

René Nyberg

Botschafter von Finnland

Bremen, 3.4.2008

Bremer Logistiktag 2008

Navigare necesse est, vivere non est necesse

Dieser Spruch wurde auf die Gläser des Hauses der Seefahrt eingraviert. Das Schaffermahl ist ein exzellentes Beispiel für dieses Motto. – Lieber Herr Aden, es war mir eine große Ehre, an dem diesjährigen Schaffermahl teilnehmen zu dürfen.

Ich habe zwei Enkel, von denen der bald vierjährige Leo der Ältere ist. Er kannte alle Automarken eigentlich schon, bevor er so richtig deutlich sprechen konnte. Ich fragte ihn Ostern, welche Automarke die beste sei. Der sonst ernsthafte und nachdenkliche Junge antwortete ohne eine Sekunde zu zögern mit „Porsche“. Dies dürfte die richtige Antwort sein, obwohl ich nicht weiß, woher er das wusste.

Porsche kam mir auch in den Sinn, als ich auf den Seiten der Deutschen Bahn herumsurfte und sah, wie Porsche-Offroader für die Transsiberia-Rallye nach Moskau befördert wurden. Die Autos wurden zuerst mit LKWs nach Polen gebracht und von dort aus mit dem Zug bis nach Moskau. So kann man es natürlich auch tun.

Ich kann mich erinnern, dass ich als junger Mann in der Sowjetunion im Scherz behauptet habe, dass es nur drei Länder mit einer breiten Spurweite gibt, nämlich die Sowjetunion, die Mongolei und Finnland. Heute gibt es mehrere dieser Länder, aber das Trassenproblem bleibt bestehen.

Die Aufnahme des Frachtverkehrs zwischen Hamburg und China gehört zu den Verkehrsnachrichten des Monats Januar. Nach meinen Kenntnissen transportierte die staatliche finnische Bahn VR letztes Jahr 17 Mio. Tonnen Fracht nach Russland. Im Vergleich hierzu beförderte die Deutsche Bahn eine Million Tonnen nach Russland. Dies ist eine anormale Konstellation, aber sagt viel über die logistischen Herausforderungen aus, die dem Verkehr zwischen Russland und Europa im Wege stehen.

Die Eisenbahntarife bilden eines der Probleme und sind Teil des stattfindenden WTO-Prozesses wie auch die Ausfuhrzölle für Rundholz und die Überfluggebühren für Sibirien. Die finnischen Häfen waren lange Zeit der natürliche Endpunkt der Transsibirischen Eisenbahn, bis die Tarife für den Sibirienverkehr verzehnfacht wurden und der Verkehr aus dem fernöstlichen Russland und aus China mit der Transsibirischen Eisenbahn nach Finnland praktisch völlig zum Erliegen kam. Heute kommen dieselben Güter auf dem Seeweg nach Bremerhaven und werden von dort mit Feederschiffen zu Häfen in Finnland und von dort aus weiter nach Russland transportiert.

Ich las Weihnachten ein Buch über die finnisch-russische Grenze in den Jahren 1918-20. Ich kenne natürlich die Geschichte, aber dennoch staunt man bei der Erkenntnis, dass Russland damals in der Praxis nur eine funktionierende Verbindung zur Außenwelt hatte

und zwar über die abgelegenste Bucht des Finnischen Meerbusens. Der Hafen von Riga hatte das Problem mangelnder Eisenbahnwaggons. Die Grenze zu Polen war geschlossen und am Schwarzen Meer - wie auch in Murmansk und Wladiwostok - tobte noch der Bürgerkrieg.

Fehlende Eisenbahnwaggons bilden noch heute ein echtes Problem für die russische Eisenbahn. – Das moderne Russland kann natürlich nicht mit dem Sowjet-Russland der Bürgerkriegsjahre verglichen werden, aber für seine Geographie kann auch Russland nichts. Die Verkehrsverbindungen und die Logistik verändern sich langsam. Russland verfügt über eine begrenzte Anzahl von Häfen und die wichtigsten von ihnen liegen bekanntlich hinter Meerengen - der dänischen und türkischen.

Die vorhandenen Häfen Russlands reichen nicht aus, um den derzeitigen Anforderungen gerecht zu werden. Dies ist uns allen bekannt. Dennoch ist der Vergleich, den ein junger, finnischer Forscher der Verkehrspolitik neulich aufgestellt hat, frappierend. Die Gesamtkapazität aller russischen Häfen zusammen beträgt 20 Mio. TEU. Der größte Hafen der Welt, der Hafen von Singapur, hat mit 29 Mio. TEU eine größere Kapazität als alle Häfen Russlands zusammengenommen.

Russland hat dieses Problem erkannt und die Aktivitäten in puncto Hafenbau sind beeindruckend. Aber auch die neuen Kapazitäten reichen nicht aus, um dem rasanten Wachstum im Handel gerecht zu werden. Die außergewöhnlich hohen Wachstumsraten betreffen sowohl die Ein- als auch die Ausfuhren. Die Einfuhren nach Russland werden noch jahrelang sowohl von Bremerhaven als auch von finnischen Häfen abhängig sein.

* * *

Logistik ist ein sehr komplexes Fachgebiet. Die Bremer Lagerhausgesellschaft ist keineswegs nur für die Lagerhäuser zuständig, sondern ein vielseitiges Industrieunternehmen. Was mit den Autos von Elvis Presley und anderen GIs begann, schreibt jetzt Industriegeschichte als beginnender Brückenkopf für Autoeinfuhren aus China.

Wie das Beispiel der Bremer Lagerhausgesellschaft zeigt, reicht der Bau von Häfen nicht aus. Das Hinterland mit seinen Lagerkapazitäten und vor allem die Verbindungen zum Hinterland – Straßen und Eisenbahnen – sind von immenser Bedeutung für die Häfen. Sowohl die Häfen als auch ein entsprechendes Hinterland sind erforderlich und hier steht die logistische Entwicklung in Russland noch ganz am Anfang. Ein Hafen braucht ein Hinterland und Hinterland ist - wie wir wissen - Logistik. Logistik wiederum ist Schnelligkeit und Sicherheit - alles Herausforderungen, die eine gute Logistikkultur erfordern.

* * *

Wie ich verstanden habe, stellte die Inflationsangst ein massives Hindernis für den Logistikausbau in Russland dar. Große Straßenbau- und ähnliche Projekte wurden verschoben, um die Inflation nicht zu fördern. Diese Phase dürfte man jedoch bereits überwunden haben. Nehmen wir den gerade gewählten russischen Präsidenten, Dmitri Medwedew, beim Wort, so ist man in Russland dabei, sich dieser Herausforderung zu stellen. In seiner im Februar in Krasnojarsk gehaltenen Rede unterstrich er den Bedarf Russlands an vier Is: Die Institutionen lösen nicht notwendigerweise das Logistikproblem, aber die Infrastruktur, die Investitionen und die Innovationen tun dies umso mehr.

Schon heute werden in Russland mehr Infrastrukturprojekte als je zuvor vorbereitet. Tatsache bleibt jedoch - wie wir in Bezug auf die Olympischen Winterspiele von Sotschi sehen können - dass alles, aber auch wirklich alles, neu gebaut werden muss: Straßen, Eisenbahnlinien, Flughäfen und die gesamte Energieinfrastruktur. Die Herausforderung ist sehr groß, nicht nur wirtschaftlich, sondern auch technisch.

* * *

Europa ist für Russland der wichtigste Modernisierungspartner. Die Bedeutung der Modernisierung und der europäisch-russischen Zusammenarbeit wird in der Verkehrspolitik hervorgehoben, denn der Verkehr Russlands in diesem Kontext bedeutet vor allem den Verkehr zwischen Russland und Europa. Hierzu tragen auch die wachsenden Ausfuhren aus China nach Russland bei, die - wie wir bereits feststellen konnten - zum Teil u. a. über Bremerhaven und den Finnischen Meerbusen transportiert werden, ehe das Polareis schmilzt und die Sibirische Eisenbahn richtig zum Zuge kommen kann. Für die vitale Wirtschaft Russlands im 21. Jahrhundert gilt *navigare necesse est* mehr als je zuvor.