Konfrontation mit Russland führt zu einem "Hungertod" des Verkehrs im Baltikum

19 Dez. 2024 06:15 Uhr

Lettland will weitere Verkehrsverbindungen mit Russland einschränken. In den letzten Jahren hat das Land bereits Hunderte von Millionen Euro durch eigene und europäische Anti-Russland-Sanktionen verloren. All dies Geld ist nun, wie die Balten selbst zugeben, nach Russland geflossen.

Quelle: www.globallookpress.com © Victor Lisitsyn/Global Look Press

Von Stanislaw Leschtschenko

In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden in den lettischen Häfen 26,03 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen. Das sind 11,2 Prozent weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 2023. Der Hafen von Riga ist nach wie vor führend in Bezug auf das Umschlagvolumen, aber auch hier gab es in den ersten neun Monaten des Jahres 2024 einen Rückgang des Transits um 6,8 Prozent auf 13,14 Millionen Tonnen.

Die Hafenverwaltung rechnet mit einem weiteren Rückgang des Güterumschlags und führt daher eine Bestandsaufnahme durch, um die Verwaltungskosten zu optimieren. Die jüngste Nachricht in diesem Zusammenhang ist die Entscheidung des Hafens von Riga, sein Büro zu versteigern. Das Unternehmen kann es einfach nicht mehr aufrechterhalten.

Der Hafen von Riga befindet sich jedoch noch nicht in einer so extremen Situation wie die Lettische Eisenbahn. In den ersten neun Monaten dieses Jahres ging der Güterumschlag der Lettischen Eisenbahn um 25,5 Prozent zurück (im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2023) und belief sich

auf 8,63 Millionen Tonnen. Die Lettische Eisenbahn lebt immer noch vom Getreidetransit aus Russland in andere EU-Länder.

Ernsthafte finanzielle Probleme begannen für die Lettische Eisenbahn im Jahr 2019. Russland lenkte seinen Güterverkehr auf seine eigenen Häfen um, sodass das Volumen der von der Lettischen Eisenbahn beförderten Güter schon damals deutlich zurückging. Seit dem Jahr 2022 haben die gegen Russland verhängten Sanktionen erhebliche negative Auswirkungen auf die Lettische Eisenbahn. Seit 2020 hat der Staat 95,6 Millionen Euro als Nothilfe in die Lettische Eisenbahn investiert. Doch diese Mittel reichen immer noch nicht aus, um das finanzielle Gleichgewicht zu halten.

Die lettischen Eisenbahner sind verzweifelt auf der Suche nach einer Alternative für die verlorene russische Fracht. "Wir schauen uns also in der Europäischen Union und in Zentralasien um, wo es Ladungen gibt, mit denen wir arbeiten können (...) Wir werden natürlich sehen, ob auch in dieser Saison etwas aus der Ukraine umgeschlagen werden kann", sagte Janis Kasalis, Vorstandsmitglied des lettischen Stauerverbandes.

Als Alternative setzen die lettischen Behörden auch das Verkehrsprojekt Rail Baltica "Europäische Spur" durch, das von Polen durch Litauen und Lettland nach Estland führen soll. Doch allein die Erwähnung dieser "Straße ins Nichts", in der das Baltikum zehn Jahre lang gigantische Mittel aus europäischen Fonds versenkt hat, lässt viele Menschen grinsen.

In den letzten vier Jahren wurde eine große Zahl von Mitarbeitern der Lettischen Eisenbahn entlassen. Und die, die übrig blieben, mussten feststellen, dass sie ihre Pflichtbeiträge zur Sozialversicherung nicht rechtzeitig bezahlt bekommen hatten.

Im Jahr 2020, während der ersten Entlassungswelle, wurde bekannt, dass die Mitarbeiter, die sich für den Ruhestand entschieden hatten, ihre Rente nicht in voller Höhe erhalten konnten. Und diese Situation dauert an – inzwischen belaufen sich die nicht an den Staat gezahlten Beiträge auf rund neun Millionen Euro.

In der lettischen Führungselite wächst die Meinung, dass die nach Russland führende Eisenbahnstrecke ganz abgebaut werden sollte – sie verursache ohnehin nur noch Probleme. Einer der Ersten, der dies andeutete, war der ehemalige Ministerpräsident Krisjanis Karins (ein US-Staatsbürger), der im Jahr 2021 verkündete, dass der Transit aus Russland Lettland nicht als Ganzes bereichere, sondern nur einzelne Personen. Als Alternative schlug Karins vor, eine "Reindustrialisierung" in Lettland durchzuführen und wissensorientierte Unternehmen zu schaffen, die hochwertige Produkte herstellen.

Anfang des Jahres sagte Maris Micerevskis, Mitglied des Stadtrats von Riga: "Jeder, der die Geschehnisse in der Ukraine verfolgt, weiß, dass Russland seine Ladungen per Eisenbahn erhält. Wenn wir die Eisenbahnlinie nach Russland abbauen würden, würden wir den Umfang der militärischen Lieferungen im Falle eines Angriffs verringern."

Micerevskis behauptet:

"Seit Jahrhunderten ist von Russland nur Unglück ausgegangen, also werden wir vielleicht endlich die Eisenbahn zerstören, die ins Unglück führt?"

In jedem Fall, da ist er sich sicher, werde Lettland nicht viel verlieren.

"Nur Getreide, Kohle und Öl kommen aus Russland. Es ist eine Sammelwirtschaft, eine Steinzeit."

Neulich sagte der bekannte lettische Geschäftsmann Girts Rungainis sogar, dass der einzige Grund für die Existenz der Eisenbahnverbindung mit Russland darin bestehe, eine mögliche "Invasion der Armee des Aggressorlandes" sowie die Handlungen von Schmugglern zu erleichtern. Der Geschäftsmann ist sehr unzufrieden mit der Tatsache, dass Russland – trotz aller antirussischen Hysterie und Sanktionen – einer der größten Handelspartner Lettlands ist. Laut Rungainis "wird Lettlands Wirtschaft nur profitieren, wenn die Schienen in Richtung Osten abgebaut werden".

Dieser Standpunkt sollte nicht als bedeutungsloser Aufschrei eines Randständigen betrachtet werden. Rungainis ist eine einflussreiche Person. Die von ihm gegründete Investmentgesellschaft Prudentia bietet lettischen Unternehmen hoch bezahlte Beratung. Die Behörden haben Rungainis schon früher als Sprachrohr für unpopuläre Entscheidungen genutzt. So erklärte Rungainis einmal, der Staat könne es sich nicht leisten, das Rentensystem aufrechtzuerhalten, und werde es abschaffen, während die Letten auf persönliche Ersparnisse setzen sollten. Und kurz darauf hoben die Behörden das Rentenalter deutlich an.

Wenn Rungainis nun erklärt, Lettland brauche keine Eisenbahnverbindung nach Russland, so ist diese Aussage ernst zu nehmen. Sie kann durchaus der Beginn der Vorbereitung der öffentlichen Meinung auf den Abbau der Schienen sein.

Manchmal gibt es in Lettland aber auch Stimmen der Nüchternheit. Leonid Loginow, der ehemalige Leiter des Rigaer Hafens (er leitete das Unternehmen von 1998 bis 2017), sagte kürzlich, dass jede Tonne, die über den Hafen umgeschlagen wird, 15 Euro für den Staatshaushalt einbringt. Loginow erinnert daran, dass zu seiner Zeit 40 Millionen Tonnen pro Jahr durch den Hafen gingen und der Staatshaushalt 600 Millionen Euro aus dem Umschlag erhielt. Loginow bezeichnet den Vorschlag, die nach Russland führenden Schienen abzubauen, als "Verbrechen gegen den Staat".

Der Spezialist berichtet von den buchstäblichen Wahrheiten, die Karins, Rungainis und Micerevskis nicht zur Kenntnis nehmen wollen:

"Jeder Hafen bringt Geld ein. In den Häfen arbeiten lettische Unternehmer. Sie zahlen Steuern, unterstützen ihre Familien und nicht nur ihre Familien. Eisenbahnen, Straßentransporteure, Zollbeamte, Grenzschutzbeamte, Phyto-, Veterinär- und Gesundheitsdienste, Ministerien und verschiedene Institutionen, die an der Überwachung des Hafens beteiligt sind, arbeiten dank des Hafens. Zu meiner Zeit waren etwa 20.000 Menschen im Hafen beschäftigt. Als der Frachtumschlag zurückging, sank auch die Zahl der Beschäftigten. Jetzt zu sagen, dass wir das alles nicht brauchen, ist die Dummheit der Politiker."

Loginow bezeichnet die antirussischen Sanktionen, die zum Sterben der Lettischen Eisenbahn führen, als unwirksam. Er betont entrüstet:

"Die russische Wirtschaft hat nicht verloren, sondern gewonnen. Wir haben verloren. Sowohl aufgrund der objektiven Umstände als auch wegen dieser Sanktionen können wir weder Kohle, Mineraldünger noch Erdölprodukte verladen, die traditionell unsere Ladungsarten waren. Alle Ladungen wurden in die russischen Häfen umgeleitet – und jetzt sind sie es, die Geld verdienen und die Einnahmen der russischen Staatskasse erhöhen (...) Ust-Luga, Sankt Petersburg, Primorsk an der Ostsee, Taman im Süden der Russischen Föderation hatten und haben immer noch riesige Gewinne. 40 Euro pro umgeschlagene Tonne! Können Sie sich vorstellen, welche Gewinne diese Häfen machen und welche Steuern sie an den russischen Staatshaushalt abführen? Wir hingegen haben hier nichts! Eine leere

Fläche – und das war's! Deshalb ist es bösartig zu sagen, dass Lettland keinen Transit und keine Häfen braucht."

Als Beispiel für eine derartige Form der Sabotage führt Loginow die jüngste Weigerung der Europäischen Union an, Manganerz nach Russland zu importieren, die von Riga vorangetrieben und die von den örtlichen Behörden als großer Sieg gefeiert wurde. Allerdings, so Loginow, sei Manganerz nach Russland gelangt und werde dies auch weiterhin tun, nur jetzt auf anderen Wegen. "Und wieder einmal werden die russischen Häfen noch härter arbeiten. In der Zwischenzeit werden wir mit nacktem Hintern in den Brennnesseln sitzen und schreien, dass wir arm sind und die Welt ungerecht ist", ärgert sich der ehemalige Hafenchef.

Laut Loginow könne nichts mehr geändert werden. "Alles ist bereits verloren. Es gibt keinen Weg zurück. Die Russen haben in ihren Häfen die größten Terminals gebaut, die es auf der Welt nur geben kann. Die verlorenen Ladungen werden nicht zu uns zurückkommen", sagt der Spezialist. Er rät den lettischen Behörden spöttisch, auf ihrem eigenen Territorium nach Kohle und Öl zu suchen, um die Transportwege zu beladen.

Der Experte sagt der lettischen Transportindustrie einen "langsamen und schmerzhaften Hungertod" voraus, denn "Fracht kann nicht aus dem Nichts geboren werden". Vor nicht allzu langer Zeit waren die Eisenbahn und die Häfen die rentabelsten Unternehmen Lettlands. "Leider haben alle objektiven und subjektiven Gründe dazu geführt, dass es keine Ladungen gibt. Dementsprechend gibt es auch keine Einnahmen für den Staat. Also gehen die Leute weg. Die Krise kommt allmählich – und das ist das Ende", schlussfolgert Loginow.

Übersetzt aus dem Russischen. Der Artikel ist zuerst am 16. Dezember 2024 auf der Website der Zeitung Wsgljad erschienen.

***Stanislaw Leschtschenko** ist ein Analyst bei der Zeitung Wsgljad.*

RT DE bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Gastbeiträge und Meinungsartikel müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln.