Logistics: Conference Volume. Bundesvereinigung Logistik.

Eldem, T. (2022): Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle corridor as a third vector of Eurasian connectivity. <https://doi.org/10.18449/2022C64>

Foreign Policy Research Institute (2023): The Middle Corridor through Central Asia: Trade and Influence Ambitions – Foreign Policy Research Institute. [www.fpri.org/article/2023/02/the-middle-corridor-through-central-asia-trade-and-influence-ambitions](http://www.fpri.org/article/2023/02/the-middle-corridor-through-central-asia-trade-and-influence-ambitions)

Statistic Agency of the Republic of Kazakhstan. (2022, 30. Dezember). <https://stat.gov.kz/>

Stiftung Wissenschaft und Politik (2022): Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity. [www.swp-berlin.org/en/publication/russias-war-on-ukraine-and-the-rise-of-the-middle-corridor-as-a-third-vector-of-eurasian-connectivity](http://www.swp-berlin.org/en/publication/russias-war-on-ukraine-and-the-rise-of-the-middle-corridor-as-a-third-vector-of-eurasian-connectivity)

van Leijen, M. (2022): Capacity or not, the Middle Corridor is on the rise. RailFreight.com, 2022. [www.railfreight.com/beltandroad/2022/05/30/capacity-or-not-the-middle-corridor-is-on-the-rise/?gdp=deny](http://www.railfreight.com/beltandroad/2022/05/30/capacity-or-not-the-middle-corridor-is-on-the-rise/?gdp=deny)



## Professur „Wirtschaftsingenieurwesen, insbesondere Güterverkehr und Logistik (W2)“

Zum nächstmöglichen Zeitpunkt · Vollzeit · Campus Recklinghausen

Sie sind Expertin/Experte im Themenfeld der integrierten Güterverkehrs- und Logistikplanung. Sie haben Erfahrung in mehreren der folgenden Bereiche: Transportprodukte, internationale Transportketten und -systeme, Einsatz neuer Technologien, Digitalisierung der Prozesse und Nachhaltigkeit in Güterverkehr und Logistik (Klimaschutz, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung etc.)

Sie verfügen über eine in der Regel durch Promotion nachgewiesene Befähigung zu wissenschaftlicher Arbeit. Aus Ihrer fünfjährigen Berufspraxis, davon mindestens drei außerhalb des Hochschulbereichs, bringen Sie fachbezogene Erfahrungen mit, zur Anwendung oder Entwicklung wissenschaftlicher Erkenntnisse und Methoden.

Vor dem Hintergrund Ihres Studiums des (Wirtschafts-)Ingenieurwesens, der Informatik oder der Logistik wirken Sie mit an der Weiterentwicklung der Studiengänge der Lehreinheit Wirtschaftsingenieurwesen mit Blick auf zukunftsfähige Güterverkehrskonzepte, Digitalisierung und nachhaltige Entwicklung.

### Was wir erwarten

- Sie leiten Lehrveranstaltungen auf Deutsch und Englisch
- Sie beteiligen sich an der Akquise, Initiierung und Umsetzung von Drittmittelprojekten
- Sie vermitteln auch Grundlagenfächer in der Lehreinheit Wirtschaftsingenieurwesen, insb. mathematische und/oder ingenieurwissenschaftliche Grundlagen
- Sie übernehmen Aufgaben der Studiengangsentwicklung, -koordination und -administration

### Worauf Sie sich freuen können

- Ein spannendes und abwechslungsreiches Aufgabengebiet im Fachbereich Ingenieur- und Naturwissenschaften
- Entwicklungsmöglichkeiten dank regelmäßiger Fort- und Weiterbildungsangebote

### Haben wir Sie neugierig gemacht?

Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung samt der üblichen Unterlagen bis zum 31.05.2023 auf unserem Online-Bewerberportal (<https://www.w-hs.de/stellenangebote-der-hochschule/>).

Bitte beachten Sie auch die Einstellungsbedingungen des Hochschulgesetzes NRW, § 36. Wir wünschen uns mehr Frauen in Lehre und Forschung und freuen uns deshalb auf qualifizierte Bewerberinnen. Bewerbungen von Menschen mit einer Schwerbehinderung berücksichtigen wir bei gleicher Eignung bevorzugt.

### Wissen. Was praktisch zählt.

Mit diesem Grundsatz setzen wir an der Westfälischen Hochschule seit über 25 Jahren regional und international Zeichen: von gezielter Talentförderung hinein in die praxisnahe Ausbildung von Fach- und Führungskräften. An unseren drei Standorten machen sich rund 8.000 Studierende in knapp 60, vor allem technisch-ökonomisch ausgerichteten Studiengängen fit für den Fortschritt. Gemeinsam mit über 700 Beschäftigten werden mit anwendungsorientierter Forschung Impulse für Verfahren, Produkte und Dienstleistungen von morgen gesetzt.



**Ralf Elbert**, Prof. Dr.  
Lehrstuhl für Unternehmensführung und Logistik, Technische Universität Darmstadt  
[elbert@log.tu-darmstadt.de](mailto:elbert@log.tu-darmstadt.de)



**Johannes Rentschler**  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter,  
Lehrstuhl für Unternehmensführung und Logistik, Technische Universität Darmstadt  
[rentschler@log.tu-darmstadt.de](mailto:rentschler@log.tu-darmstadt.de)

### Noch Fragen?

Melden Sie sich dazu einfach beim Fachbereich Ingenieur- und Naturwissenschaften [dekanat.fb8@w-hs.de](mailto:dekanat.fb8@w-hs.de).