

Bloomberg riecht den arktischen Braten: Moskaus eigener Handelsweg wächst und gedeiht

RT DE 26 Juli 2024 21:41 Uhr

Die historisch etablierten, unabdingbar gewordenen Handelsrouten Eurasiens sind bedroht. Westliche Finanzblätter versuchen so unbegeistert wie möglich über die Tatsache zu berichten, dass ausgerechnet Russland schon längst eine fulminante Alternative betreibt.



Gebaut für den Einsatz auf dem Nördlichen Seeweg: Der russische Eisbrecher "Arktika" im Dezember 2021

Von Elem Chintsky

Seit nunmehr zweieinhalb Jahren läuft ein ganz eigener Krieg der Wahrnehmungen in den weltweit polarisierten Medien. Wird sich Russland der verfaulten, bankrotten Interpretation der "internationalen Rechtsordnung" des Westens beugen müssen, oder nicht? Wirken die Sanktionen gegen die Russen – ja oder nein? Im Westen selbst und unter all seinen Unterstützern weltweit (diese Zahl sinkt), sind das immer noch strittige und spannende Fragen, die wie durch Zauberhand unbeantwortet bleiben.

Nicht nur für die prowestlichen Ukrainer ist es wichtig, die durchaus falsche Annahme, dass Moskau die kriegerische Auseinandersetzung in Osteuropa "verlieren wird" zu glauben – auch die westlichen Steuerzahler müssen überzeugt bleiben, dass sie weiterhin im Raum der moralischen Überlegenheit verweilen und Russland im Rahmen eines moralischen Imperativs irgendwann "verlieren muss".

Der Genozid an den Palästinensern durch israelische Hand – unterstützt von den USA, der EU und dem Großteil ihrer Subjekte – rüttelt bereits etwas an diesen tief verwurzelten, dickköpfigen Überzeugungen. Aber auch Neuigkeiten, dass Russland nicht nur mit dem [Internationalen Nord-Süd-Transportkorridor \(INSTC\)](#), sondern mit seiner Nördlichen Seeroute (NSR) maßgebende Alternativen zu der Passage durch den Suezkanal ausbaut, müssen meist eher in der westlichen

Berichterstattung fehlen, damit die falsche Wahrnehmung, wie weiter oben beschrieben, auf zittrigen Stelzen balancierend stehen bleiben kann.

[Eine Ausnahme](#) erschien kürzlich bei der US-amerikanischen Finanznachrichtenplattform *Bloomberg*. Der Autor arbeitet auf der höchsten Stufe der Didaktik und offenbart, dass "westliche Sanktionen und Huthi-Angriffe Russlands arktische Seeroute attraktiver machen". So vermutet er, dass "mehr Schiffe sich wahrscheinlich für die kürzere und sicherere Route nach Asien entscheiden werden". Wer wartet aber in Asien? Nur die weltweit größte Wirtschaftsmacht – einer der engsten Partner Russlands, die Volksrepublik China.

Peking wurde von den USA zur ähnlichen Zeit de facto zur größten Bedrohung für nationale Sicherheit [ausgerufen](#). Als Vorwand benutzen sie die notfalls mit militärischen Mitteln "aufrecht zu erhaltene Unabhängigkeit Taiwans". Dafür haben sich die US-amerikanischen Eliten parteiübergreifend vom Ein-China-Prinzip abgekoppelt – obwohl sie sich völkerrechtlich zu ebendiesem noch im Oktober 1971 gegenüber Peking verpflichtet hatten.

Die Chinesen sind im Ausbau und im Investment dieses nördlichen Handelsweges in der Arktis tief gegenüber den Russen verpflichtet. Die Verträge und Finanzierungsprogramme für die noch geplante Infrastruktur entlang der NSR suchen in der westlichen Welt ebenfalls vergebens ihresgleichen.

Bloomberg macht auf die Tatsache aufmerksam, dass "die Wasserstraße im vergangenen Jahr mit einer Rekordmenge von 36 Millionen Tonnen Fracht passiert wurde, wovon mehr als die Hälfte supergekühltes Flüssigerdgas war". Hier beziehen sie sich auf Aussagen der staatlichen Atombehörde Russlands Rosatom, welche auch signifikant am Betrieb auf der NSR beteiligt ist und mit ihrer Innovation anderswo – nämlich im Bereich der Nukleartechnologie allgemein – die Hälfte des weltweiten Marktes dominiert.

Man bedenke auch, dass Russland selbst noch im Jahr 2022 eine Prognose von nur jährlich 25 Millionen Tonnen verfrachten Erdöls für das Jahr 2025 aufgestellt hatte. Dieses energiepolitische Ziel wurde mit weit über 18 Millionen Tonnen an solcher Fracht für das Folgejahr (2023) bereits fast erreicht.

In dem *Bloomberg*-Artikel wird nicht nur von den argen "westlichen Sanktionen" (mit denen Russland vermeintlich so sehr zu ringen hat, dass es laut dem Internationalen Währungsfonds (IMF) im wirtschaftlichen Wachstum [neue Rekorde schlägt](#)) gesprochen, sondern auch über die "Entscheidung russischer Tanker", die Handelsroute durchs Rote Meer und somit durch den Suezkanal aufgrund der rasant steigenden Risiken vor Ort zugunsten der NSR aufzugeben – verpasst wird aber zu erwähnen, was all die anderen Frachter für Alternativen haben sollen.

Sind sie doch nicht genauso, wenn nicht sogar weitaus mehr, von den kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen den jemenitischen Huthi-Rebellen und Israel im Roten Meer Risiken betroffen? Laut der geostrategisch-moralischen Ratio der Huthi, sind es eben viel eher die westlichen Tanker, die extremem Risiko ausgesetzt sind – die Huthi haben seit Ende 2023 mehrmals zu verstehen gegeben, dass Transportfrachter von Ländern, die den vorsätzlichen Genozid Israels an den Palästinensern unterstützen, an ihrer Passage gehindert werden, als die von zum Beispiel Russland.

Hier wird durch *Bloombergs* Publizistik die Wahrnehmung kreiert, dass nur russische Transportschiffe irgendwelche mittelfristigen Vorteile von der Beanspruchung der NSR hätten.

Gleichzeitig wird verweigert, einen objektiven Direktvergleich zwischen der Handelsroute durch den Suezkanal und den von Russland und China geradezu monopolistisch kontrollierten Seeweg durch die arktischen Gewässer vorzunehmen: Was durch den Suezkanal 48 Tage dauert, nimmt durch die NSR nur 19 Tage in Anspruch – eine Senkung des Zeitaufwandes um 60 Prozent. Auch Treibstoff- und Personalaufwand für diese Strecke sind exzessiv niedriger.

Sicherlich handelt es sich um ökonomische Argumente, die irgendwann auch andere Länder, auch westliche, bemerken sollten. Außerdem hat Russland die einzigsten nuklear betriebenen Eisbrecher (siehe die bereits erwähnte Innovation Rosatoms) weltweit und somit ein exklusives Monopol, um mit der Vereisung der Gewässer im Norden zurechtzukommen – Tendenz weiter steigend. Das bedeutet auch, dass in absehbarer Zukunft perspektivisch eine umfangreiche Erhöhung des Handelsvolumens entlang der NSR vorgesehen ist – zum Beispiel durch Mitglieder der ohnehin steigenden Zahl von BRICS-Staaten.

Erst im vergangenen Februar wollte das World Economy Forum (WEF) die NSR noch nicht in ihren "Top 5-Seehandelsrouten" nennen, aber zeitnah wird sich das wohl ändern müssen, wenn man einen Restfunken Glaubwürdigkeit erhalten möchte.

***Elem Chintsky** ist ein deutsch-polnischer Journalist, der zu geopolitischen, historischen, finanziellen und kulturellen Themen schreibt. Die fruchtbare Zusammenarbeit mit RT DE besteht seit 2017. Seit Anfang 2020 lebt und arbeitet der freischaffende Autor im russischen Sankt Petersburg. Der ursprünglich als Filmregisseur und Drehbuchautor ausgebildete Chintsky betreibt außerdem einen eigenen Kanal auf Telegram, auf dem man noch mehr von ihm lesen kann.*

USA bereiten Eroberung der russischen Arktis vor

RT DE 10 Nov. 2023 18:00 Uhr

Die Arktis war für die Sowjetunion und Russland ein sicheres Hinterland, von wo aus keine Gefahr drohte. Seit die Erderwärmung den Seeweg über das Polarmeer zu einer wichtigen Handelsroute aufsteigen lässt, intensivieren die USA jedoch ihre Planungen, um die Kontrolle über die russische Arktis zu erlangen. Eine Analyse von Wiktorija Nikiforowa.



Ein russischer Eisbrecher bahnt sich den Weg durch das arktische Eis

Von Wiktorija Nikiforowa

"Arktische Apathie" – so bezeichnen die dortigen Militäranalysten die Haltung der USA zu den Problemen der Arktis. Sie wollen aufrütteln und fordern ein Erwachen aus dieser Apathie. Während die Amerikaner den Irak und Afghanistan besetzten, "schlich" sich Russland vorsichtig an die Arktis heran und breitete sich dort an der Küste des Nordpolarmeeres aus. So die Wahrnehmung in den USA.

Städte und Militärbasen, Häfen und Flugplätze, schwer kalkulierbare U-Boote und strategische Bomber, die Nördliche Seeroute und Flüssiggastanker, die sie majestätisch entlangfahren. Nun, so könne das nicht weitergehen, sagen US-Analysten. Ein neuer Bericht der Denkfabrik RAND Corporation empfiehlt dem US-Verteidigungsministerium, dringend etwas dagegen zu unternehmen und Russland aus der Arktis zu verdrängen.

Die RAND-Analysten formulieren die Hauptaufgabe der US-Streitkräfte in der Arktis als denkbar einfach: "Kommen und bleiben". Die US-Marine und Küstenwache, Fallschirmjäger und Marineinfanteristen, U-Boote und Kampfflugzeuge müssen dauerhaft in der Region präsent sein.

Das amerikanische Interesse an der Arktis ist nachvollziehbar. Hier liegt der Nördliche Seeweg, eine moderne Entsprechung des altertümlichen Handelsweges von den Warägern zu den Griechen, und die Kontrolle darüber lässt Russland zu einer der führenden Mächte unserer Zeit aufsteigen. Für

die USA ist jeder Staat, der die globalen Handelswege kontrolliert, ein gefährlicher Feind. Darum legen sie sich mit China im Südchinesischen Meer an. Und in einem anderen Teil der Erde mit Iran – vor allem, weil das Land die Straße von Hormus kontrolliert.

Vor mehr als einhundert Jahren war der kolumbianische Staat der Meinung, dass der Panamakanal ihm gehöre, da er auf seinem Gebiet gebaut wurde. Doch die amerikanischen Bauherren waren anderer Meinung. Sie besetzten kurzerhand das Gebiet um den Kanal und errichteten die Republik Panama, von Anfang an ein US-Protectorat. Niemand erinnert sich heute daran, dass dieses Land ursprünglich zu Kolumbien gehörte und die Amerikaner den Kanal seit mehr als hundert Jahren selbstherrlich kontrollieren.

Der nördliche Seeweg, der sich dank der Erwärmung in der arktischen Zone entwickelt, ist ein ähnlicher Leckerbissen. Nur dass es, anders als im Fall des Panamakanals, für die Amerikaner aus objektiven Gründen viel schwieriger ist, den Leckerbissen zu erbeuten.

Die Vereinigten Staaten wurden spät – erst 1867 – zu einem "arktischen Staat", als der russische Zar ihnen Alaska verkaufte. Von da an bis heute hat sich die Region nicht wirklich entwickelt. Zunächst schöpfen die Amerikaner die Ressourcen Alaskas ab – erinnern Sie sich an Charlie Chaplins "Goldrausch"? – und begingen einen Völkermord an der indigenen Bevölkerung. Dann wurde die Region im Grunde genommen ihrem Schicksal überlassen.

Jetzt, so beklagen die RAND-Analysten, fehlt es Alaska buchstäblich an allem – an großen Flughäfen, die für Militärflugzeuge geeignet sind, an normalen Städten mit entwickelter Infrastruktur, an Militärbasen und vor allem an Tiefwasserhäfen. Es gibt eine Idee (die bereits vom US-Kongress genehmigt wurde), einen solchen Hafen in Nome, einer kleinen Stadt an der Westküste Alaskas, zu bauen. Er würde direkt vor unserer Ostküste liegen, dort auslaufende amerikanische Kriegsschiffe wären sofort in der Beringstraße. Da ist sie, die militärische Kontrolle über die Arktische Seeroute.

Aber nicht nur der Mangel an Infrastruktur und Militärstützpunkten ist ein Problem für die USA. Während Russland über die größte Eisbrecherflotte der Welt verfügt (die RAND-Autoren zählten 55 Eisbrecher verschiedener Klassen), haben die Vereinigten Staaten nur zwei schwere Eisbrecher. Und einer von ihnen soll auch noch "die Verteidigung der USA in der südlichen Hemisphäre sicherstellen" – wahrscheinlich fühlt man sich von den dortigen Pinguinen bedroht. Der zweite, 2020 in Dienst gestellt, hatte einen Fehler in der elektrischen Verkabelung, der einen Brand verursachte und den Eisbrecher erst einmal für ein Jahr lahmlegte.

Jedes Jahr wird in den Vereinigten Staaten rituell über die Notwendigkeit des Baus neuer schwerer Eisbrecher gesprochen und sogar mit deren Bau begonnen, aber die Fristen verschieben sich immer weiter nach hinten. Mit einem einzigen Eisbrecher lassen sich jedoch keine wissenschaftlichen Forschungs- und Aufklärungsaktivitäten realisieren, so die RAND-Autoren.

Als Ausweg wird vorgeschlagen, Satelliten in die militärische Expansion in der Arktis einzubeziehen. Der Bericht listet die Länder auf, deren Eisbrecher, Flugplätze, Militärbasen und Militärpersonal das Pentagon nutzen kann, um in die Arktis "zu kommen und dort zu bleiben".

Zu den genannten potenziellen militärischen Verbündeten gehören Kanada, Norwegen, Schweden und Finnland. Nun, das ist verständlich – arktische Staaten, NATO-Mitglieder. Aber weiter unten in der Liste der Verbündeten stehen Frankreich und Deutschland. Was immer sie mit der Arktis zu tun haben.

Und dann gibt es noch mehr. Auch Australien entpuppt sich plötzlich als Verbündeter der USA bei der Erforschung der Arktis. Obwohl das Land liegt in der anderen Hemisphäre. Oder haben die Amerikaner etwa andere Karten? "Es hat seine eigenen Eisbrecher", kontern die RAND-Autoren. Neben Australien wurde auch Neuseeland eingeladen, sich den Verbündeten anzuschließen. Fehlt nur noch Papua-Neuguinea.

Es sieht nach einem internationalen Militärbündnis unter der Ägide der Vereinigten Staaten aus, das in die russische Arktis eindringen will. Übrigens waren die Invasoren, die vor hundert Jahren den russischen Norden besetzten, ebenfalls ein internationales Bündnis: Amerikaner, Engländer, Franzosen. Nebenbei: Wäre es nicht an der Zeit, eine Klage gegen die Nachfahren der Täter wegen all der getöteten und gefolterten Russen während der Invasion auf den Weg zu bringen?

Trotz der Kritik von RAND ist offensichtlich, dass die USA über die Fähigkeiten für eine militärische Konfrontation in der Arktis verfügen – und diese sind nicht gering. Die Autoren des Berichts erinnern an 70 amerikanische U-Boote, Hunderte Schiffe der US-Marine und der Küstenwache sowie leistungsfähige Überwachungs- und Aufklärungssysteme. Wir haben allen Grund, beunruhigt zu sein.

Was könnte als Vorwand dafür dienen, dass amerikanische Kriegsschiffe und Flugzeuge in der Nähe unserer Küsten auftauchen? Die RAND-Autoren nennen drei Möglichkeiten. Es könnte sich um einen Einsatz zur Rettung einer Mannschaft von einem sinkenden Schiff handeln. Eine Ölpest irgendwo im Arktischen Ozean. Und, was am interessantesten ist, "Aktionen eines bösen Akteurs (bad actor), die darauf abzielen, den Zugang zu blockieren". Aber den Zugang wohin? Ob es sich um Hoheitsgewässer oder internationale Gewässer handelt – das wird nicht angegeben. Wir wissen allerdings sehr genau, wer der "böse Akteur" ist, nicht wahr?

Wie RAND einräumt, besteht das Hauptproblem Washingtons heute darin, dass "Russland den Verkehr auf der nördlichen Seeroute kontrollieren will und die USA damit nicht einverstanden, aber nur begrenzt in der Lage sind, dagegen vorzugehen." Offen gesagt, interessiert heute aber nur noch wenige Menschen, womit die USA einverstanden sind oder nicht.

Übersetzung aus dem [Russischen](#). Der Artikel ist zuerst am 10. Oktober 2023 auf ria.ru erschienen.