

Blockade der Transportkorridore: Die USA behindern Russland und China im Südkaukasus

15 Aug. 2025 10:51 Uhr

Transkaukasien wurde zum Schauplatz einer grandiosen Konfrontation zwischen den stärksten Weltmächten. Zumindest sieht es so aus, wenn man sich das Abkommen zwischen Armenien und Aserbaidschan über die Schaffung des sogenannten Sangesur-Korridors ansieht, das in den USA unterzeichnet wurde.



© Getty Images / samxmeg
Symbolbild

Von Dmitri Skworzow

Armenien und Aserbaidschan haben eine Erklärung zur Beilegung des Konflikts unterzeichnet. Dabei wird der Sangesur-Korridor, über den der Verkehr zwischen Aserbaidschan und seiner Exklave, der Autonomen Republik Nachitschewan, abgewickelt werden soll, unter die Kontrolle der USA gestellt (und erhält den Namen "Trumps Route für internationalen Frieden und Wohlstand"). Die Situation geht jedoch weit über den Kaukasus hinaus und ist ein weiterer Teil des globalen Konflikts zwischen den USA und China.

Chinas Umfeld

Es fällt leicht auf, dass vor jeder neuen Runde der US-amerikanisch-chinesischen Handelsverhandlungen weltweit ein Konflikt mit einem der Länder ausbricht, durch das chinesische Transportwege verlaufen. Der letzte Vorfall dieser Art war der Konflikt zwischen Kambodscha und

Thailand. Er ereignete sich nur wenige Tage vor Beginn der nächsten Verhandlungsrunde zwischen Peking und Washington.

Kambodscha (und teilweise Thailand) nehmen einen wichtigen Platz in den chinesischen Infrastrukturprojekten in Südostasien ein. Vietnam plant, bis zum Jahr 2027 eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Hanoi und Ho-Chi-Minh-Stadt zu bauen und diese bis zum Jahr 2030 an das chinesische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz anzubinden. Gleichzeitig planen die Chinesen den Bau einer Eisenbahnverbindung nach Kambodscha, wo eine Strecke bis zur Küste des Golfs von Siam führen soll. Eine andere Strecke soll Kambodscha mit Vietnam und Thailand verbinden. Darüber hinaus ist in Kambodscha der Bau des Tiefwasserkanals Funan Techo vom Mekong bis zur Küste des Golfs von Siam geplant.

Es ist schwer, den plötzlich ausgebrochenen und ebenso schnell durch US-Präsident Donald Trumps Vermittlung beendeten Konflikt zwischen Kambodscha und Thailand anders zu verstehen als einen direkten Hinweis an Peking, dass Washington, wenn es will, die chinesischen Routen in Indochina blockieren kann.

Ein vorangegangener Beweis für die Bereitschaft der USA, Chinas strategischen Transportverbindungen Probleme zu bereiten, war der indisch-pakistanische Konflikt vom 24. April bis zum 10. Mai 2025. Auch dieser brach kurz vor der nächsten Runde der US-amerikanisch-chinesischen Verhandlungen in Genf am 10. und 11. Mai aus. Ziel des Konflikts war es, Peking die Anfälligkeit des künftigen chinesisch-pakistanischen Wirtschaftskorridors zu demonstrieren, der ein ganzes Netz von Straßen und Eisenbahnlinien umfassen soll, die die pakistanischen Häfen an der Küste des Arabischen Meeres mit Westchina unter Umgehung der Straße von Malakka verbinden.

Über die Absicht der USA, im Falle einer Verschärfung der Beziehungen zu China die Kontrolle über die Straße von Malakka zu übernehmen, wurde in Washington bereits im Jahr 2017 gesprochen, als Trump die Arbeit der QUAD-Allianz intensivierte. Für die Blockade der Straße von Malakka (einem der verkehrsreichsten Seefrachtwege überhaupt) sollte die australische Marine herangezogen werden.

Schließlich steht auch Chinas Zugang zum Indischen Ozean über Myanmar unter dem Druck westlicher Geheimdienste und Menschenrechtsorganisationen. Im Jahr 2013 hat China eine Gas- und Ölpipeline durch das Gebiet Myanmars in Betrieb genommen. Seit dem Jahr 2015 wird eine Eisenbahnstrecke gebaut, die die chinesische Stadt Kunming mit dem myanmarischen Kyaukpyu verbindet, wo die Errichtung eines Tiefwasserhafens und einer Freihandelszone geplant ist.

Isolation Irans

Iran, der seit Jahrzehnten unter Sanktionen steht, sah sich während Trumps erster Amtszeit mit einer Verschärfung des Wirtschaftskriegs seitens der USA konfrontiert. Iranische Banken wurden vom SWIFT-System ausgeschlossen, das Verbot für Lieferungen von Industrieausrüstung nach Iran und für den Export von iranischem Öl wurde verschärft. Die Islamische Republik musste ihre wirtschaftlichen Beziehungen nach Osten verlagern – heute kauft China 93 Prozent des exportierten iranischen Erdöls.

Es wurde damit begonnen, eine Eisenbahnverbindung zwischen Iran und China aufzubauen, indem Iran an das chinesische Projekt "Fünf Nationen" angeschlossen wurde – einen Eisenbahnkorridor zwischen China, Kirgisistan, Tadschikistan, Afghanistan und Iran. Iran beteiligt sich am Bau der Eisenbahnstrecke Haf – Herat, die Iran mit den Ländern Zentralasiens und damit auch mit China verbinden wird.

Diese Straße sollte im Jahr 2025 in Betrieb genommen werden. Möglicherweise war genau dieser Umstand und nicht die mythische Annäherung Irans an die Herstellung einer Atombombe der Grund für den Angriff der USA auf Iran am 22. Juni 2025.

Das aktuelle Abkommen über die Einbeziehung der USA in die Kontrolle über den Sangesur-Korridor, der in diesem Fall Armenien von Iran abschneidet, hat faktisch die strategische Halbumzingelung Irans vollendet. Genau aus diesem Grund hat es in Teheran eine äußerst negative Reaktion hervorgerufen.

Kreuzungspunkt der Transportkorridore in Zeiten der Globalisierung

Insgesamt ist Transkaukasien einer der wichtigsten geografischen Punkte, an dem mehrere wichtige Verkehrswege zusammenlaufen, die Eurasien verbinden. Je nachdem, welche Verkehrswege genau wo und wohin verlaufen, hängt es davon ab, welche Länder konkret davon profitieren werden. Durch die Unterbrechung von Verkehrsströmen können einige Länder fast vollständig lahmgelegt werden.

Genau aus diesem Grund entbrannte unmittelbar nach dem Zusammenbruch der UdSSR ein Kampf um die Kontrolle über die Transportströme im Südkaukasus. Ursprünglich war es das Ziel des Westens, einen Transportkorridor zu bauen, der Europa mit Zentralasien unter Umgehung Russlands verbinden sollte. Bereits im Jahr 1993 startete die Europäische Union das Programm TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) zur Organisation des Verkehrskorridors "Europa – Kaukasus – Asien".

Damals wurde China noch nicht als Konkurrent angesehen, und die Beziehungen zwischen den USA und der EU waren ungetrübt. Im Jahr 1998 einigten sich zwölf Länder des Kaukasus, des Schwarzen Meeres und Zentralasiens mit Unterstützung der USA auf die Schaffung eines Transportkorridors von China und der Mongolei nach Europa. Er sollte an der Schwarzmeerküste Georgiens enden. Doch erst im Jahr 2013 kam es zu den ersten Testtransporten im Rahmen von TRACECA über die Eisenbahnstrecken Transkaukasiens. Die Gründung der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) im Jahr 2015 zwang die westlichen Länder, ihre Ambitionen zu mäßigen.

Darüber hinaus entstanden Anfang der 2000er-Jahre mit der Integration Russlands in die Weltwirtschaft Pläne, Russland in internationale Verkehrsnetze einzubinden. Insbesondere entstand das Projekt des Verkehrskorridors "Nord-Süd" zum Bau einer kurzen Route von der Ostsee zur Küste des Persischen Golfs und zum Arabischen Meer. Im Zuge der Ausweitung der russischen Zusammenarbeit mit Iran wurde die Route "Nord-Süd" für den bilateralen Güterverkehr und die Lieferung russischer Güter über iranisches Gebiet nach Indien und Pakistan genutzt.

Die Frage der beschleunigten Entwicklung dieser Verkehrsverbindung gewann nach Beginn der militärischen Sonderoperation besondere Aktualität. Die Arbeiten zum Bau einer Eisenbahnstrecke auf dem Abschnitt Rascht – Astara (in der Nähe der iranisch-aserbaidshanischen Grenze) wurden aufgenommen.

Parallel dazu begann das an Stärke gewonnene China mit der Umsetzung der Transkaspischen Internationalen Transportroute (oder wie sie im Westen bekannt wurde – Middle Corridor). Über diesen Korridor sollten Güter aus China zu den kasachischen Kaspiahäfen Aqtau und Kuryk transportiert und nach der Überfahrt über das Kaspische Meer vom aserbaidshanischen Seehafen Alat per Eisenbahn nach Tiflis befördert werden. Von Tiflis führte die südliche Strecke in die Türkei, damit die Waren von dort aus auf dem Seeweg in die Länder des Nahen Ostens, Nordafrikas und Südeuropas transportiert werden.

Nach Beginn der militärischen Sonderoperation traten Probleme bei der Lieferung von Gütern aus China über die Transsibirische Eisenbahn und weiter über das Eisenbahnnetz des europäischen Teils Russlands nach Europa auf. Unter diesen Umständen zeigte China Interesse an einer Erweiterung des Transportkorridors durch Transkaukasien. Im Jahr 2023 wurde ein entsprechendes Abkommen unterzeichnet, und im Jahr 2024 begann der Bau eines Hafens in Georgien durch ein chinesisch-singapurisches Konsortium.

Georgien hat sich unter diesen Umständen aus dem Einflussbereich des Westens gelöst und begann, seine Unabhängigkeit in der Außenpolitik zu demonstrieren. In Europa sah man darin sofort eine "chinesische" und "russische" Bedrohung, doch bis heute haben sich die georgischen Behörden dem Druck von außen widersetzt. Die Schaffung des Sangesur-Korridors (und die Übergabe der Kontrolle darüber an die USA) stellt einen Versuch dar, die Situation zugunsten des Westens zu wenden. Die USA wollen durch eine Neuausrichtung Armeniens und Aserbaidschans auf sich selbst die Handels- und Transportpläne Chinas, Russlands und Irans durchkreuzen.

Fazit

Wenn man alle Teile dieses Mosaiks zusammenfügt, ergibt sich folgendes Bild: Die USA wollen alle externen Seetransporte aus China unter ihre Kontrolle bringen. Gleichzeitig plant Washington, über Transkaukasien seinen Einfluss in Zentralasien zu verstärken und an die Grenzen der autonomen Region Xinjiang-Uigur in China vorzudringen (wo seit Langem versucht wird, separatistische Stimmungen zu schüren). Wenn dies gelingt, wird die innere Kohärenz Eurasiens ernsthaft gestört und die Lage der Gegner des Westens – Russland, Iran und China – deutlich erschwert.

Übersetzt aus dem [Russischen](#). Der Artikel ist am 11. August 2025 zuerst auf der Website der Zeitung "Wsgljad" erschienen.

Dmitri Skworzow ist Analyst bei der Zeitung "Wsgljad".

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