



Nr. 443 | 06.12.2023

Russland-Analysen

Getreidehandel in Kriegszeiten / Wasserwege

| | | |
|--|--|----|
| ■ ANALYSE | | |
| Russlands Getreideexporte und Angebotsrisiken während des Krieges gegen die Ukraine | | 2 |
| Linde Götz, Miranda Svanidze, Stanislav Yugay und Thomas Herzfeld (alle Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO)) | | |
| ■ ANALYSE | | |
| Russland setzt den Getreidehandel als Waffe gegen die Ukraine ein | | 8 |
| Stephen K. Wegren (Southern Methodist University, Dallas, TX) | | |
| ■ ANALYSE | | |
| Die strategische Bedeutung des russischen Wolga-Flusssystem | | 14 |
| Tinoush Jamali Jaghdani (Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO)), Mehdi Ketabchy (University of Maryland, USA) | | |
| <hr/> | | |
| ■ CHRONIK | | |
| 23. – 29. Oktober 2023 | | 21 |

Russlands Getreideexporte und Angebotsrisiken während des Krieges gegen die Ukraine

Linde Götz, Miranda Svanidze, Stanislav Yugay und Thomas Herzfeld (alle Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO))

DOI: 10.31205/RA.443.01

Zusammenfassung

Trotz der Invasion Russlands in die Ukraine im Februar 2022 haben die Getreideexporte Russlands weiter zugenommen. Allerdings sind die Risiken, die das tatsächliche russische Weizenexportangebot auf den internationalen Märkten kurzfristig bestimmen, erheblich gestiegen. So könnte der russische Weizenexport kurzfristig geringer ausfallen als erwartet, was die Weltmarktpreise vorübergehend in die Höhe treiben und die globale Ernährungssicherheit beeinträchtigen würde. Politische Risiken ergeben sich aus einem System dauerhafter Weizenexportbeschränkungen, einem inoffiziellen Mindestpreis für Weizenexporte und einer verstärkten staatlichen Kontrolle des Getreideexportsektors. Die Infrastruktur des Getreidehandels am Schwarzen Meer ist militärischen Risiken ausgesetzt, die zu einer vorübergehenden Unterbrechung der Exportversorgung führen könnten. Auch die zunehmende Volatilität des Rubel-Wechselkurses stellt ein weiteres Risiko für Russlands Getreideexporte dar. Länder mit einer hohen Abhängigkeit von Getreideimporten aus Russland sollten Maßnahmen zur Stärkung der Resilienz des Getreidehandels gut abwägen, um ihre Ernährungssicherheit zu stärken.

Einführung

Vor der russischen Invasion in die Ukraine in 2022 hatten sich die Getreideexporte von Kasachstan, Russland und der Ukraine dynamisch entwickelt. Erst im Jahr 2000 wurden alle drei Länder zu Nettoexporteuren von Getreide. Parallel zum Aufstieg Russlands zum größten Weizenexporteur der Welt avancierte die Ukraine zu einem der größten Maisexporteure. Die Weizenexporte Kasachstans sind ebenfalls gestiegen, haben sich aber auf einem deutlich niedrigeren Niveau stabilisiert. Kasachstan ist jedoch einer der größten Weizenmehlexporteur der Welt. In den letzten Jahren überstiegen die Getreideexporte Kasachstans, Russlands und der Ukraine die Menge von insgesamt 100 Millionen Tonnen jährlich. Dies entspricht mehr als einem Viertel der weltweiten Getreideexporte von Weizen, Mais und Gerste (Grafik 1 auf S. 3).

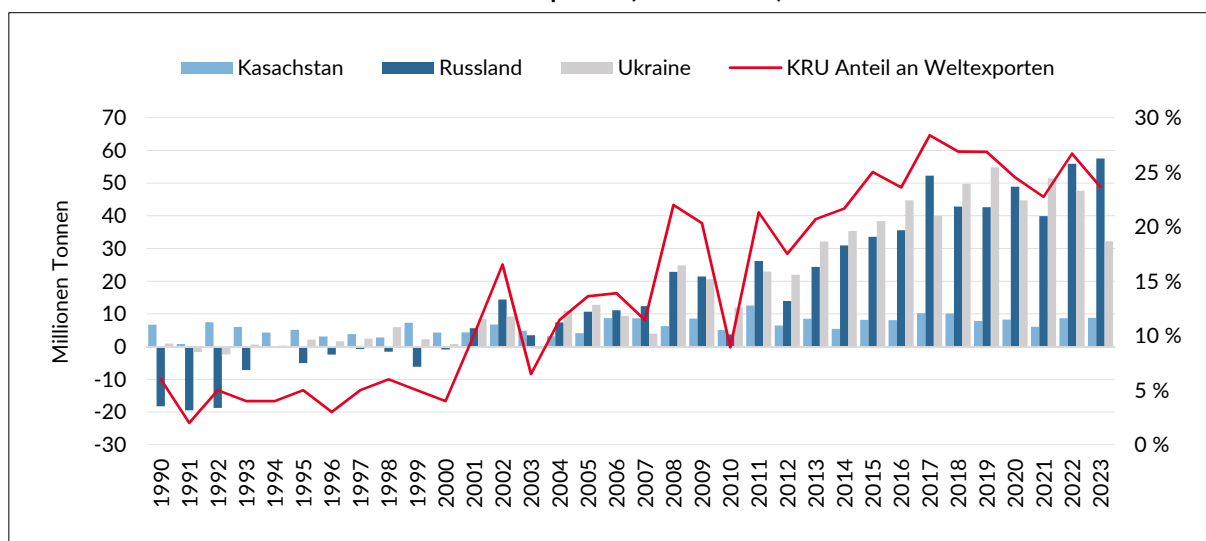
Russischer Weizen wurde hauptsächlich von Ländern im Nahen Osten und in Nordafrika (MENA) importiert, wobei Ägypten und die Türkei die wichtigsten Zielmärkte waren. In den letzten Jahren haben die russischen Exporte in Länder mit niedrigem Einkommen, z. B. in Subsahara-Afrika, die stark von Nahrungsmittelimporten abhängig sind, zugenommen (Heigermoser et al. 2022). Mit einem Anteil von 26 % an den Weizenimporten aller afrikanischen Länder wurde Russland zum Hauptlieferanten von Weizen für diese (Götz und Svanidze, 2023). Dabei überschneiden sich die Bestimmungsorte der Weizenexporte Russlands und der Ukraine weitgehend. Im Gegensatz dazu exportiert Kasachstan hauptsächlich Weizen in die Nachbarländer der Region, z. B. nach Usbekistan, Tadschikistan und Afghanistan.

Seit dem Beginn des Krieges Russlands gegen die Ukraine haben die russischen Getreideexporte weiter zugenommen. Die Prognosen deuten darauf hin, dass Russland ein dominierender Weizenlieferant auf dem Weltmarkt bleiben wird. So prognostiziert das US-Landwirtschaftsministerium (USDA) für das laufende Wirtschaftsjahr 2023/24 einen weiteren Anstieg der russischen Weizenexporte von 47,5 (2022/23) auf 50 Millionen Tonnen, obwohl die russische Weizenproduktion von 92 auf 85 Millionen Tonnen zurückgeht. Dieser Anstieg ist u. a. auf den Verkauf höherer Endbestände aus der letzten Vermarktungssaison zurückzuführen. Die russischen Ausfuhren von Mais und Gerste werden dagegen konstant bleiben.

Das USDA geht davon aus, dass die Weizen- und Maiserzeugung in der Ukraine auch im Fall eines anhaltenden Krieges 2023/24 im Vergleich zu 2022/23 leicht ansteigen wird. Dagegen könnten die Getreideexporte weiter zurückgehen. Es ist zu erwarten, dass die Getreideexporte der Ukraine nach Beendigung des Krieges wieder zunehmen. Dennoch könnte die Bedeutung von Getreide für die Agrarexporte der Ukraine abnehmen, sofern die Ausfuhren von Ölsaaten und Ölsaaterzeugnissen, insbesondere Rapsaaten, Sonnenblumenöl und Ölsaatenschrote, weiter zunehmen. Diese Entwicklungen sind jedoch von der künftigen Situation der Exportlogistik der Ukraine abhängig.

Es ist zu erwarten, dass der russische Weizenhandel zukünftig stärker von der Geopolitik beeinflusst werden wird. In den letzten Jahren ist der Iran zu einem der wichtigsten Weizenexportziele Russlands aufgestiegen. Auch die Getreideexporte nach China könnten über den sogenannten Neuen Land-Getreidekorridor zunehmen, der derzeit vom Ural über Sibirien und den Fernen Osten nach China eingerichtet wird. Sobald der Nord-Süd-Transportkorridor, eine geplante Eisenbahnverbindung zwischen Russland und dem Indischen Ozean, fertiggestellt ist, könnte der Getreideexport in Länder des Nahen Ostens und Südasiens, z. B. in den Iran, nach Indien und Pakistan, weiter zunehmen.

Grafik 1: Nettoausfuhren von Getreide aus Kasachstan, Russland und der Ukraine (linke Achse) und deren Anteil an den weltweiten Getreideexporten (rechte Achse)



KRU entspricht der Summe der Anteile Kasachstans, Russlands und der Ukraine an den Weltexporten (in %)

Quelle: eigene Darstellung aus Daten des USDA Production, Supply and Distribution (PSD); Werte für 2023/24 nach einer Prognose des World Agricultural Supply and Demand Estimates (WASDE) Report 08/2023.

Obwohl die Bedeutung Russlands für die weltweite Weizenversorgung weiter zunimmt, haben sich die Risiken für die russischen Weizenexporte mit dem Kriegsausbruch erhöht. So wurden beispielsweise die vorübergehenden Ausfuhrbeschränkungen in ein dauerhaftes System umgewandelt und es wurden Anstrengungen unternommen, einen Mindestpreis für Weizenexporte festzulegen. Außerdem befindet sich der russische Getreideexportsektor in der Umstrukturierung und die makroökonomische Instabilität hat zugenommen. Dies erhöht das Risiko von Lieferunterbrechungen bei der Ausfuhr zusätzlich, da der Getreidetransport per Schiff im Schwarzen Meer generell militärischen Risiken ausgesetzt ist.

Dieser Artikel gibt einen Überblick über die Hauptrisiken des russischen Getreideexports, welche mit dem Krieg Russlands in der Ukraine im Zusammenhang stehen. Wir schließen mit Empfehlungen für Länder, die von Getreideimporten abhängig sind, um diesen Risiken zu begegnen.

Russlands derzeitige Politik der Weizenexportbeschränkung

Russland hat seine Weizenexporte wiederholt eingeschränkt, um die heimischen Märkte vor steigenden Weltmarktpreisen zu schützen. Zunächst wurde während der Nahrungsmittelkrise 2007/08 eine Ausfuhrsteuer eingeführt (Götzer et al., 2013), später wurden die russischen Weizenexporte temporär 2010/11 ganz verboten (Svanidze et al., 2022) und 2015 durch eine Ausfuhrsteuer begrenzt. Eine im März 2020 eingeführte Exportquote wurde 2023 zum dritten Mal verlängert. Im Februar 2021 führte die russische Regierung eine pauschale Ausfuhrsteuer ein, die im Juni desselben Jahres in ein bis heute gültiges recht komplexes System variabler Ausfuhrsteuern umgewandelt wurde (Svanidze et al., 2023).

Die Berechnungsweise der Ausfuhrsteuer wurde seit ihrer Einführung im Jahr 2021 sechsmal angepasst, um den sich schnell ändernden Marktbedingungen Rechnung zu tragen. So erreichte der Ausfuhrzoll Anfang Juli 2022 mit 146 US-Dollar (USD) pro Tonne seinen höchsten Wert und entsprach damit fast der Hälfte des russischen Erzeugerpreises für Weizen. Angesichts der hohen Weltmarktpreise für Weizen, einer Rekordernte und eines starken Rubels zu Beginn der neuen Erntesaison wurde der Steuersatz im Juli 2022 und im Juni 2023 durch eine Änderung der Berechnungsweise zweimal gesenkt, um die Wettbewerbsfähigkeit der russischen Weizenexporte auf den internationalen Märkten zu verbessern. Dadurch wurde die Weizenexportsteuer stärker an die Entwicklung des Weizenexportpreises

und des Rubelkurses gekoppelt. Es stellt sich daher die Frage, inwieweit die Erzielung von Einnahmen für den Staatshaushalt für die Ausgestaltung der Weizenexportsteuer entscheidend ist.

Experten berichten auch von Versuchen der Regierung, inoffiziell einen Mindestexportpreis für Weizen durchzusetzen. Bislang war diese Begrenzung des Exportpreises angesichts der guten Ernte Russlands und der großen Restbestände sowie des ausreichenden Weltweizenangebots nicht erfolgreich. Im Falle ungünstiger Marktbedingungen könnte ein Mindestexportpreis jedoch das Preisniveau auf dem Weltmarkt für Weizen beeinflussen.

Im Gegensatz zu den früheren, relativ kurzlebigen exportbeschränkenden Maßnahmen Russlands bleiben die flexiblen Weizenausfuhrkontrollen für einen längeren Zeitraum in Kraft. Die derzeitige Weizenausfuhrsteuer, die in das russische Weizenhandelssystem eingebettet ist, entkoppelt die inländischen Erzeugerpreise vom Weltmarktpreis. Da sich dadurch das inländische Angebot erhöht, stehen die Erzeugerpreise unter einem Anpassungsdruck. Kurzfristig kann die Regierung das russische Weizenexportangebot begrenzen, indem sie die Ausfuhrsteuer erhöht. Bei entsprechenden Volumina sollten die Weltmarktpreise tendenziell ansteigen. Insbesondere in den von Weizenimporten abhängigen Ländern mit niedrigem Einkommen, aber auch weltweit, wäre damit die Ernährungssicherheit negativ betroffen. Mittel- und langfristig wirkt sich eine hohe Exportsteuer auch negativ auf die Produktion im russischen Getreidesektor aus, da infolgedessen die Einnahmen und Gewinne der Erzeuger und Exportunternehmen zurückgehen.

Umstrukturierung der russischen Getreideexportwirtschaft

Das russische Weizenexportgeschäft hat sich in den letzten zehn Jahren dynamisch entwickelt, wobei der Anteil des von russischen Unternehmen gehandelten Weizens im Vergleich zu internationalen Wettbewerbern gestiegen ist. Auch die staatlich kontrollierte russische Bank VTB hat ihre Rolle auf den lokalen Getreidemärkten durch den Erwerb von Handelsunternehmen, Eisenbahn- und Hafeninfrastruktur seit 2019 gefestigt (Logistics OS, 2020).

Nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine im Jahr 2022 haben große multinationale Agrarexportunternehmen wie Viterra (USA), Cargill (USA) und Louis Dreyfus (Frankreich) ihre Aktivitäten in Russland zunächst eingeschränkt und sich dann am Ende des Wirtschaftsjahres 2022/23 vom russischen Markt ganz zurückgezogen. Nach Expertenangaben ist dies auch auf den Druck der russischen Regierung zurückzuführen (Almeida et al., 2023). Aston (USA, Schweiz) bleibt das einzige internationale Unternehmen, das im laufenden Wirtschaftsjahr 2023/24 weiterhin im Getreidehandel in Russland tätig ist. Darüber hinaus hält es eine der führenden Positionen unter den drei größten Weizenexporteuren Russlands und hat seine Weizenexporte im Wirtschaftsjahr 2022/23 im Vergleich zum vorherigen Wirtschaftsjahr fast verdoppelt.

Diese Verlagerung gibt den lokalen russischen Unternehmen mehr Kontrolle über die Getreidelieferungen. Insbesondere die beiden größten privaten russischen Unternehmen »Rif« und »Grain Gates« haben ihre Weizenlieferungen 2022/23 gegenüber 2021/22 deutlich erhöht. Das erstgenannte Unternehmen, das seine Weizenexporte von 6,1 Millionen Tonnen im Jahr 2021/22 auf 8,2 Millionen Tonnen im Jahr 2022/23 steigerte, war in den letzten sieben Jahren der größte Weizenexporteur Russlands. »Grain Gates«, ein 2022 eingetragenes Privatunternehmen, exportierte 2022/23 jedoch fast die gleiche Menge Weizen (7,7 Millionen Tonnen). Diese Veränderungen seit Kriegsbeginn führten zu einer zunehmenden Konzentration im russischen Getreideexportgeschäft, während die Exportanteile der führenden Unternehmen in den Jahren vor Kriegsbeginn zurückgingen. Insbesondere die drei größten Exportunternehmen (derzeit »Rif«, »Grain Gates« und »Aston«) haben ihren Anteil am gesamten russischen Weizenexport auf 44 % im Jahr 2022/23 erhöht.

Durch die Loslösung von globalen Wertschöpfungsketten, die zunehmende Marktkonzentration und Präsenz staatlicher Unternehmen im Getreidehandel und in der Hafeninfrastruktur wird die staatliche Kontrolle erleichtert und die Möglichkeiten zur Politisierung des russischen Getreidehandels vergrößert. Dies kann Bedenken hinsichtlich der Markteffizienz eines Getreidesektors aufkommen lassen, der zunehmend auf die Verfolgung geopolitischer Ziele ausgerichtet ist.

Getreidepreise reagieren auf die militärischen Risiken in der Schwarzmeerregion

Die mit dem Einmarsch Russlands in die Ukraine einhergehende militärische Blockade der ukrainischen Häfen hat zur Unterbrechung der globalen Versorgungsketten der Ukraine für landwirtschaftliche Güter und Nahrungsmittel geführt. Die ukrainischen Agrarexporte brachen ein und es wurden nur noch geringe Mengen Getreide über die neu eingerichteten EU-Ukraine-Solidaritätsrouten exportiert. Im Rahmen dieser wurden neue Logistikerouten per Lkw, Zug und Schiff über die Donau etabliert (Götz und Svanidze, 2023). Im August 2022 konnte der Schwarzmeer-Getreidekorridor im Rahmen der Schwarzmeer-Getreide-Initiative geöffnet werden. Dies ermöglichte die Wiederaufnahme der ukrainischen Getreideexporte über die Schwarzmeerbahnen und hat stark zur Senkung der (internationalen) Getreidepreise beigetragen.

Nach dem Austritt Russlands aus der Schwarzmeer-Getreide-Initiative im Juli 2023 wurde erwartet, dass die internationalen Getreidepreise stark ansteigen. Jedoch wurden nur begrenzte Preissteigerungen beobachtet. So stiegen die Preise der Weizenterminkontrakte an der Euronext in Paris um relativ moderate 14 % nach der Schließung des Schwarzmeerkorridors am 17. Juli 2023 und zeitgleich mit der Schließung der Straße von Kertsch vom 17. bis 20. Juli, nachdem die Krimbrücke durch einen militärischen Angriff beschädigt worden war. Hingegen wurden deutliche Preissteigerungen bei Zwischenfällen auf den Logistikrouten für russisches Getreide beobachtet, wie der Angriff auf einen Tanker in der Nähe der Krim-Brücke (5. August 2023) und auf ein Kriegsschiff in der Nähe des größten russischen Getreideexporthafens Noworossijsk (4. August 2023).

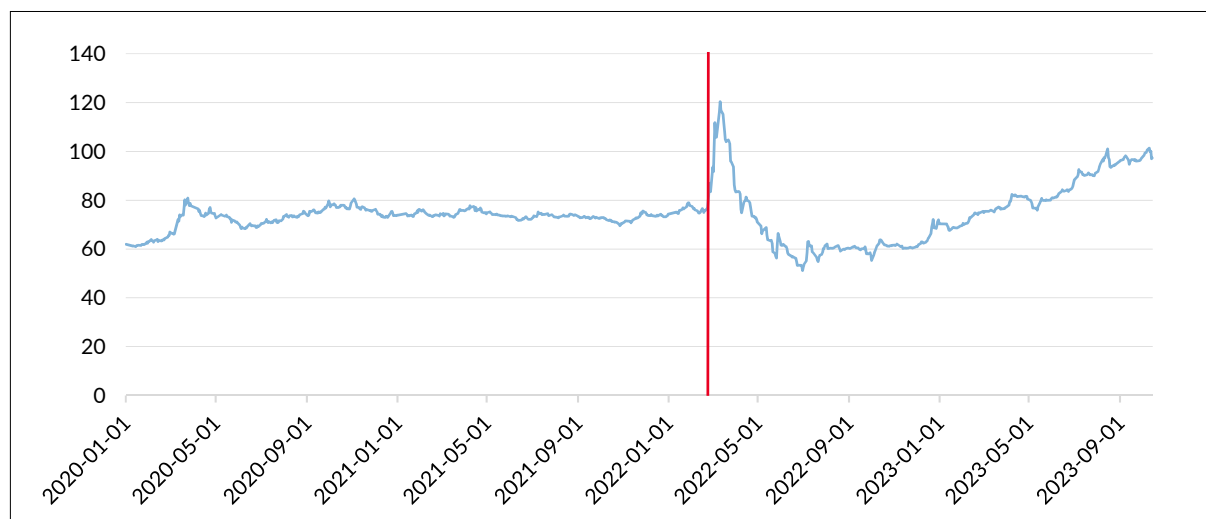
Dieser relativ mäßige Anstieg der weltweiten Weizenpreise nach Beendigung der Schwarzmeer-Getreide-Initiative lässt sich mit den rückläufigen monatlichen Getreideexporten der Ukraine in 2023/24 erklären. Basierend auf Schätzungen des USDA werden sich die Getreideexporte der Ukraine auf monatlich 2,65 Millionen Tonnen und Russlands auf monatlich 4,7 Millionen Tonnen für die Saison 2023/24 belaufen. Die Schließung der Straße von Kertsch ist für den Weltmarktpreis von Bedeutung, da ein erheblicher Teil der Getreideexporte Russlands aus dem Schwarzen Meer über das Asowsche Meer erfolgt und die Schiffe dabei die Straße von Kertsch passieren müssen. Da jedoch der Großteil der russischen Getreideschiffe das Schwarze Meer über den Hafen von Noworossijsk verlässt, kann jede Unterbrechung dieser Exportlieferkette starke Preiseffekte auf den internationalen Märkten nach sich ziehen. Die nach den Angriffen auf die Infrastruktur der Donauhäfen am 16. und 23. August beobachteten Preisanstiege waren hingegen eher moderat. Das ukrainische Getreide wird über die Donau hauptsächlich zum Hafen Constanta in Rumänien transportiert, wo es auf größere Schiffe umgeladen wird. Die geringen Preiswirkungen könnten zum Teil durch das Vorhandensein alternativer Logistikrouten innerhalb der EU-Ukraine-Solidaritätsrouten erklärt werden.

Diese kriegsbedingten Vorfälle und ihre Auswirkungen auf die Preise haben die Preisvolatilität seit der Einstellung der Schwarzmeer-Getreide-Initiative erhöht. Das Risiko, dass militärische Aktivitäten am Schwarzen Meer wieder aufgenommen werden, ist nach wie vor hoch und demnach auch das Risiko einer Unterbrechung der Exportversorgung.

Makroökonomische Instabilität beeinflusst das Getreideexportgeschäft in Russland

Unmittelbar nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine 2022 wertete der russische Rubel abrupt ab und der Wechselkurs stieg innerhalb von zwei Wochen von unter 80 auf über 110 Rubel/USD an. Im März 2022 erreichte der Wechselkurs einen Spitzenwert von 132 Rubel/USD (Grafik 2). Dadurch stieg die Wettbewerbsfähigkeit der russischen Weizenexporte stark an. Dieser Anstieg hat zur Erhöhung der Weizenexporte, welche jene des entsprechenden Vorjahreszeitraums übertrafen, beigetragen.

Grafik 2: Wechselkurs Russischer Rubel zu US-Dollar



Anmerkung: Die vertikale Linie entspricht dem Zeitpunkt der russischen Invasion der Ukraine am 24. Februar 2022.

Quelle: eigene Darstellung, Daten: Zentralbank der Russischen Föderation

Die Phase der Aufwertung in 2022 lässt sich durch Kapitalkontrollen auf dem Devisenmarkt seitens der russischen Zentralbank und den sanktionsbedingten Rückgang der Einfuhren bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Ausfuhren von Öl und Gas erklären. Der starke Rubel/USD-Wechselkurs verringerte die internationale Wettbewerbsfähig-

keit des russischen Weizens auf den Weltmärkten (Yugay et al., 2020). Trotz einer Rekordweizenernte gingen daher die russischen Weizenexporte von Juli bis September 2022 im Vergleich zu 2021 erheblich zurück. Mit der wieder einsetzenden Abwertung des Rubels im Oktober 2022 wurden die Weizenexporte jedoch wieder aufgenommen und überstiegen den Umfang der Ausfuhren des Vorjahres. Bis heute hält die Abwertung des Rubels an, was die Wettbewerbsfähigkeit weiter erhöht und die russischen Weizenexporte begünstigt.

Aufgrund des Krieges in der Ukraine und der gegen Russland verhängten westlichen Sanktionen ist davon auszugehen, dass die Volatilität des Rubel-Wechselkurses hoch bleiben wird, was ein weiteres Risiko für die Getreideexporte Russlands darstellt. Mittelfristig wird die hohe Wechselkursvolatilität in Verbindung mit der Weizenexportsteuer die Abkopplung der russischen Weizenmärkte vom Weltmarkt vorantreiben, was sich längerfristig rückläufig auf die russische Getreideproduktion auswirken kann.

Schlussfolgerungen

Nach der Auflösung der ehemaligen Sowjetunion wurden Kasachstan, Russland und die Ukraine im Jahr 2000 zu Nettoexporteuren von Getreide und zählten in jüngster Vergangenheit zu den größten Getreideexporteuren der Welt. Vor allem Russland wurde zum global dominierenden Weizenexporteur. Durch die damit einhergehende Diversifizierung und Ausweitung des weltweiten Exportangebots haben Kasachstan, Russland und die Ukraine die globale Ernährungssicherheit verbessert.

Trotz des Einmarsches Russlands in die Ukraine stiegen die Getreideexporte Russlands weiter an. Es ist davon auszugehen, dass Russland auch in Zukunft ein weltweit dominierender Weizenlieferant bleiben wird. Allerdings sind die Risiken im Zusammenhang mit dem russischen Weizenexportangebot in vielfältiger Hinsicht erheblich gestiegen. Über die Auswirkungen auf die globalen Weizenpreise könnten diese Risiken auch die weltweite Ernährungssicherheit beeinträchtigen.

Erstens hat sich mit der Einführung einer dauerhaften Weizenausfuhrsteuer das Risiko politisch motivierter kurzfristiger Ausfuhrsenkungen erhöht. Dies hätte sowohl einen Aufwärtsdruck auf die Weltmarktpreise als auch langfristig negative Anreize für die russische Inlandsproduktion zur Folge. Außerdem eröffnet ein informeller Mindestexportpreis, der über dem tatsächlichen Weltmarktpreis liegt, die Möglichkeit, den Weltmarktpreis für Weizen zu erhöhen und vorübergehend auf einem relativ höheren Niveau zu stabilisieren, insbesondere im Falle ungünstiger Marktbedingungen. Zweitens hat die Loslösung des russischen Getreideexportgeschäfts von den globalen Wertschöpfungsketten die Marktkonzentration und die verstärkte Präsenz staatlicher Unternehmen im Getreideexportsektor erhöht. Dies kann die Möglichkeiten der staatlichen Kontrolle und der Politisierung des Getreidehandels erweitern. Geopolitische Ziele könnten auf Kosten der Markteffizienz verfolgt werden, was sich preistreibend auf die internationalen Märkte auswirken würde. Drittens haben die militärischen Aktivitäten im Schwarzen Meer das Risiko für die Exportlieferketten erhöht. Unterbrechungen für Exporte aus Russland (und der Ukraine) könnten das Exportangebot kurzfristig verringern und vorübergehend zusätzliche Preisschocks auf dem Weltmarkt auslösen. Viertens hat die makroökonomische Instabilität Russlands mit dem Anstieg der Volatilität des Rubel/Dollar-Wechselkurses erheblich zugenommen, was das Risiko für das russische Weizenexportangebot weiter erhöht.

Aufgrund der beherrschenden Stellung Russlands auf dem globalen Weizenmarkt, die sich voraussichtlich noch weiter verstärken wird, hat das erhöhte Exportrisiko Auswirkungen auf die globalen Getreideversorgungsketten. Daher sollten die Risiken im globalen Getreidehandel durch eine Diversifizierung der Getreideeinfuhren von Ländern mit einer hohen Importabhängigkeit von Weizeneinfuhren aus Russland verringert werden, um die Widerstandsfähigkeit des globalen Getreideliefersystems zu stärken. Dazu gehört auch die Diversifizierung der Transportwege, z. B. die Nutzung der transkaspischen internationalen Transportroute für den kasachischen Getreideexport als Alternative zum Schwarzen Meer. Außerdem sollten Länder, die stark von Importen abhängig sind, ihre Getreidelager ausbauen, um kurzfristige Preissteigerungen aufzufangen. Auch die lokale Produktion von Getreide oder Substituten in den von Importen abhängigen Ländern ließe sich ausbauen.

Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Lieferkette sind jedoch mit Kosten verbunden. Die Diversifizierung der Importe und deren Substitution durch die Ausweitung der lokalen Lebensmittelproduktion können mit einer Erhöhung der inländischen Lebensmittelpreise einhergehen, wodurch sich der Zugang zu Lebensmitteln (insbesondere für einkommensschwache städtische Verbraucher) verschlechtert und die Ernährungssicherheit negativ beeinflusst wird. Insbesondere Regierungen, die Preiskontrollen und Verbrauchersubventionen für Getreide und Getreideprodukte anwenden, könnten alternative, gezieltere politische Instrumente einsetzen. Eine Umlenkung der finanziellen Unterstützung ausschließlich auf bedürftige Verbraucher in einer unsicheren Ernährungslage dürfte dazu beitragen, die finanzielle Belastung der Regierungen in Zeiten höherer Lebensmittelpreise zu begrenzen und den heimischen Erzeugern ermöglichen, von den Produktionsanreizen zu profitieren. Die politischen Kosten, d. h. der potenzielle Verlust

der Unterstützung durch städtische Verbraucher mit mittlerem Einkommen, könnten durch eine gute Kommunikation der politischen Reform und ihre schrittweise Umsetzung aufgefangen werden. Die Ausweitung der einheimischen Nahrungsmittelproduktion kann aber auch die Umwandlung von bisher nicht wirtschaftlich genutzten Flächen in Ackerland erfordern, was möglicherweise zu zusätzlichen Kohlenstoffemissionen führt und somit zum Klimawandel beiträgt. Diese Wechselwirkungen, Rückkopplungsschleifen und Zielkonflikte müssen sorgfältig abgewogen werden.

Über die Autor:innen

Linde Götz ist stellvertretende Leiterin der Abteilung Agrarmärkte am IAMO und Dozentin an der Martin-Luther-Universität Halle. Sie forscht zu Wertschöpfungsketten in der Agrar- und Ernährungswirtschaft, internationalem Handel und nachhaltigen Ernährungssystemen. Ihr Schwerpunkt liegt auf den Schwarzmeer-Getreideexporteuren Russland, Ukraine und Kasachstan im Kontext globaler Ernährungssicherheit.

Miranda Svanidze ist seit 2019 wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Abteilung Agrarmärkte am IAMO. Sie wurde durch die Naturwissenschaftliche Fakultät III der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg promoviert. Ihr Forschungsinteresse gilt der Funktionsweise von Agrarmärkten, dem internationalen Agrarhandel und der Ernährungssicherheit mit Schwerpunkt auf den Getreidemärkten in den postsowjetischen Volkswirtschaften.

Stanislav Yugay ist Dozent an der International School of Economics, Maqsut Narikbayev University, Kasachstan, und assoziierter Wissenschaftler am IAMO. Sein Forschungsinteresse gilt der Preisbildung auf den Weizenmärkten der Schwarzmeerländer mit Auswirkungen auf die weltweite Nahrungsmittelversorgung und die globale Ernährungssicherheit.

Thomas Herzfeld ist Leiter der Abteilung Agrarpolitik am IAMO und Professor an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Sein Forschungsinteresse gilt dem Monitoring und der Evaluierung agrarpolitischer Maßnahmen sowie deren Analyse aus einer polit-ökonomischen Perspektive.

Referenzen/ Lesetipps

- Almeida, I., Quinn, A. und M. Durisin (2023). Cargill and Viterra Are Exiting Russian Grain Export Market, *Bloomberg*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-03-29/glencore-backed-viterra-plans-to-exit-russian-grain-trade>
- Götz, L. (2023). Der internationale Getreidehandel und der Krieg, *ZOIS Spotlight*, 5/2023.
- Götz, L., Glauen, T. und B. Brümmer (2013). Weizenexportbeschränkungen und Binnenmarkteffekte in Russland und der Ukraine während der Nahrungsmittelkrise, *Food Policy*, 38 (1): 214–226.
- Götz, L. und M. Svanidze (2023). Getreidehandel und Exportbeschränkungen während des Ukrainekriegs, *Wirtschaftsdienst*, 103(13): 37–41.
- Götz, L., M. Heigermoser und T. Jaghdani (2022). Russia's Food Security and Impact on Agri-Food Trade, Kapitel 4 in: Wegren, S. und F. Nilssen (Hrsg.): *Russia's Role in the Contemporary International Agri-Food Trade System*, Palgrave Advances in Bioeconomy: Economics and Policies Palgrave Macmillan.
- Heigermoser, M., T. Jaghdani und L. Götz (2022). Russia's Agri-Food Trade with the Middle East and North Africa, Kapitel 9 in: Wegren, S. und F. Nilssen (Hrsg.): *Russia's Role in the Contemporary International Agri-Food Trade System*, Palgrave Advances in Bioeconomy: Economics and Policies, Palgrave Macmillan.
- Logistik OS (2020). VTB expands its grain infrastructure. <https://logisticos.org/news/2020/09/806>
- Svanidze, M., L. Götz und D. Serebrennikov (2022). Der Einfluss des Weizenexportverbots 2010/11 auf die räumliche Marktintegration und die Transaktionskosten der Getreidemärkte in Russland, *Applied Economic Perspectives and Policy*, 44(2):1083–1099.
- Svanidze, M., Götz, L., und T. J. Jaghdani (2023). Domestic market effects of Russia's wheat export restrictions during the Covid-19 pandemic and the Ukraine war, Contributed Paper accepted for oral presentation at the XVII EAAE Congress »Agri-Food Systems in a Changing World: Connecting Science and Society«, 29. August – 1. September 2023, Rennes, Frankreich.
- Yugay, S., Götz, L., und M. Svanidze (2020). Exchange rate pass-through and wheat prices in Russia, Contributed Paper, 60th Annual Conference of German Association of Agricultural Economists (GEWISOLA) »Challenges for rural development – economic and social perspectives«, 23–25 September 2020, Halle, Germany.

Russland setzt den Getreidehandel als Waffe gegen die Ukraine ein

Stephen K. Wegren (Southern Methodist University, Dallas, TX)

DOI: 10.31205/RA.443.02

Zusammenfassung

Das Schwarzmeer-Getreide-Abkommen, das der Ukraine erlaubt hatte, Getreide über ihre Häfen zu exportieren, wurde am 27. Juli 2023 von Russland aufgekündigt. Der Beitrag analysiert die Folgen der Beendigung dieses Abkommens sowie Russlands Bedingungen für einen Neustart des Abkommens. Es ist unwahrscheinlich, dass auf diese Bedingungen eingegangen wird. Eine Wiederaufnahme des Abkommens ist zweifelhaft. Russland setzt den Getreidehandel als Waffe gegen die Ukraine ein.

Hintergrund

Die großangelegte russische Invasion in die Ukraine brachte eine Blockade der ukrainischen Schwarzmeerbäfen mit sich. In den ersten Tagen nach Beginn der Invasion hatte auch die Ukraine ihre Häfen vermint, um ein Fortschreiten der Invasion zu vermeiden. Das Endergebnis war zunächst, dass die Getreideexporte über das Schwarze Meer real auf null zurückgingen. Im Laufe des Handelsjahres 2020/21 war die Ukraine ein bedeutender Weizenexporteur. Auf sie entfielen acht Prozent des weltweiten Handels und 13 Prozent der weltweiten Maisexporte (siehe: USDA, 2022a).

Aus der angespannten Lage auf dem globalen Getreidemarkt ergaben sich drei Folgen. Zum einen erließ über ein Dutzend Länder Exportverbote, um die Versorgung ihres Landes sicherzustellen. Zweitens führte der Ausfall ukrainischer Exporte zu einer Verschärfung der engen Versorgungslage, wobei der weltweite Verbrauch das Angebot überstieg und dies zu steigenden Preisen führt. Im März 2022 stiegen die Weizenfutures in der Europäischen Union sprunghaft auf 460 US-Dollar pro metrische Tonne an, und in den USA auf 539 US-Dollar. Von diesen Höchstpreisen trudelten die Weizenpreise im Laufe des Restjahres langsam abwärts (siehe: USDA, 2022b). Im Dezember 2022 dann lagen die Future-Preise in der EU bei 332 US-Dollar pro Tonne und in den USA bei 385 US-Dollar (siehe: USDA, 2022c). Drittens erhielt das Welternährungsprogramm (WFP) der Vereinten Nationen in der ersten Jahreshälfte 2022 nur die Hälfte der üblichen Menge an Getreidespenden. Darüber hinaus war das WFP wegen der gestiegenen Preise nicht in der Lage, die gleiche Menge Getreide anzukaufen wie zuvor. Im Juni 2022 war das WFP genötigt, die Getreidelieferungen an 1,7 Millionen Menschen in Südsudan einzustellen, einer Region, die sich am Rande einer weitreichenden Hungersnot befand. Wegen der Nachwirkungen des Krieges gegen die Ukraine stieg die Zahl der Menschen, die von Nahrungssicherheit betroffen sind, um geschätzte 181 Millionen in 41 Ländern (siehe: FAO, 2022).

Ende Juli 2022 ermöglichte ein durch die Türkei und die Vereinten Nationen vermitteltes Abkommen, dass ukrainisches Getreide über drei Schwarzmeerbäfen des Landes exportiert werden konnte, nämlich über Odessa, Tschornomorsk und Piwdennyj. Diesem Abkommen zufolge, dessen vollständiger Titel »Initiative für den sicheren Transport von Getreide und Lebensmitteln aus ukrainischen Häfen« lautet, wird ukrainischen Getreidefrachtern erlaubt, bis zur Türkei zu fahren und dort ihre Ladung zu kontrollieren. Allerdings erlaubte es Russland nicht, dass Schiffe ein Auslaufen aus Piwdennyj anmelden, dem größten der drei Häfen. Von der Türkei aus würden die Schiffe in die Ukraine zurückkehren, nachdem sie von Teams aus Russland, der Türkei und der Vereinten Nationen inspiziert wurden, um sicherzustellen, dass keine Waffen in die Ukraine gebracht werden. Das ursprüngliche Abkommen vom Juli 2022 wurde für einen Zeitraum von 120 Tagen abgeschlossen, aber im November 2022 um weitere 120 Tage und im März und im Mai 2023 für jeweils 60 Tage verlängert. Durch das Getreideabkommen konnte die Ukraine von August 2022 bis Juli 2023 rund 33 Millionen Tonnen Getreide über seine Häfen ausführen, darunter 27 Millionen Tonnen Mais; aber auch Weizen wurde exportiert (siehe: Seddon, Foy und Samson, 2023).

Ab dem 26. Juni 2023 stellte das Gemeinsame Koordinierungszentrum in Istanbul (engl. Abk.: JCC) keine Genehmigungen zum Auslaufen der Schiffe im Rahmen des Getreideabkommens aus, weil Russland die vereinbarte Inspektion der Schiffe einstellte. Nach dem 26. Juni 2023 erhielt nicht eines der 29 Schiffe, die eine Durchfahrt beantragt hatten, eine Genehmigung. Und lediglich 13 Schiffe, die ihre Genehmigung zuvor erhalten hatten, konnten passieren (siehe: TASS, 2023a). Am 17. Juli 2023 erklärte Russland, dass es sich aus dem Getreideabkommen zurückzieht. Dieser Schritt wurde von der US-Regierung unter Joe Biden als »unverantwortlich« und »unerhört« bezeichnet (siehe: Birnbaum und Lamothe, 2023). Russland hielt allerdings die Aussicht aufrecht, es könne zu dem Abkommen zurückkehren.

ren, falls bestimmte Bedingungen erfüllt würden (siehe: Masih, 2023).

Russische Beschwerden

Russland hatte von Anfang an Zweifel hinsichtlich des Getreideabkommens. Moskaus Skepsis über das Abkommen zeigte sich an dessen Aussetzung durch Russland im Oktober 2022, nachdem es einen Angriff auf die russische Schwarzmeerflotte gegeben hatte. Auch im November 2022 setzte Russland das Abkommen für einen Tag außer Kraft, wodurch es auf den Weltmärkten umgehend einen sprunghaften Anstieg der Getreidepreise gab. Russland monierte, das Getreide aus der Ukraine werde nicht in ärmere Länder geliefert, sondern vielmehr in die reichen Länder der EU, wobei die erzielten Einnahmen für den Krieg eingesetzt werden könnten. Im Detail behauptete Russland, dass nur 10 Prozent der ukrainischen Maisexporte und 40 Prozent des Weizens in ärmere Länder geliefert würden, während der Rest in wohlhabendere Länder wandere.

In der Tat hatte die Ukraine auch mit dem geltenden Getreideabkommen vom Juli 2022 ihren Getreidehandel stärker nach Europa ausgerichtet, da die Transporte dorthin leichter zu bewerkstelligen waren (auf der Schiene, per LKW oder Binnenschiff). Ein weiterer Grund war die gestiegene Nachfrage in Europa. Aufgrund der Zerstörung und Verminung von ukrainischen Agrarbetrieben, der Beschlagnahmung von ukrainischem Getreide und landwirtschaftlichem Gerät sowie der Rekrutierung von Männern, die sonst in der Landwirtschaft tätig wären, ist die Getreideproduktion der Ukraine 2022 zurückgegangen. Wegen des Krieges blieben in der Saison 2022/23 zwischen 20 und 30 Prozent der Flächen, auf denen Winterweizen gesät war, ungeerntet. Dadurch gingen die Exporte im Vergleich zur Vorkriegszeit um über ein Drittel zurück. Die ukrainischen Gesamtexporte von Weizen wurden für die Saison 2022/23 auf 16,8 Millionen Tonnen beziffert, bei Mais waren es 30,3 Millionen Tonnen (siehe: Sobolev, 2023).

Russland beschwerte sich, dass die Ukraine ihr Getreide exportieren könne, während Russland gleichzeitig Schwierigkeiten habe, sein eigenes Getreide zu exportieren. Während des vergangenen Jahres hat Russland das Abkommen stets dafür kritisiert, dass es allein der ukrainischen Seite zu Gute komme. Allerdings werden die russischen Beschwerden nicht durch konkrete Daten gestützt. 2022 gab es in Russland zum ersten Mal eine Weizenernte von über 100 Millionen Tonnen, wodurch das Land im Agrarjahr 2022/23 der weltweit führende Weizenexporteur war, mit über 45 Millionen exportierten Tonnen Weizen, was für Russland ebenfalls einen Rekord darstellt. Russland verschifft Getreide in mehr als 100 Staaten. Diese Zahlen deuten nicht gerade

darauf hin, dass Russland unter den Beschränkungen seiner Getreideexporte litt.

Vertreter der russischen Führung klagten darüber hinaus, dass russische Firmen Schwierigkeiten hätten, Transaktionen, Transporte und Versicherungen abzuwickeln. Für Russland war es schwierig, Getreide- oder Düngemittelgeschäfte umzusetzen, weil diese nicht mehr Teil des SWIFT-Systems waren. Um dieses Problem zu umgehen, bestand Russland ursprünglich darauf, dass die Transaktionen in Rubel vollzogen werden. Später verwies Moskau darauf, dass man eine Alternative zu SWIFT entwickeln werde. Diese Initiative kam jedoch nicht weit. Westliche Frachtreedereien weigerten sich, russisches Getreide zu transportieren oder zu löschen, während westliche Versicherungen sich weigerten, russische Fracht zu versichern. Letzten Endes schufen westliche Länder Schlupflöcher, durch die russisches Getreide transportiert und gelöscht werden konnte. Im Dezember 2022 verkündete das russische Getreideexportunternehmen United Grain Company seine Pläne, eine eigene Flotte von Schüttgutfrachtern für Getreidetransporte aufzubauen. Es wurde der Bau von 14 Schiffen in Auftrag gegeben, wobei die erste Auslieferung für Ende 2025 oder Anfang 2026 erwartet wird (siehe: Oreanda News, 2022). Das Unternehmen beabsichtigt darüber hinaus, auf dem internationalen Markt fünf gebrauchte Schüttgutfrachter zu erwerben. Russische Exporteure versuchten, bei russischen und nichtwestlichen Unternehmen Versicherungen abzuschließen.

Was Russland will

Russland hat seit langem geklagt, dass das Getreideabkommen die Ukraine bevorzuge und Russland durch das Abkommen nur wenige spürbare Vorteile erhalte. Moskau hat darauf verwiesen, dass es eine Wiederaufnahme des Abkommens in Betracht zieht, falls eine Reihe von Bedingungen erfüllt sind: 1) die Wiederangliederung der russischen Agrarbank »Rosselchosbank« an das globale SWIFT-Zahlungssystem; 2) Aufhebung der Sperre von Auslandsguthaben russischer Nahrungsmittel- und Düngerexporteure; 3) freier Zugang zu westlichen Märkten für russische Getreide- und Düngemittellieferungen (obwohl der Zugang zu westlichen Agrarmärkten für Russland nicht durch westliche Staaten blockiert ist, gibt es einige Beschränkungen für Einzelpersonen, die Getreide- oder Düngemittelunternehmen besitzen); 4) Wiedereröffnung der Ammoniak-Pipeline, die in Piwdenny beginnt; 5) Aufhebung der Beschränkungen für den Kauf von landwirtschaftlichen Maschinen und Ersatzteilen aus dem Westen; und 6) die Zusicherung, dass das Getreide aus der Ukraine zu humanitären Zwecken und nicht für kommerzielle Gewinne exportiert wird.

Gewinner und Verlierer

Ein Gewinner durch den russischen Rückzug aus dem Abkommen ist Präsident Wladimir Putin, zumindest in dessen eigener Vorstellung. Putin hatte das Abkommen monatelang als einseitig gebrandmarkt und behauptet, dass Russland durch das Abkommen wenig Nutzen erfährt, wenn man von positiver PR aufgrund der »humanitären Geste« absieht. Im Juli 2023 lud Putin zu einem Gipfeltreffen mit afrikanischen Staatshäuptern nach St. Petersburg. Er hoffte, dass dabei eine afrikanische Unterstützung für seinen Krieg gegen die Ukraine deutlich würde. Allerdings kamen nur 17 afrikanische Staatshäupter, deutlich weniger als die 43 im vergangenen Jahr. Putin machte hierfür den Westen verantwortlich, der sich aktiv eingemischt habe. Er verkündete auf dem Gipfeltreffen, Russland werde in den kommenden drei bis vier Monaten jeweils zwischen 25.000 und 50.000 Tonnen kostenloses Getreide nach Burkina Faso, in die Zentralafrikanische Republik, nach Eritrea, Mali, Somalia und Simbabwe liefern (siehe: Troianovski und Walsh, 2023). Sein Angebot, kostenloses Getreide an bestimmte afrikanische Staaten zu liefern, wird von Putin selbst wohl als Gewinn betrachtet, auch wenn die versprochenen Mengen eher gering sind und Russland bei humanitärer Hilfe nicht sonderlich viel Positives vorweisen kann (siehe: Dixon und Houreld, 2023).

Der zweite Gewinner sind die russischen Getreideproduzenten und -exporteure. Nachdem das vorläufige Ende des Abkommens verkündet wurde, unterstützte der Russische Getreideverband diese Entscheidung eindeutig. Einige Tage nach der Aufkündigung behauptete Putin, dass die russischen Getreideproduzenten durch das Abkommen über 1,2 Milliarden US-Dollar verloren hätten, weil die Preise im Inland niedriger sind, im Ausland gesunken waren, und weil die Kosten für Versicherung und Transaktionen gestiegen seien (siehe: TASS, 2023b). Einen Tag nach der Verkündung des Rückzugs aus dem Abkommen machten die inländischen Getreide-Futures einen Sprung von neun Prozent in Russland, was den Getreideproduzenten zugutekam. Im August begannen die Preise allerdings wieder zu sinken.

Neben der Ukraine sind die ärmeren afrikanischen Staaten, die von Nahrungsmittelhilfen und -importen abhängig sind, vielleicht die größten Verlierer. 2023 erlebte das Horn von Afrika eine heftige Dürre, weswegen dort Nahrungsmittelhilfen vonnöten sind. Auf dem Petersburger Gipfel signalisierten afrikanische Staatshäupter eine Unterstützung für ein Getreideabkommen und Hoffnung auf eine Wiederaufnahme (siehe: Dixon, 2023).

Optionen der Ukraine

Das Ende des Getreideabkommens erzeugte für die Ukraine Schwierigkeiten. Am Tag nach der Aufkündi-

gung hat Russland die Ukraine gewarnt, dass jedes ukrainische Schiff, das das Schwarze Meer befährt, als militärisches Ziel betrachtet werde. Die Ukraine stellte sich umgehend darauf ein. Ohne ein Abkommen ist es für ukrainische Schiffe sehr schwierig, die Häfen des Landes anzulaufen oder zu verlassen. Bis Mitte September 2023 hatte die Ukraine nur zwei Getreideschiffe über das Schwarze Meer nach Istanbul geschickt, doch waren die Getreidemengen im Vergleich zu früheren Transporten und hinsichtlich der notwendigen Abwicklung der überschüssigen Mengen winzig.

Eine Option für die Ukraine besteht in einer Verschiffung über die Donauhäfen. Seit Beginn der Invasion sind die Kanäle zu den Donauhäfen ausgebaggert worden, um größeren und schwereren Schiffen eine Passage zu ermöglichen. Mit Stand von Mai 2022 transportierte die Ukraine über zwei Millionen Tonnen pro Monat über die Donau. Das ist jedoch ein geringer Wert, wenn man berücksichtigt, dass 2023 eine Getreideernte von insgesamt rund 44 Millionen Tonnen erwartet wird (siehe: Hudson und Galouchka, 2023). Einen Tag nach dem Ende des Getreideabkommens griffen russische Raketen den Donauhafen Reni an der Grenze zu Rumänien an. Das war ein Signal, dass diese Route nicht mehr vollkommen sicher ist. Bis kurz vor dem Krieg entfielen auf die Donauhäfen nur 1,5 Prozent des ukrainischen Getreidehandels (siehe: The Economist, 2023). Falls die Route über das Schwarze Meer nicht realisierbar ist, dürfte die Bedeutung der Donauhäfen zweifellos zunehmen. Allerdings wird sich das Getreide dort eher ansammeln, weil der Transport über den Fluss nicht die gleichen Kapazitäten bietet wie der über das Schwarze Meer.

Eines der damit verbundenen Probleme besteht darin, dass es bei den Landtransporten zwischen den Donauhäfen und der übrigen Ukraine oft zu Engpässen kommt. Es gibt nur eine einzige Eisenbahnverbindung und zahlreiche Brücken, die von Russland aus wiederholt mit Drohnen und Raketen angegriffen wurden. Falls diese außer Betrieb gesetzt werden, gibt es eine Straße parallel zur Eisenbahnlinie, doch können sich die Staus wegen erhöhten Verkehrsaufkommens zu Dutzenden Kilometern aufbauen. Es gibt Pläne, diese Straße auszubauen und die Kapazitäten der Eisenbahnlinie zu erweitern, doch werden solche Projekte Zeit erfordern. Die Donauhäfen tragen zwar dazu bei, den Druck abzumildern, doch sind die Kosten für einen Export von dort von 12 auf 150 US-Dollar pro Tonne gestiegen, und die ukrainischen Getreideproduzenten haben bereits mit geschmälernten Gewinnspannen und verringerter Produktion zu kämpfen (siehe: The Economist, 2023).

Die Getreideexporte werden zusätzlich durch wiederholte russische Raketenangriffe gegen die Getreideinfrastruktur der Ukraine erschwert, gegen Häfen und

Getreide-Terminals, in denen das Getreide seit dem Ende des Abkommens gelagert wird. Ein Motiv hierfür besteht offensichtlich darin, die Fähigkeiten der Ukraine zu Getreideexporten zu unterbinden. Ein weiteres ist die Stärkung der russischen Position als globaler Getreidelieferant, indem ein wichtiger Wettbewerber geschädigt wird.

Die Ukraine sieht sich auch bei der politischen Unterstützung durch die EU einem Druck durch bestimmte Mitgliedstaaten gegenüber: Im Frühjahr 2023 schränkten Polen, Ungarn, die Slowakei, Bulgarien und Rumänien Getreideimporte aus der Ukraine ein, nachdem Bauern dagegen protestierten, dass die Importe zu einer Getreideschwemme und Preiseinbrüchen geführt hätten. Die Europäische Kommission verabschiedete ein Moratorium auf den Verkauf von ukrainischem Getreide, das bis zum 5. Juni galt (und später bis zum 15. September verlängert wurde). Nach dem Ende des Getreideabkommens mit Russland rief Präsident Selenskyj die EU auf, ukrainische Getreideexporte nicht zu beschränken. Polen machte jedoch deutlich, dass es seine Blockade gegen ukrainische Getreideverkäufe in Polen über den 15. September hinaus verlängern werde, falls die Europäische Kommission keine Verlängerung beschließt. Die polnische Regierung erklärte, sie sei nicht gegen Transittransporte von ukrainischem Getreide durch Polen. Man sage aber »nein zu einer Destabilisierung der polnischen Landwirtschaft« (siehe: TASS 2023c). Am 12. September stellte der polnische Ministerpräsident ein Ultimatum an die Europäische Kommission: Entweder das Verkaufsverbot für ukrainisches Getreide wird über den 15. September hinaus verlängert oder man werde das selbst tun (siehe: TASS 2023e). Rumänien schloss sich Polen an. Dort hatten die Bauern mit einem landesweiten Streik gedroht, wenn das Verkaufsverbot nicht verlängert wird (siehe: TASS 2023f). Ungarn und Bulgarien beschlossen eine Verlängerung des Verbots bis zum Jahresende, ohne auf Anweisungen der Europäischen Kommission zu warten (siehe: TASS 2023g). Kurz vor dem 15. September verwies die Ukraine darauf, sie könnte gezwungen sein, eine Beschwerde bei der Welt Handelsorganisation (WTO) einzureichen (siehe: TASS 2023h). Am 15. September hob die Europäische Kommission das Verbot für ukrainische Getreideimporte auf. Die Entscheidung wurde von einer Mehrheit der Mitgliedstaaten unterstützt (siehe: Bond et al., 2023). Polen, die Slowakei und Ungarn erklärten, sie würden das Importverbot einseitig verlängern (Ives and Gupta 2023). Polen gab zu verstehen, dass es nicht an einer kurzfristigen Verlängerung des Verbots interessiert sei, und sprach stattdessen von einer »unbeschränkten« Zeit, um die polnischen Bauern zu schützen (siehe: TASS 2023i). Das Verbot erstreckt sich nicht auf den Transit durch diese Länder.

Ausblick

Seitdem Russland im Juli 2023 das Getreideabkommen aufkündigte, haben die Türkei und die UNO versucht, einen Wiedereinstieg Russlands zu erreichen. Die Präsidenten Erdoğan und Putin trafen sich Anfang September, um einen Neustart des Abkommens zu erreichen. Ohne Erfolg. Putin und seine Sprecher*innen haben angedeutet, dass Russland bereit sei, dem Abkommen wieder beizutreten, wenn der Westen den Versprechungen nachkommt, die aus russischer Sicht nicht eingehalten wurden. Im Grunde will Russland als Gegenzug für ein neues Abkommen eine Aufhebung der aktuellen Sanktionen. Ein solches Ergebnis ist unwahrscheinlich.

Moskau hat zudem klargemacht, dass es keine Absicht hat, ein neues Abkommen abzuschließen, wenn nicht seine Bedingungen in Bezug auf Zahlungssysteme, Transport und Versicherung erfüllt werden. Der Kreml möchte, dass die Zugeständnisse gleich zu Beginn gemacht werden. So verwies die UNO Anfang September darauf, dass eine Tochter der russischen Agrarbank (»Rosselchosbank«) einen Zugang zu SWIFT beantragen und diesen innerhalb von 30 Tagen haben könnte, und zwar als Teil eines neuen Abkommens über ukrainische Getreideexporte. Der Kreml lehnte das Angebot ab, wobei er erklärte, dass es »keinerlei neue Elemente enthält« und »nicht als Fundament« zur Wiederherstellung von Russlands Exporten auf einem normalen Niveau dienen könne (siehe: Reuters 2023a).

Gleichzeitig geht Russland einseitig vor. Es hofft, der ukrainischen Wirtschaft so viel Schaden wie möglich zuzufügen. Russlands Angriffe gegen die Getreide-Infrastruktur der Ukraine sollen die Fähigkeit der Ukraine untergraben, zu exportieren und Einnahmen zu erzielen. Das Ende des Getreideabkommens bedeutet, dass der Großteil des ukrainischen Getreides nach Europa geht, wo der innenpolitische Widerstand gegen dieses Getreide groß ist. Wenn die Ukraine ihr Getreide nicht exportieren kann, wird sich die Motivation der Bauern verringern, die Saat von 2024 auszubringen, weil jeder derart genutzte Hektar finanzielle Verluste bedeutet. Vor dem Krieg entfielen 10 Prozent des ukrainischen BIP auf die Landwirtschaft. Die Ukraine versucht, eine alternative Route zu etablieren, indem Schiffe von Tschornomorsk nach Istanbul entsandt werden, die dabei eng in Küstennähe fahren und in ukrainischen Hoheitsgewässern bleiben. Mitte September erreichten die ersten Frachtschiffe Tschornomorsk. Es gibt natürlich keine Garantie, dass Russland Hoheitsgewässer respektieren wird, da das gesamte Schwarze Meer zunehmend militarisiert ist. Nach der Einstellung des Getreideabkommens bis zum Zeitpunkt Anfang November verließen mehr als 700.000 Tonnen Getreide die ukrainischen Häfen über alternative Routen (Reuters 2023b).

Darüber hinaus hat Russland auf Märkten in Afrika gewildert. Russland hat mit der Türkei und Katar ein Abkommen geschlossen, dem zufolge Russland eine Million Tonnen Getreide zu günstigen Preisen an die Türkei verkauft und die Türkei es unter katarisch finanzierter Verfrachtung und Versicherung an ärmere Länder liefert. Russische Offizielle verwiesen darauf, dass dieses Getreide keinen Ersatz für das Getreideabkommen mit der Ukraine darstelle, sondern ärmeren Ländern helfen soll (siehe: TASS 2023d). In Wirklichkeit wollte Russland jedoch damit die Ukraine als Lieferant ersetzen und Kyjiw die benötigten Exportmärkte abnehmen. Putin arbeitet im Grunde an einem Zusammenbruch der ukrainischen Landwirtschaft.

Über den Autor

Stephen K. Wegren ist Distinguished Professor und Professor für Politikwissenschaft an der Southern Methodist University in Dallas, Texas.

Bibliografie

- Birnbaum, Michael; Dan Lamothe. 2023: U.S. Officials Respond to ‘Unconscionable’ Russia Grain Deal Move, in: The Washington Post, 17. Juli 2023; <https://www.washingtonpost.com/world/2023/07/17/russia-ukraine-war-news/#link-XO3USD4QXJHEZAZ5TWUUQN3KFE>.
- Dixon, Robyn. 2023: African Leaders Urge Putin to End Blockade of Ukraine’s Grain, in: The Washington Post, 27. Juli 2023; <https://www.washingtonpost.com/world/2023/07/27/africa-grain-russia/>.
- Dixon, Robyn; Katharine Houreld. 2023: Putin Courts Africa at Summit, but Many African Leaders Stay Away, in: The Washington Post, 26. Juli 2023; <https://www.washingtonpost.com/world/2023/07/26/russia-africa-summit-grain-putin/>.
- The Economist. 2023: Grain Water, 3.–9. Juni 2023, S. 41.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). 2022: The Importance of Ukraine and the Russian Federation for Global Agricultural Markets and the Risks Associated with the War in Ukraine, 2022; <https://www.fao.org/3/cc3317en/cc3317en.pdf>.
- Bonds, Andy; Alice Hancock, Raphael Minder, Susannah Savage. 2023: EU lifts import ban on Ukraine’s grain, in: The Financial Times, 15. September 2023; <https://www.ft.com/content/6b9c528f-9924-4835-8f50-91eca9d3ab4e>.
- Hudson, John; Anastacia Galouchka. 2023: In Repeat Bombing of Odessa, Putin Deepens Economic War on Ukraine, in: The Washington Post, 29. Juli 2023; <https://www.washingtonpost.com/world/2023/07/29/ukraine-grain-agriculture-russia-attacks/>.
- Masih, Niha. 2023: What to Know about the Grain Deal that Russia Just Pulled Out of, in: The Washington Post, 18. Juli 2023; <https://www.washingtonpost.com/world/2023/07/18/russia-grain-deal-ukraine/>.
- Ives, Mike; Gaya Gupta. 2023: Three Neighbors of Ukraine Ban Its Grain as E.U. Restrictions Expire, in: The New York Times, 16. September 2023; <https://www.nytimes.com/2023/09/16/world/europe/ukraine-grain-ban-poland-hungary-slovakia.html>.
- Oreanda News. 2023: Russia Is Going to Build Its Own Fleet to Export Grain, 23. Dezember 2023; <https://www.oreanda-news.com/en/gosudarstvo/russia-is-going-to-build-its-own-fleet-to-export-grain/article1460445/>.
- Reuters. 2023a: Russian Agricultural Bank could have SWIFT access within 30 days, UN tells Moscow, 8. September 2023; <https://www.reuters.com/business/finance/russian-agricultural-bank-could-have-swift-access-within-30-days-un-tells-moscow-2023-09-08/>.
- Reuters. 2023b: UN chief says it will be difficult to revive Black Sea grain deal, 8. November 2023; <https://www.reuters.com/world/europe/reuters-next-un-chief-says-it-will-be-difficult-revive-black-sea-grain-deal-2023-11-08/>.
- Seddon, Max; Henry Foy, Adam Samson. 2023: Russia Pulls Out of Black Sea Grain Deal, in: The Financial Times, 17. Juli 2023; <https://www.ft.com/content/c0c62c3c-54fa-49c7-9d5c-53deb91bf989>.
- Sobolev, Denys. 2023: Grain and Feed Quarterly [=USDA/GAIN Report Nr. UP2023-0025], 15. Juni 2023; https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Grain%20and%20Feed%20Quarterly_Kyiv_Ukraine_UP2023-0025.

Den Handel mit Nahrungsmitteln als Waffe einzusetzen, ist das Gleiche wie der Einsatz von Energielieferungen als Waffe, wenn diese im Winter zurückgehalten oder bei »unfreundlichen« Staaten gedrosselt werden. Und es unterscheidet sich im Grunde nicht von der Verschleppung ukrainischer Kinder oder der wahllosen Bombardierung von Wohngebieten, Krankenhäusern und Schulen. Wir sollten erkennen, dass das Ende des Getreideabkommens den Beginn einer neuen Phase der Aggression gegen die Ukraine markiert.

Übersetzung aus dem Englischen: Hartmut Schröder

- TASS. 2023a: SKTs ne rasreschal prochod nowych sudow w Tschornoje more w ramach zernowoj sdelki s 26 ijunja, in: TASS, 30. Juni 2023; <https://kvedomosti.ru/?p=1140661>.
- TASS. 2023b: Vladimir Putin: sernowaja sdelka priwela k potere \$1.2 mlrd dlja Rossiiskih agrarijew, in: TASS, 19. Juli 2023; <https://dairynews.today/news/vladimir-putin-zernovaya-sdelka-privela-k-potere-1.html>.
- TASS. 2023c: Pol'scha prodlit sapret wwosa serna s Ukrainy posle 15 Sentiabrja na fone besdejstwija EK, in: TASS, 8. September 2023; <https://kvedomosti.ru/?p=1144788>.
- TASS. 2023d: Proekt RF s postavkoj. 1 mln t serna ne javljaetsia al'ternatiwoj sernowoj sdelke, in: TASS, 8. September 2023; <https://kvedomosti.ru/?p=1144799>.
- TASS. 2023e: Prem'er Pol'schi sajawil ob otprawke v EK ul'timatuma o prodlenii embargo na serno s Ukrainy, in: TASS, 12. September 2023; <https://kvedomosti.ru/?p=1145044>.
- TASS. 2023f: Fermery Rumynii trebujut prodlit' sapret na import sernowych s Ukrainy, ugroshaja sabastowkoj, in: TASS, 12. September 2023; <https://kvedomosti.ru/?p=1145053>.
- TASS. 2023g: Wengrija i Bolgarija uslowilis' sohranit' sapret na import serna s Ukrainy do kontza goda, in: TASS, 12. September 2023; <https://kvedomosti.ru/?p=1145039>.
- TASS. 2023h: Prem'er Ukrainy prigrosil obratit'sia w WTO, esli Pol'scha sapretit wwos Ukrainского serna, in: TASS, 12. September 2023; <https://kvedomosti.ru/?p=1145042>.
- TASS. 2023i: Pol'schu ne udowletworit prodlenie embargo na serno s Ukrainy na dwa mesjatsa, in: TASS, 15. September 2023; <https://kvedomosti.ru/?p=1145184>.
- Troianovski, Anton; Declan Walsh. 2023: Putin Promises Free Grain at Africa Summit, Aiming to Help Russia's Image, in: The New York Times, 27. Juli 2023; <https://www.nytimes.com/2023/07/27/world/europe/putin-russia-africa-summit.html>.
- United States Department of Agriculture. 2022a: Grain: World Markets and Trade, Juli 2022; <https://downloads.usda.library.cornell.edu/usda-esmis/files/zs25x844t/h128pp20z/wh247z205/grain.pdf>.
- United States Department of Agriculture. 2022b: Grain: World Markets and Trade, März 2022; <https://downloads.usda.library.cornell.edu/usda-esmis/files/zs25x844t/9593vz755/v979w611p/grain.pdf>. Agriculture. 2022c: Grain: World Markets and Trade, Dezember 2022; <https://downloads.usda.library.cornell.edu/usda-esmis/files/zs25x844t/2514pw18b/vd66x900n/grain.pdf>.

Die strategische Bedeutung des russischen Wolga-Flusssystems

Tinoush Jamali Jaghdani (Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO)),
Mehdi Ketabchy (University of Maryland, USA)

DOI: 10.31205/RA.443.03

Zusammenfassung

Die Wolga ist der wichtigste Bestandteil des Einheitlichen Tiefwassersystems (UDWS) des europäischen Russlands, das eine Verbindung zwischen dem Kaspischen Meer und dem Asowschen Meer herstellt. Nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine 2022 verschob sich die Bedeutung der Wolga als Wasserweg, und gleichzeitig nahmen die Bemühungen der Anrainerstaaten des Kaspischen Meeres im Ausbau ihrer Handelsrouten zu. In diesem Artikel analysieren wir die Rolle dieses Flusses für den Transport von Getreide und anderen Exportgütern über die Häfen am Schwarzen Meer und am Kaspischen Meer, die militärische Nutzung der Wasserstraßen und die kurz- und mittelfristigen Auswirkungen auf Russlands Flusstransport angesichts des anhaltenden Krieges in der Ukraine. Darüber hinaus bewerten wir die klimatischen Risiken für die Wolga und das Kaspische Meer, die sich aus dem menschengemachten globalen Klimawandel ergeben. Der Klimawandel hat das Potenzial, die Transportkapazitäten über die Wolga in der Region einzuschränken. Das übergeordnete Ziel ist es, die strategische Bedeutung des Wolga-Flusssystems für den russischen Handel, Logistik und Sicherheit zu verstehen.

Einführung

Das Kaspische Meer ist das größte Binnengewässer der Welt und Russland, Kasachstan, Turkmenistan, Iran und Aserbaidschan haben direkten Zugang dazu. Es ist ein wichtiger eurasischer Logistikknotenpunkt mit einem breiten Netz an schiffbaren Wasserstraßen (Pritchkin, 2019) und ist über das Einheitliche Tiefwassersystem des europäischen Russlands (UDWS) mit den internationalen Gewässern indirekt verbunden. Das UDWS ist ein System russischer Binnenwasserstraßen, welches das Weiße Meer, die Ostsee, das Kaspische Meer und, über das Asowsche Meer, das Schwarze Meer über die folgenden Flüsse, Seen und Kanäle verbindet: Newa, Ladogasee, Fluss Swir, Onegasee, Weißmeer-Ostsee-Kanal, Wolga-Ostsee-Wasserstraße, Moskauer Kanal, Wolga, Kama, Wolga-Don-Kanal, Don. Russland besitzt 16 % der weltweiten schiffbaren Binnenwasserstraßen und steht damit an zweiter Stelle nach China, das einen Anteil von 18 % hat. Im Durchschnitt befördert das UDWS 70 bis 75 % aller internen Güter und Transporte über alle russischen Binnenwasserstraßen. Die Wolga ist mit über 3.500 km der längste Fluss Europas und ein wichtiger Bestandteil des UDWS. Mit einem durchschnittlichen Abfluss ins Meer von 8.100 m³ pro Sekunde bei Wolgograd ist die Wolga die wichtigste Quelle für den Wasserfluss ins Kaspische Meer (Leumanns, 2016). Der Wasserstand des Kaspischen Meeres ist jedoch in den letzten Jahren erheblich gesunken, was die Transportmöglichkeiten Russlands und Kasachstans bedroht.

Im August 2023 führte Ali Salajegheh, der Leiter der iranischen Umweltorganisation (DOE), welche unter der Aufsicht des iranischen Präsidenten steht, den Rückgang des Wasserspiegels im Kaspischen Meer darauf zurück, dass Russland absichtlich den Wasserfluss von der Wolga in das Kaspische Meer reduziert habe (Sharghdaily, 2023). Später änderte er jedoch seinen Standpunkt und schrieb das Phänomen dem globalen Klimawandel zu. Dieser Perspektivenwechsel löste Diskussionen unter iranischen Politikern, Forschern, Journalisten, Aktivisten und Iranern in der Diaspora aus, die zu allgemeinen Debatten über die Hauptursachen für den sinkenden Wasserspiegel des Kaspischen Meeres führten. In einem Teil dieser Debatte wurde die Russische Föderation beschuldigt, den Wasserfluss von der Wolga ins Kaspische Meer absichtlich zu verringern. Dies veranlasste uns dazu, die Bedeutung der Wolga für die Binnenwasserstraßen in Russland und den Anrainerstaaten des Kaspischen Meeres zu bewerten. Die sich zurückziehenden Küstenlinien des Kaspischen Meeres und die schrumpfende Wasserfläche können erhebliche ökologische, wirtschaftliche und geopolitische Folgen für die gesamte Region haben (Barale & Gade, 2018; Prange et al., 2020).

In dieser kurzen Analyse untersuchen wir die Struktur der russischen Binnenwasserstraßen, insbesondere ihre Anbindung an das Kaspische und das Schwarze Meer. Anschließend wird die Bedeutung der Binnenschifffahrt bewertet, wobei der Schwerpunkt auf dem Getreidetransport zu den Exportpunkten in der Schwarzmeer- und Kaspischen Region liegt. Darüber hinaus untersuchen wir die militärische Nutzung dieser Wasserstraßen und die Auswirkungen klimatischer Veränderungen auf den Wasserstand des Flusses Wolga und damit des Kaspischen Meeres. Schließlich analysieren wir die Rolle des kurz- und mittelfristigen Wassertransports in Russland unter Berücksichtigung des

anhaltenden Krieges in der Ukraine und möglicher zukünftiger Schwankungen der Wasserstände aufgrund von Veränderungen der Niederschlags- und Verdunstungsmuster.

Die Binnenwasserstraßen Russlands, die Bedeutung des UDWS und die Rolle der Wolga

Die Binnenwasserstraßen Russlands beliefen sich im Jahr 2019 auf 101.500 km, von denen 50.000 km schiffbar sind. Aufgrund zu geringer Investitionen und unzureichender Finanzierung in die Infrastruktur der Wasserstraßen ist die standardisierte Größe der Schiffswege zwischen 1990 und 2019 um 30 % zurückgegangen. Die Gesamtlänge der Binnenwasserstraßen ist ebenfalls rückläufig; 2019 bestand die funktionale Anzahl der Binnenflotte aus 11.700 Schiffen mit Eigenantrieb und 5.300 Schiffen ohne Eigenantrieb. Die verfügbaren Informationen zeigen, dass der erhebliche Rückgang von 17,4 % bei den Schiffen mit Eigenantrieb und 34 % bei den Schiffen ohne Eigenantrieb im Vergleich zu 2009 auch auf unzureichende Investitionen in diesen Sektor zurückzuführen ist (Rostislav & Ponomarev, 2020).

Das UDWS ist der wichtigste Teil der russischen Binnenwasserstraßen und verbindet die größten Städte Russlands, darunter Sankt Petersburg, Moskau, Kasan, Nischni Nowgorod, Wolgograd, Rostow am Don und Astrachan (Grafik 1 auf S. 17). Die Länge des UDWS wird auf bis zu 6.500 km geschätzt. Die Tiefe im gesamten UDWS schwankt zwischen 4,0 und 4,5 m, so dass es nicht nur von Flussschiffen und Fluss-See-Klassen durchfahren werden kann, sondern auch von Seeschiffen, Kriegsschiffen und sogar Atom-U-Booten an der Oberfläche.

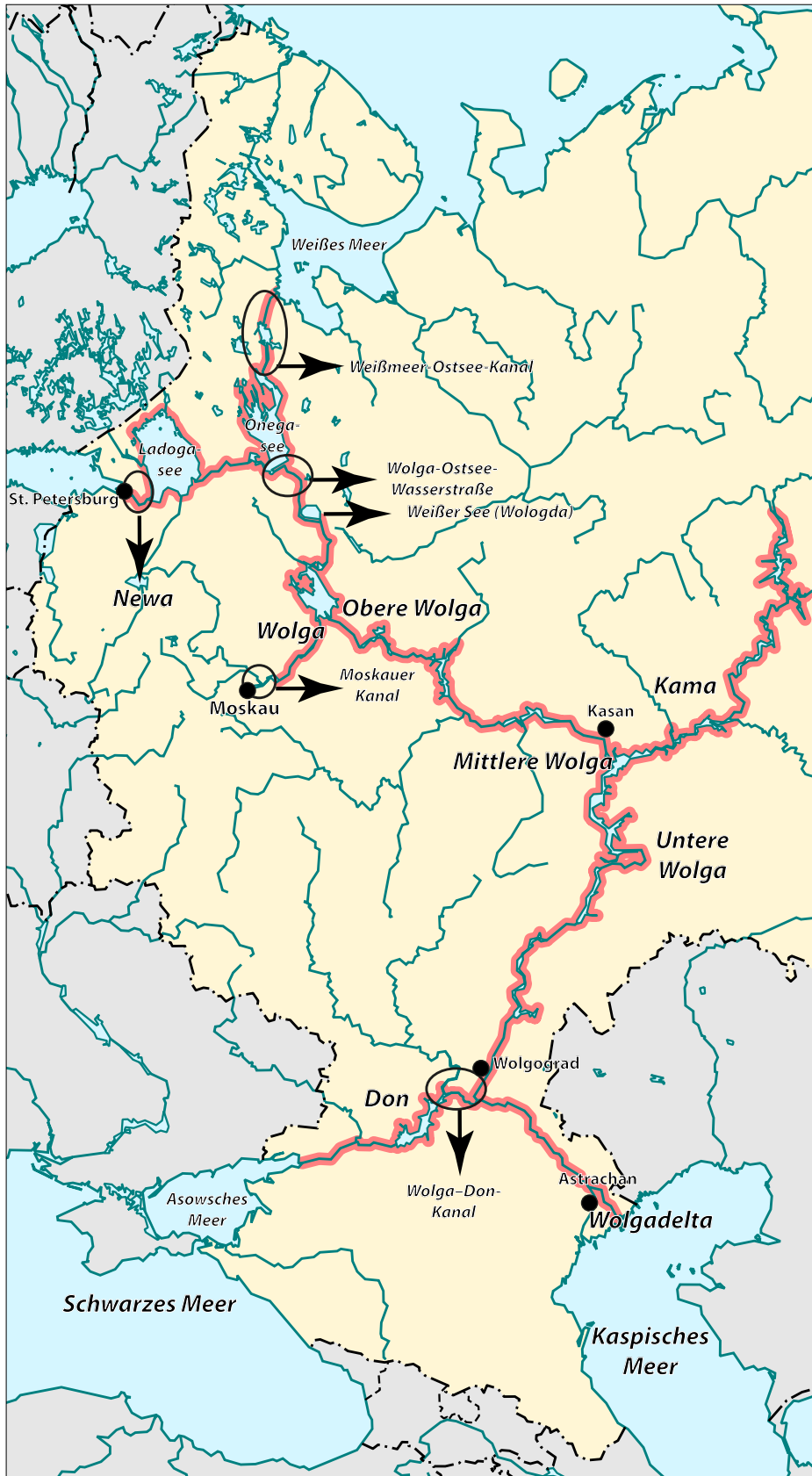
Eine der wichtigsten Komponenten des UDWS ist der Wolga-Don-Kanal, der die Wolga und den Don miteinander verbindet und die Verbindung zwischen dem Kaspischen Meer, dem Asowschen Meer und dem Schwarzen Meer herstellt und zwischen 1949 und 1952 zur Zeit der Sowjetunion erbaut wurde. Er erstreckt sich über eine Länge von 101 km und umfasst 13 Kanalschleusen, 3 Pumpstationen, 22 Schifffahrtskanäle und 2 Schottentore. Da der Don 44 m höher liegt als die Wolga, und sich zusätzlich ein Hügel zwischen Don und Wolga befindet, müssen die Schiffe einen Höhenunterschied von 88 m an der Wolga-Seite überwinden, wenn sie aufwärts fahren, oder 44 m an der Don-Seite, wenn sie abwärts fahren, und umgekehrt. Theoretisch kann der Kanal Schiffe von bis zu 5.000 t tragen. In einigen flachen Abschnitten des Don und der Wolga gibt es jedoch Grenzen von bis zu 3.000 t, die durch einen Ausbau verdoppelt werden könnten (Tirone & Motevalli, 2022). Der Wolga-Don-Kanal ist nur an 200 Tagen im Jahr schiffbar, da er meist von November bis April zugefroren ist.

Die Binnenwasserstraßen Russlands spielen seit dem Zusammenbruch der Sowjetunion eine relativ geringe Rolle im gesamten russischen Binnentransport. Nach den von den russischen Behörden bekannt gegebenen Daten belief sich das auf den Binnenwasserstraßen beförderte Frachtvolumen 1988 auf 582 Mio. t, welches 1996 auf 100 Mio. t sank. Seit 1999 ist das Transportvolumen gestiegen und erreichte 2004 136 Mio. t und 30 Mio. Passagiere. Seitdem schwankt das Beförderungsaufkommen in der Binnenschifffahrt zwischen 150 und 110 Mio. t. Die Schwankungen zwischen dem Gesamtverkehr innerhalb Russlands und der Rolle der Binnenschifffahrt, vorrangig durch das UDWS dargestellt, sind in Grafik 2 auf S. 18 und Tabelle 1 auf S. 21 für den Zeitraum 2006 – 2022 nachzuverfolgen.

Der Umfang der Beförderung auf den Wasserstraßen schwankt im Laufe der Jahre, wie aus Grafik 2 und Tabelle 1 hervorgeht. Der sprunghafte Anstieg des Verkehrsaufkommens in den Jahren 2011 – 2013 ist auf höhere Investitionen der Regierung in die Wasserstraßen in diesem Zeitraum zurückzuführen. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr innerhalb Russlands beträgt etwa 1,5 bis 2,5 %. Nach offiziellen Angaben wurden im Jahr 2017 118,53 Mio. t Güter auf Binnenwasserstraßen befördert, davon 10,3 Mio. t Getreide und Mischfutter. Wie bereits erwähnt, entfallen 70 – 75 % des russischen Binnenschiffsgüterverkehrs auf das UDWS, auf dem jährlich mehr als 12 Mio. Passagiere befördert werden.

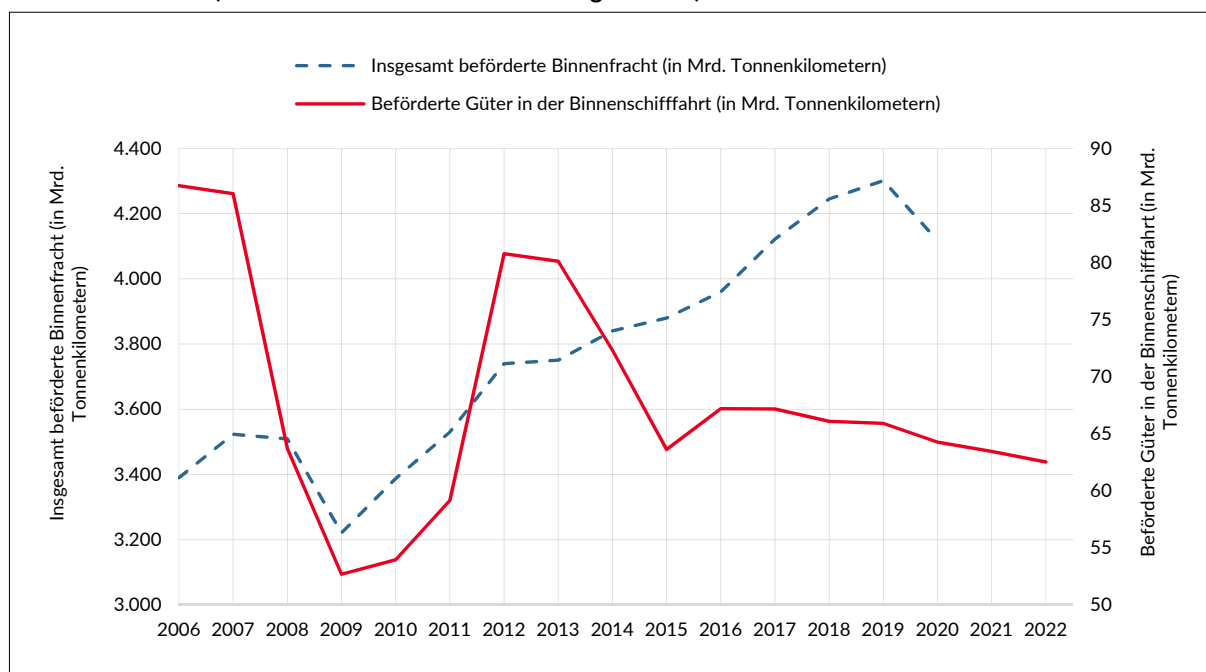
Zugang der ausländischen Flotten zu den russischen Binnenwasserstraßen: Seit 1994 hat Russland schrittweise die strengen sowjetischen Vorschriften von 1936 gelockert, die Schiffen mit ausländischer Flagge die Einfahrt in russische Binnenwasserstraßen untersagten. Diese Änderungen sind jedoch sehr spezifisch und gelten nur für bestimmte Länder. Gegenwärtig gibt es mehr als 130 Häfen an den Binnenwasserstraßen, von denen nur 40 für ausländische Schiffe offene sind (Nikiforov & Burkov, 2020). Seit 2013 erlaubt Russland Sportsegelschiffen und Freizeitbooten unter ausländischer Flagge die Einfahrt in einige Abschnitte der Binnenwasserstraßen. Durch weitere Änderungen der Vorschriften wird die Schifffahrt von Handelsschiffen unter ausländischer Flagge auf Binnenwasserstraßen auf der Grundlage internationaler Verträge und spezieller Regierungsbeschlüsse erlaubt. Die russische Regierung hat Schiffen, die unter der Flagge der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAEU) fahren, die Durchfahrt auf den Binnenwasserstraßen gestattet. Diese Länder verfügen jedoch nicht über eine bedeutende Handelsflotte und können daher praktisch nicht mit der russischen Flotte konkurrieren (Smirnow, 2022). Auch die Tarife und Genehmigungen für die Durchfahrt durch die russischen Binnenwasserstraßen sind teilweise diskriminierend. Aus einigen verfügbaren Informationen geht hervor, dass russische Schiffe für die Durchfahrt durch den Wolga-Don-Kanal etwa 5.000 – 6.000 US-Dollar (USD), während aserbaidjanische und iranische Schiffe etwa 20.000 – 25.000 USD bzw. 30.000 USD zu

Grafik 1: Einheitliches Tiefwassersystem (UDWS) des europäischen Russlands



Quelle: die Karte wurde von Wikipedia-Autor »Hellerick« erstellt (https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:United_Deep_Waterway_System_of_European_Russia.svg), lizenziert unter einer Creative-Commons-Lizenz »Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 nicht portiert« (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.de>); die Karte wurde von der Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen abgewandelt.

Grafik 2: Der gesamte Güterverkehr im Binnenland und der Anteil der Wasserstraßen im Zeitraum 2006 – 2022 (die Daten für 2021 und 2022 sind geschätzt)



Quelle: OECD, ITF, Statista, reportlinker.com; siehe auch Tabelle 1 auf S. 21.

entrichten haben. Dabei ist jedoch ungewiss, ob die russischen Behörden allen Schiffen eine Genehmigung erteilen, da jedes Schiff einzeln geprüft wird.

Militärische Verwendung: Nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine 2022 und der Sperrung des Bosphorus für die russische Kriegsmarine durch die Türkei (gemäß dem Montreux-Abkommen von 1936 (Pedrozo, 2023)) gewann die russische Militärflotte im Kaspischen Meer an Bedeutung. Die russische Flottille im Kaspischen Meer ist die einzige kampfbereite Flottille in der Region des Kaspischen Meeres und ihre militärischen Fähigkeiten gehen über die der Region hinaus (Pritchin, 2019). Die Kaspische Flottille besteht aus 27 Kriegsschiffen, darunter Kanonenboote, Landungsboote, Minensuchboote und Korvetten mit Marschflugkörpern. Monate vor der russischen Invasion in der Ukraine 2022 wurden mehrere Schiffe der Kaspischen Flottille in das Asowsche Meer verlegt, um sich der Schwarzmeerflotte anzuschließen und Seemanöver im Schwarzen Meer durchzuführen (Pedrozo, 2023). Die ausschließliche Kontrolle des Wolga-Don-Kanals durch die russischen Behörden, die die Bewegung von Kriegsschiffen zwischen dem Kaspischen Meer und dem Schwarzen Meer während der eisfreien Zeiten im Frühjahr und Sommer erleichtert, hat Russland die Möglichkeit gegeben, militärische Kräfte in einer strategisch wichtigen Region einzusetzen.

Zukunftspläne für die Binnenschifffahrt: Der schlechte Zustand der Infrastruktur der Binnenschifffahrt als Folge unzureichender Investitionen ist der russischen Regierung seit langem bekannt. Erst in den letzten Jahren kam der Ausbau der Binnenschifffahrt auf die Tagesordnung der russischen Regierung, und es wurden Investitionen zur Stärkung und Erweiterung dieses Systems getätigt, insbesondere für das UDWS. Mit dem Einmarsch Russlands in die Ukraine 2022 und der zunehmenden Notwendigkeit, den Handel über weniger riskante Handelsrouten abzuwickeln, wuchs jedoch das Interesse der russischen Regierung an einer Verbesserung des Transports durch die Region des Kaspischen Meeres. Noch vor Beginn des Krieges, im Februar 2022, wurde der Plan bekannt gegeben, den Kanal zwischen Wolga und Kaspischem Meer bis 2028 wiederherzustellen. Die vorläufigen Baggerarbeiten wurden auf 15 Mio. m³ geschätzt. Im Jahr 2022 sollen mehr als 5 Mio. m³ Aushub und Material ausgebagert worden sein, um eine Schifffahrtstiefe von 4,2 m im Wolga-Kaspischen-Kanal zu gewährleisten. Für 2023 sind 12 Mio. m³ Baggerarbeiten geplant, um eine Schifffahrtstiefe von 4,5 m zu erreichen.

Getreidetransport über Russlands Binnenwasserstraßen: Obwohl der Wolga-Don-Kanal an der Taganrog-Bucht im Asowschen Meer endet, spielt diese Route für den Getreidetransport in Russland eine untergeordnete Rolle. Die Exportdaten zeigen, dass etwa 30 % des russischen Getreides über die flachen Seehäfen des Asowschen Meeres exportiert werden, während 60 % über die Tiefseehäfen des Schwarzen Meeres wie Novorossiysk ausgeführt werden. Im Jahr

2017 wurden rund 7,5 Mio. t Getreide und Futtermittel über die russischen Binnenwasserstraßen exportiert (Egorov, 2021), was ca. 23 % der in diesem Jahr von Russland exportierten 33 Mio. t Weizen entspricht.

Korridore und alternative Transportmöglichkeiten

Das Kaspische Meer ist die einzige Wasserstraße für Länder wie Kasachstan, Turkmenistan und Aserbaidschan, die über den Wolga-Don-Kanal nur begrenzte Verbindungen zu den freien Gewässern der Welt haben. Dies hat das Interesse an einer Ausweitung der Handelswege in der Region über das Kaspische Meer verstärkt. Darüber hinaus haben folgende Faktoren die geopolitischen Interessen in der Region des Kaspischen Meeres verstärkt: (a) das Wirtschaftswachstum in Zentralasien, (b) der Reichtum an natürlichen Ressourcen mehrerer zentralasiatischer Länder und Aserbaidschans, die potenziell exportiert werden können, (c) Chinas Belts-and Road-Initiative (BRI), die durch die Region des Kaspischen Meeres verlaufen soll, und (d) Russlands Interesse an einem Nord-Süd-Korridor, der das Kaspische Meer mit dem Indischen Ozean über iranische Schienen und Straßen verbinden soll. Daher wird versucht, die Handelsrouten zu erweitern. Beispiele dafür sind: der Nord-Süd-Korridor (geplante Verbindung zwischen Russland mit dem Indischen Ozean), der Eurasien-Kanal (Wasserstraßen, die das Kaspische Meer mit dem Asowschen Meer verbinden sollen), der Mittleren Korridor (Ost-West-Korridor durch den Südkaukasus) und der Zangezur-Korridor (Ost-West-Korridor durch den Südkaukasus).

Man kann sagen, dass die Bedeutung des Kaspischen Meeres und der russischen Binnenwasserstraßen zugenommen hat, und jede Veränderung des Wasserstands des Kaspischen Meeres kann sich potenziell auf die oben genannten Initiativen auswirken. Das Kaspische Meer dient als zentraler Knotenpunkt für alle aktuellen und geplanten Wasserwege der Anrainerstaaten. Daher können Schwankungen des Meeresspiegels die Zukunft des Verkehrs in der Region beeinflussen.

Im folgenden Abschnitt werden die jüngsten und erwarteten Veränderungen in diesem See bewertet.

Klimawandel und Schwankungen des Wasserstandes im Kaspischen Meer

Das Kaspische Meer ist als endorheischer Wasserkörper anfällig für Veränderungen der Niederschlags- und Verdunstungsmuster. In den letzten drei Jahrzehnten ist der Wasserstand des Kaspischen Meeres erheblich gesunken. Ausgehend von Beobachtungsdaten ist der Meeresspiegel seit Mitte der 1990er Jahre bis 2022 um mehr als zwei Meter gesunken (Umarov, 2023). Dieses dramatische Schrumpfen des größten Sees der Welt kann schwerwiegende Auswirkungen auf die regionale Umwelt und die Wirtschaft im kaspischen Becken haben.

Als Hauptursache für das Absinken des Pegels des Kaspischen Meeres wurden natürliche Schwankungen ausgemacht, die durch den anthropogenen globalen Klimawandel erheblich verstärkt werden. Steigende Lufttemperaturen aufgrund der globalen Erwärmung führten zu einer erhöhten Verdunstung von der Meeresoberfläche (Wesselingh & Lattuada, 2020). Studien haben ergeben, dass die kumulativen Verdunstungsraten über dem Kaspischen Meer schneller gestiegen sind als die Niederschlags- und Abflussraten, was eng mit den stetig steigenden regionalen und globalen Oberflächentemperaturen zusammenhängt (Chen et al., 2017). Dieser Wasserverlust durch Verdunstung verschärft den abnehmenden Zufluss von Süßwasser aus den in das Kaspische Meer fließenden Flüssen, insbesondere der Wolga. Infolgedessen wurde der Gesamtwasserhaushalt des Kaspischen Meeres stark beeinträchtigt.

Die Prognosen deuten darauf hin, dass der Pegel des Kaspischen Meeres bis zum 21. Jahrhundert wahrscheinlich weiter deutlich sinken wird, insbesondere wenn von hohen Treibhausgasemissionen ausgegangen wird. Modellrechnungen deuten darauf hin, dass bis zum Jahr 2100 ein zusätzlicher Rückgang von 9 – 18 m eintreten könnte (Koriche et al., 2021). Ohne konzertierte globale Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen und zur Begrenzung der weiteren Erwärmung scheint eine ökologische Katastrophe im Kaspischen Becken unmittelbar bevorzustehen. Anpassungsmaßnahmen für die Region, angefangen bei der Wiederherstellung von Feuchtgebieten bis hin zu einer verbesserten wasserwirtschaftlichen Infrastruktur, sind dringend erforderlich, um die Widerstandsfähigkeit zu erhöhen. Die Verringerung der globalen Treibhausgasemissionen ist jedoch nach wie vor von entscheidender Bedeutung, um den langfristigen Rückgang des Meeresspiegels im Kaspischen Meer durch die Begrenzung der Verdunstung und die Abschwächung der Auswirkungen der Klimaerwärmung zu begrenzen. Die potenzielle Umweltkatastrophe im Kaspischen Meer kann als eine Warnung vor den Risiken gesehen werden, die der Klimawandel für Binnengewässer mit sich bringt.

Abschließende Bemerkungen

Nach der Erklärung des iranischen DOE-Chefs im August 2023, in der er behauptete, Russland habe die Wasserzuteilung von der Wolga zum Kaspischen Meer reduziert, sahen wir uns veranlasst, verschiedene ökologische, wirtschaftliche und geopolitische Aspekte im Zusammenhang mit diesen beiden Gewässern zu bewerten. Wie wir gezeigt haben, ist der Wasserfluss der Wolga das Herzstück des russischen UDWS, das die Ostsee, das Kaspische Meer und

das Schwarze Meer miteinander verbindet. Dies ist von großer verkehrstechnischer Bedeutung, insbesondere für die großen Städte Russlands. Darüber hinaus ist sie von militärischer Bedeutung, insbesondere seit Russlands Invasion in der Ukraine im Jahr 2022, da Teile der russischen Flottille vom Kaspischen Meer durch den Wolga-Don-Kanal ins Asowsche Meer verlegt werden. Diese unterstützt die russischen Truppen in den besetzten Regionen der Ukraine, darunter die Krim, Donezk, Cherson und Saporischschja, die das Asowsche Meer umgeben. Wir haben keine Hinweise darauf gefunden, dass Russland neue Dämme an der Wolga baut; im Gegenteil, es gibt Pläne für den Ausbau der Binnenschifffahrt in Russland, die auf die hohe Wasserführung von Flüssen und Kanälen, einschließlich der Wolga, angewiesen ist. Der vom Menschen verursachte globale Klimawandel schränkt jedoch die Möglichkeiten zum Ausbau der Binnenschifffahrt ein, vor allem, weil er zum verstärkten Rückgang des Wasserspiegels im Kaspischen Meer beiträgt. Insgesamt hat der anhaltende Krieg in der Ukraine in Verbindung mit der Abhängigkeit Russlands von der russischen Flottille im Kaspischen Meer und den expandierenden Handelsbeziehungen und potenziellen Abkommen mit Ländern wie dem Iran die militärische und geopolitische Bedeutung des UDWS im Vergleich zu früheren Jahrzehnten erheblich gesteigert. Für Russland ist es entscheidend, diese Bedeutung aufrechtzuerhalten, um eine Nutzung zu vielfältigen Transportzwecken zu ermöglichen.

Über die Autoren:

Tinoush Jamali Jaghdani ist seit Oktober 2016 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO). Er promovierte 2012 in Agrarökonomie mit dem Nebenfach Angewandte Statistik an der Universität Göttingen. Seine aktuellen Forschungsschwerpunkte sind Agrarmärkte und Lebensmittelversorgungsketten, insbesondere die Dauer des Handels, Preisvolatilität, Governance und Marktmacht in Lebensmittelversorgungsketten mit besonderem Fokus auf Transformationsländer und Europa. Darüber hinaus forscht er zu wasserwirtschaftlichen Fragen im Nahen Osten.

Mehdi Ketabchy ist Berater für Wasserressourcen im Bundesstaat Maryland, USA. Gleichzeitig ist er Doktorand an der University of Maryland, College Park, USA. Seine Beratungs- und Forschungsschwerpunkte sind grüne Infrastrukturen, die Verbesserung der Widerstandsfähigkeit von Wasserressourcen, die Anpassung an die Herausforderungen des Klimawandels und Wasserpolitik. Er erwarb seinen zweiten M.Sc. in Biological Systems Engineering am Virginia Polytechnic Institute and State University, VA, USA, und schloss seinen ersten M.Sc. in Environmental Engineering an der Sharif University of Technology in Teheran, Iran, ab. Sie können ihm auf X (Twitter) unter [@MehdiKetabchy](https://twitter.com/MehdiKetabchy) folgen.

Referenzen:

- Barale, V., & Gade, M. (2018). Remote sensing of the Asian seas. In *Remote Sensing of the Asian Seas*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-94067-0>
- Chen, J. L., Pekker, T., Wilson, C. R., Tapley, B. D., Kostianoy, A. G., Cretaux, J. F., & Safarov, E. S. (2017). Long-term Caspian Sea level change. *Geophysical Research Letters*, 44(13), 6993–7001. <https://doi.org/10.1002/2017GL073958>
- Egorov, G. (2021). *Main question (originally in Russian)*. Marine News of Russia (Originally in Russian). <https://morvesti.ru/analitika/1692/89761/>
- Koriche, S. A., Singarayer, J. S., & Cloke, H. L. (2021). The fate of the Caspian Sea under projected climate change and water extraction during the 21st century. *Environmental Research Letters*, 16(9), 094024. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/AC1AF5>
- Leummens, H. J. L. (2016). Volga River Basin (Russia). In C. M. Finlayson, G. R. Milton, R. C. Prentice, & N. C. Davidson (Eds.), *The Wetland Book* (1st ed., pp. 1–11). Springer, Dordrecht. https://doi.org/10.1007/978-94-007-6173-5_88-7
- Nikiforov, V., & Burkov, A. (2020, October 6). *Management of Inland Waterway System of Russia – Admission for Foreign Flag Vessels*. Association of Finnish Waterways. <https://www.vesitiet.org/post/management-of-inland-waterway-system-of-russia-admission-for-foreign-flag-vessels>
- Pedrozo, R. (Pete). (2023). Russia-Ukraine Conflict: The War at Sea. *International Law Studies*, 100(1). <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol100/iss1/1>
- Prange, M., Wilke, T., & Wesselingh, F. P. (2020). The other side of sea level change. *Communications Earth & Environment* 2020 1:1, 1(1), 1–4. <https://doi.org/10.1038/s43247-020-00075-6>
- Pritchins, S. (2019). Russia's Caspian Policy. *Russian Analytical Digest (RAD)*, 235. <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000339658>
- Rostislav, K., & Ponomarev, Y. (2020). The Transportation Complex in Russia in 2019. *Russian Economy in 2019. Trends and Outlooks*, 41, 239–261. <https://doi.org/10.2139/SSRN.3688290>
- Sharghdaily. (2023, August 7). Russia cut the water quota of Caspian. *SHARGH (Title Originally in Persian)*. <https://www.sharghdaily.com/fa/tiny/news-891455>

- Smirnov, A. (2022). Development of international cargo transportation in Russia. *Transportation Research Procedia*, 63, 1979–1983. <https://doi.org/10.1016/J.TRPRO.2022.06.219>
- Tirone, J., & Motevalli, G. (2022). Russia, Iran Defy Western Sanctions By Building New Trade Route. In *Bloomberg*. Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/graphics/2022-russia-iran-trade-corridor/#xj4y7vzkg>
- Umarov, T. (2023, July 27). *Caspian Sea Passes Critical Shallow Point. What is the Reason Behind a Sharp Decline in Water Level in Largest Inland Body of Water? – CABAR.asia*. Central Asian Bureau for Analytical Reporting. <https://cabar.asia/en/caspian-sea-passes-critical-shallow-point-what-is-the-reason-behind-a-sharp-decline-in-water-level-in-largest-inland-body-of-water>
- Wesselingh, F., & Lattuada, M. (2020, December 22). *The Caspian Sea is set to fall by 9 metres or more this century – an ecocide is imminent*. The Conversation. <https://theconversation.com/the-caspian-sea-is-set-to-fall-by-9-metres-or-more-this-century-an-ecocide-is-imminent-152229>

Tabelle 1: Der gesamte Güterverkehr im Binnenland und der Anteil der Wasserstraßen im Zeitraum 2006 – 2022 (die Daten für 2021 und 2022 sind geschätzt)

| Jahr | Insgesamt beförderte Binnenfracht (in Mrd. Tonnenkilometern) | Beförderte Güter in der Binnenschifffahrt (in Mrd. Tonnenkilometern) |
|------|---|---|
| 2006 | 3390,146 | 86,727 |
| 2007 | 3523,107 | 86,027 |
| 2008 | 3509,073 | 63,705 |
| 2009 | 3220,929 | 52,686 |
| 2010 | 3387,568 | 53,955 |
| 2011 | 3529,942 | 59,144 |
| 2012 | 3739,64 | 80,762 |
| 2013 | 3750,303 | 80,101 |
| 2014 | 3840,075 | 72,317 |
| 2015 | 3879,612 | 63,62 |
| 2016 | 3960,122 | 67,194 |
| 2017 | 4121,679 | 67,165 |
| 2018 | 4244,479 | 66,089 |
| 2019 | 4300,741 | 65,906 |
| 2020 | 4117,41 | 64,2594 |
| 2021 | | 63,45 |
| 2022 | | 62,53 |

Quelle: OECD, ITF, Statista, reportlinker.com

CHRONIK

23. – 29. Oktober 2023

| | |
|------------|--|
| 23.10.2023 | Bei einer regionalen Konferenz im Nordwesten Chinas unterzeichnen russische und chinesische Geschäftsleute Kooperationsverträge in verschiedenen Bereichen, nachdem in der Woche zuvor Präsident Wladimir Putin zu einem Staatsbesuch in China eingetroffen war. Im September 2023 betrug der bilaterale Handel zwischen China und Russland 21,18 Mrd. US-Dollar, der höchste Wert seit Februar 2022. |
| 24.10.2023 | Wladimir Nekrasow, Vorstandsvorsitzender von Lukoil, stirbt im Alter von 66 Jahren an einer akuten Herzinsuffizienz, wie der Pressedienst des Unternehmens bekanntgibt. Es ist der dritte Top-Manager des Konzerns, der innerhalb von eineinhalb Jahren unerwartet verstirbt. |
| 24.10.2023 | 62 der 83 Föderationssubjekte haben eine Gesichtserkennungssoftware eingeführt. So zitiert die Nachrichtenagentur TASS Sergej Sutschkow, den Generaldirektor von NtechLab, eines der Unternehmen, das eine solche Software entwickelt. So habe es 2021 in etwa 5 Subjekten Gesichtserkennungssoftware gegeben, die eingesetzt oder getestet wurde. Behördendaten zufolge arbeiten 508.000 Videokameras mit einer Gesichtserkennungssoftware in ganz Russland. Seit Beginn des Krieges gegen die Ukraine hat der russische Staat für Videoüberwachung und Gesichtserkennungssoftware bereits 30,7 Mrd. Rubel (etwa 0,3 Mrd. Euro) ausgegeben. |
| 25.10.2023 | Über 250 Anwäl:innen und Jurist:innen treten in einen Streik, um sich gegen die fehlende Unabhängigkeit im russischen Rechtssystem auszusprechen. Zuvor wurden drei Anwäl:innen von Alexej Nawalnyj bei der Ausübung ihres Mandats festgenommen. Damit wird Nawalnys Rechtsvertretung deutlich erschwert. Den Anwäl:innen wird Extremismus vorgeworfen. 2021 wurde Nawalnys Stiftung für Korruptionsbekämpfung zu einer extremistischen Organisation erklärt. Im Ranking des World Justice Project nimmt Russland für 2023 den 113. Platz ein, den letzten unter den Nachfolgestaaten der Sowjetunion. |
| 25.10.2023 | Offiziellen Angaben zufolge haben die russischen Streitkräfte bisher 385.000 Menschen für den Krieg gegen die Ukraine rekrutiert. |
| 28.10.2023 | Apty Alaudinow, Kommandeur der Spezialeinheit »Achmat« gibt gegenüber der Nachrichtenagentur RIA bekannt, dass die ehemaligen Kämpfer von TschWK Wagner sich massenhaft in den Dienst bei »Achmat« eingliedern. Genaue Zahlen nannte er dabei nicht. In früheren Meldungen sprach er von mehr als 170 ehemaligen »Wagner«-Kämpfern, die in die Spezialeinheit wechselten. |
| 28.10.2023 | Die russische Botschaft in Washington weist in einer Stellungnahme die Behauptungen des Weißen Hauses um die Hinrichtung ihrer Soldat:innen als Lüge zurück. Berichte über Selbstjustiz, Strafen, Folter und Hinrichtungen von Soldat:innen, die sich weigerten, Befehle auf dem Schlachtfeld in der Ukraine auszuführen, tauchen immer wieder auf. |
| 29.10.2023 | In der russischen Teilrepublik Dagestan stürmt eine Menschenmenge den Flughafen von Machatschkala, nachdem dort eine Maschine aus Tel Aviv landet. Der Flugplatz wird vorübergehend geschlossen, ankommende Flugzeuge werden auf andere Flughäfen umgeleitet. Nach Angaben von russischen Medien äußerten sich die Menschen antisemitisch und propalästinensisch und versuchten, das Flugzeug zu stürmen. Offiziellen Angaben zufolge seien mindestens 20 Menschen verletzt worden. Wenig später wird das Gelände des Flughafens geräumt und die Ordnung wiederhergestellt. Sergej Melikow, das Oberhaupt der Teilrepublik, schreibt auf seinem Telegrammkanal: »Wegen der Fakes, die von unseren Feinden verbreitet werden, waren einige noch ganz junge Leute drauf und dran, die Gesetze zu verletzen«. Auch islamische Geistliche sprechen sich gegen Antisemitismus und für einen multiethnischen Nordkaukasus aus. |

Die Chronik wird zeitnah erstellt und basiert ausschließlich auf im Internet frei zugänglichen Quellen. Die Redaktion der Russland-Analysen kann keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben übernehmen.

Zusammengestellt von Anastasia Stoll

Sie können die gesamte Chronik seit 2003 (zusätzlich gibt es eine Kurzchronik für die Sowjetunion ab 1964 bzw. Russland ab 1992) auch auf <http://www.laender-analysen.de/russland/> unter dem Link »Chronik« lesen.

Herausgeber:

Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen
Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde e.V.
Deutsches Polen-Institut
Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien
Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung
Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOIS) gGmbH

Redaktion:

Anastasia Stoll (verantwortlich)
Chronik: Anastasia Stoll
Satz: Matthias Neumann

Wissenschaftlicher Beirat:

Dr. Sabine Fischer, Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin
PD Dr. habil. Linde Götz, Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien
Prof. Dr. Alexander Libman, Freie Universität Berlin
Prof. Dr. Jeronim Perović, Universität Zürich
Dr. Cindy Wittke, Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung Regensburg

Die Meinungen, die in den Russland-Analysen geäußert werden, geben ausschließlich die Auffassung der Autoren wieder.

Abdruck und sonstige publizistische Nutzung sind nach Rücksprache mit der Redaktion gestattet.

Alle Ausgaben der Russland-Analysen sind mit Themen- und Autorenindex archiviert unter www.laender-analysen.de

Die Russland-Analysen werden im Rahmen eines Lizenzvertrages in das Internetangebot der Bundeszentrale für politische Bildung (www.bpb.de) aufgenommen.

ISSN 1613-3390 © 2023 by Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen

Forschungsstelle Osteuropa • Länder-Analysen • Klagenfurter Str. 8 • 28359 Bremen • Telefon: +49 421-218-69600 • Telefax: +49 421-218-69607
e-mail: laender-analysen@uni-bremen.de • Internet-Adresse: <http://www.laender-analysen.de/russland/>



LÄNDER-ANALYSEN



Kostenlose E-Mail-Dienste: Länder-Analysen

 @laenderanalysen

Die Länder-Analysen bieten regelmäßig im kostenlosen Abonnement kompetente Einschätzungen aktueller politischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Entwicklungen in Ostmitteleuropa, Osteuropa und Zentralasien. Alle Länder-Analysen verstehen sich als Teil eines gemeinsamen Projektes, das der wissenschaftlich fundierten, allgemeinverständlich formulierten Analyse der Entwicklungen im östlichen Europa, der Offenheit für verschiedene inhaltliche Positionen und der kostenlosen und nicht-kommerziellen Information einer breit verstandenen interessierten Öffentlichkeit verpflichtet ist. Autor/innen sind internationale Fachwissenschaftler/innen und Expert/innen. Die Redaktionen der Länder-Analysen bestehen aus Wissenschaftler/innen mit langjähriger Forschungserfahrung.

Die deutschsprachigen Länder-Analysen werden gemeinsam von der Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen, dem Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien, der Deutschen Gesellschaft für Osteuropakunde, dem Deutschen Polen-Institut, dem Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien und dem Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung herausgegeben. Die englischsprachigen Länder-Analysen erscheinen in Kooperation der Forschungsstelle Osteuropa mit dem Center for Security Studies (CSS) der ETH Zürich.

Die Länder-Analysen bieten regelmäßig Kurzanalysen zu aktuellen Themen, ergänzt um Grafiken und Tabellen sowie Dokumentationen. Zusätzlich gibt es eine Chronik aktueller Ereignisse.

Belarus-Analysen

Die Belarus-Analysen erscheinen fünf bis sechs Mal pro Jahr.
Abonnement unter: <http://www.laender-analysen.de/belarus/>

Caucasus Analytical Digest

In englischer Sprache. Erscheinungsweise: zweimonatlich
Abonnement unter: <http://www.css.ethz.ch/en/publications/cad.html>

Polen-Analysen

Die Polen-Analysen erscheinen mit Ausnahme einer Sommerpause an jedem ersten und dritten Mittwoch im Monat.
Abonnement unter: <http://www.deutsches-polen-institut.de/newsletter/polen-analysen/>

Russland-Analysen

Die Russland-Analysen erscheinen mit Ausnahme einer Sommerpause ein bis zwei Mal pro Monat.
Abonnement unter: <http://www.laender-analysen.de/russland/>

Russian Analytical Digest

In englischer Sprache. Erscheinungsweise: zweimal monatlich
Abonnement unter: <http://www.css.ethz.ch/en/publications/rad.html>

Ukraine-Analysen

Die Ukraine-Analysen erscheinen mit Ausnahme einer Sommerpause ein bis zwei Mal pro Monat.
Abonnement unter: <http://www.laender-analysen.de/ukraine/>

Ukrainian Analytical Digest

In englischer Sprache. Erscheinungsweise: zweimonatlich
Abonnement unter: <http://www.css.ethz.ch/en/publications/uad.html>

Zentralasien-Analysen

Die Zentralasien-Analysen erscheinen sechs Mal pro Jahr.
Abonnement unter: <http://www.laender-analysen.de/zentralasien/>