

Infrastrukturkonferenz in Jakutsk: Wachstum statt Einschränkungen

Von Rachel Douglas

Die russische Regierung hat große Pläne zur Erschließung Ostsibiriens und der Fernost-Region. Der Hauptstreitpunkt ist die Frage, wie diese Projekte finanziert werden können.

In der ostsibirischen Stadt Jakutsk fand vom 17.-19. August eine zukunftsweisende dreitägige Konferenz zum Thema „Umfassende Infrastrukturentwicklung in Nordost-Rußland: von Grenzen zum Wachstum“ statt. Diese Konferenz, mit Vertretern aller wichtigen regionalen und nationalen Institutionen Rußlands, war typisch für den „optimistischen Geist, der von einer Fraktion in Rußland ausgeht“, wie Lyndon LaRouche es am 11. August im *Weekly Report* seines Aktionskomitees LPAC im Internet formulierte – diese Einstellung sei „eine der wenigen wichtigen Ausnahmen von der in letzter Zeit auf dem Planeten vorherrschenden Rückständigkeit“. Ein Schwerpunkt der Veranstaltung in Jakutsk war das Projekt eines Transportkorridors zwischen Eurasien und Nordamerika mit einer Verbindung über die Beringstraße, ein Großprojekt, für das LaRouche sich schon seit 1978 einsetzt (und eine natürliche Ergänzung und Fortsetzung der Pläne für die Nordamerikanische Wasser- und Stromallianz NAWAPA).

Was über die Diskussionen der Konferenz berichtet wird, unterstreicht nur, was LaRouche zwei Wochen später wiederum im *Weekly Report* erklärte: Wenn die Vereinigten Staaten endlich den Kurswechsel zu produktiver Beschäftigung im Wiederaufbau der Realwirtschaft schaffen, werde der russische Regierungschef Wladimir Putin wahrscheinlich Amerikas „enthusiastischster Partner“ in einem solchen Unternehmen sein. „Die von Putin angekündigten Projektziele laufen in die gleiche Richtung. Rußland ist trotz der harten Zeiten, die es in den letzten Jahren durchmachen muß, ein sehr wichtiges Land, weil es über ein riesiges Territorium mit reichen Rohstoffvorkommen verfügt und Fachkräfte in der Industrie und im Verkehrssektor sowie den wissenschaftlichen Hintergrund hat, um ein wichtiger Faktor bei der Zusammenarbeit zu sein – nicht bloß mit China, mit dem es bereits zusammenarbeitet, sondern auch mit Europa, wenn dieses aus dem gegenwärtigen Schlamassel herauskommt.“

Die Diskussionen in Jakutsk und weitere Debatten über die Finanzierung der Vorhaben in Sibirien und im Fernen Osten Rußlands belegen aber auch, daß es unmöglich sein wird, solche großen Entwicklungsprojekte als eine Art

Rückzugsgefecht im Rahmen des sterbenden alten Weltfinanzsystems zu betreiben. Sie erfordern eine Zusammenarbeit zwischen Nationen, die mit einem Kreditsystem in dem von LaRouche definierten Sinn arbeiten, und die internationalen Vereinbarungen müssen denselben Prinzipien folgen. Zu diesen Prinzipien gehören die grundsätzliche Orientierung der Kreditvergabe an der realwirtschaftlichen Produktion sowie ein Trennbankensystem, das vor der Kannibalisierung durch die Finanzspekulation schützt.

Entwicklungskorridore

Ausrichter der Konferenz in Jakutsk war die Regierung der Republik Sacha – besser unter dem Namen Jakutien bekannt –, unter Beteiligung der russischen Industrie- und Handelskammer sowie des Russischen Rats für das Studium der Produktivkräfte (SOPS). Der SOPS ist eine Gemeinschaftseinrichtung der Akademie der Wissenschaften und des Wirtschaftsministeriums und steht in der Tradition von Wladimir Wernadskijs Kommission zur Erforschung der natürlichen Produktionsressourcen Rußlands (KEPS), die von 1915-1930 bestand. Der SOPS wurde bis zu seinem Tode von dem Akademiemitglied Alexander Granberg geleitet, einem Spezialisten für regionale Entwicklungsprojekte. Granberg setzte sich nachdrücklich für den Bau eines Tunnels unter der Beringstraße ein und unterzeichnete im November 2009 Helga Zepp-LaRouches Aufruf „Der LaRouche-Plan zur Rettung der Weltwirtschaft muß auf die Tagesordnung gesetzt werden!“ Im letzten Jahr gewann der Plan des SOPS für das Beringstraßen-Projekt den Großen Preis für Innovation bei der Weltausstellung in Schanghai.

Der heutige Leiter des SOPS, Dr. Viktor Rasbegin, sagte bei einer Vorausschau auf einer Pressekonferenz in Moskau am 12. August, die Konferenz in Jakutsk solle einen Überblick über die Aussichten für einen multimodalen Korridor zwischen Eurasien und Amerika bieten, und die Industrie- und Handelskammer werde einen „Unternehmensgipfel“ für die arktischen Regionen veranstalten. Im April 2007 hatte Rasbegin bei einer Konferenz in Moskau über „Megaprojekte für den Osten Rußlands“ über das Be-

ringstraßen-Projekt gesprochen, und auf dieser Konferenz wurde auch ein Papier von Lyndon LaRouche „Die politische Weltkarte verändert sich: Mendelejew würde zustimmen“ vorgestellt. Rasbegin schickte auch einen Beitrag zum Thema „Kombinierter Transport zwischen Eurasien und Nordamerika“ an die Konferenz des Schiller-Instituts „Die Eurasische Landbrücke wird Realität“ im September 2007 in Deutschland.

Bei der Pressekonferenz am 12. August sagte Rasbegin: „Um die Kontinente zu verbinden, fehlt nur noch ein Abschnitt von 4000 Kilometern in Rußland und 2000 Kilometern in Alaska und Kanada. Damit ist es ein Schlüsselprojekt, ein Dreh- und Angelpunkt für den Ausbau der Infrastruktur unseres Nordostens insgesamt. Das Projekt sieht den Bau eines integrierten Korridors vor, nicht bloß einer Eisenbahn, sondern auch einer Autobahn und einer Hochspannungsleitung, die die Stromnetze der beiden Kontinente miteinander verbindet. Wenn wir diesen Abschnitt gebaut haben, werden vier der sechs Kontinente über diese Netze miteinander verbunden sein.“

Eisenbahnbau

In den Plänen der Russischen Eisenbahnen für 2016-30 wird dem Bau einer Eisenbahnstrecke nach Magadan und weiter bis zu dem Tschuktschendorf Uelen als potentiellm Ausgangspunkt für eine Unterquerung der Beringstraße vorrangige Bedeutung zugewiesen. Die Unternehmensstrategie sieht bis 2015 als ersten Teilabschnitt den Bau einer Verbindung von der Hauptstrecke der Baikal-Amur-Magistrale (BAM) – die als „zweite Transsibirische Eisenbahn“ noch in sowjetischer Zeit gebaut wurde – nach Jakutsk vor. Die Hauptstadt der Sacha-Republik mit rund 250.000 Einwohnern liegt in 62° nördlicher Breite und hat bis heute keine Bahnverbindung zum übrigen Rußland.

Allerdings stehen die Russischen Eisenbahnen ebenso wie das von der russischen Zentralregierung stam-

mende „Programm für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Fernen Ostens und des Transbaikal bis zum Jahr 2013“ seit dem Ausbruch der Weltfinanzkrise 2007 unter massivem Kürzungsdruck. Der riesige Reservefonds, der aus Erlösen aus dem Erdöl- und Erdgasverkauf angesammelt worden war, wurde für Rettungsmaßnahmen für die Banken verwendet, dagegen wurden die im Haushalt eingeplanten Gelder für Infrastrukturprojekte oft gar nicht überwiesen. Jakunin und andere Verbündete Putins kämpften unermüdlich darum, diese Programme zu retten. Eines ihrer stärksten Argumente ist, daß es ohne eine Wiederbevölkerung und Entwicklung dieser Regionen unmöglich sein wird, Rußland als Nation zusammenzuhalten.

Der Gesandte des Präsidenten für den russischen Fernost-Bezirk, Viktor Ischajew, informierte Putin bei einem Treffen am 16. August: „Die Reduzierung der Ausgaben im Bundeshaushalt, die für die Umsetzung der Maßnahmen [des 2013-Programms] im Fernost-Bezirk vorgesehen waren, beläuft sich auf 80%.“ Im Haushaltsgesetz vom letzten Dezember wurden 147 Mrd. Rubel (rund 24 Mrd.\$) aus den Ausgaben für 2011-13 gestrichen, was bereits eine Reduzierung um 62% bedeutete, und weitere 35 Mrd. Rubel, die freigegeben wurden, flossen in Bereiche, die gar nicht Teil des Programms sind.

Ischajew bat Putin, seinen ganzen Einfluß für die Schlüsselprojekte für den Fernen Osten geltend zu machen. Er schlug vor, bald eine Arbeitsgruppe zu bilden, um die technischen Einzelheiten der schon lange diskutier-



Karte: ib1.keep4u.ru

Eisenbahnpläne für Sibirien und den Fernen Osten Rußlands: die Bahnstrecke von der Baikal-Amur-Magistrale nach Jakutsk (800 km) ist jetzt im Bau und soll nach ihrer Fertigstellung fortgesetzt werden bis zur Beringstraße.

ten Brückenverbindung zwischen der Insel Sachalin und dem eurasischen Festland auszuarbeiten. Die Brücke wird nicht nur Sachalin und das Primorsk-Territorium an der Festlandküste wirtschaftlich enger zusammenführen, sondern auch eine Eisenbahnverbindung nach Japan möglich machen.

Ischajew betonte auch erneut die Bedeutung des Baus eines zweiten Astes der BAM, um den wachsenden Frachtverkehr bei der Erschließung der Rohstoffvorkommen Sibiriens zu bewältigen. Die weiter südlich gelegene alte Transsibirische Eisenbahn ist schon jetzt voll ausgelastet. In seiner Konferenzrede in Jakutsk sagte der Präsident der Sacha-Republik, Jegor Borisow, durch die geplante erweiterte Erschließung der Ressourcen Ostsibiriens werde das Frachtvolumen auf der BAM bis 2020 auf das Vier- bis Sechsfache steigen.

Ischajew und Jakunin hatten Anfang 2010 in einer gemeinsamen Pressekonferenz für den notwendigen Ausbau der BAM geworben, wofür sie in *Nowaja Gaseta*, der Zeitung des früheren Sowjetführers und Londoner Favoriten Michael Gorbatschow, angegriffen wurden.

Jakunin konferierte im vergangenen Juni mit Putin, um dem Premierminister einen umfassenden Überblick über die Investitionen und Pläne der Russischen Eisenbahnen zu geben, was u.a. die Umsetzung einer Direktive für die Ausweitung des Hochgeschwindigkeitsnetzes in vielen Regionen Rußlands betraf.

Wo wird das Geld herkommen?

Wassilij Usolzew, der Vizevorsitzende des Duma-Ausschusses für die Probleme des Nordens und Fernen Ostens, wurde am 18. August im Radiosender *Voice of Russia* über die Konferenz in Jakutsk zitiert: „Das erste und wichtigste ist, die Bevölkerungszahl stabil zu erhalten und einen Bevölkerungszufluß [in die Region] zu erreichen.“ Dazu müßten Straßen und Eisenbahnen gebaut werden, aber auch neue Projekte wie z.B. die „Schaffung eines Getreidekorridors im Fernen Osten“ und ein „leistungsfähiges Stromnetz“. Beide Projekte werden in einer neuen Strategie für die Entwicklung des Fernen Ostens und der Transbaikal-Region bis zum Jahr 2025 miteinander verbunden.

Am 11. August wurde ein weiterer Aspekt der Entwicklung des Fernen Ostens bestätigt, als der Chef der Russischen Weltraumbehörde Wladimir Popowkin ankündigte, daß der Bau des Wostotschny-Kosmodroms in der Amur-Region nahe der chinesischen Grenze – es umfaßt ein Weltraumzentrum und eine Wissenschaftsstadt – im September beginnen werde. Über die kommenden fünf Jahre werden 30.000 Arbeiter mit dem Bau der Forschungszentren, einer Akademie für junge Wissenschaftler, einem Ausbildungszentrum für Astronauten sowie Produktionsanlagen für die Raumfahrt beschäftigt sein.

Wegen der Sorge, wie man die im letzten Jahrzehnt geplanten Entwicklungsprogramme für die Region vor den Haushaltskürzungen retten kann, sind jetzt verschiedene Vorschläge in Umlauf, wo das Geld dafür herkommen soll. Ein Vertreter der Sacha-Republik, Gennadi Alexejew, hat

angeboten, daß seine diamantenreiche Region sich an der Finanzierung der Beringstraßen-Querung beteiligt, insbesondere wenn die Gelder aus dem Bundeshaushalt nicht reichen.

Die Russischen Eisenbahnen kündigten am 22. August in einer Presseerklärung an, daß sie ohne stärkere Beteiligung der Regierung nicht in der Lage sein werden, die Projekte ihres Entwicklungsprogramms für den Fernen Osten zu realisieren. „Das wichtigste Hindernis für eine volle Umsetzung der vorgeschlagenen Aktivitäten zur Entwicklung und Modernisierung des bestehenden Eisenbahnnetzes in Ostsibirien und im russischen Fernen Osten ist der Mangel finanzieller Ressourcen“, heißt es in der Erklärung. „Angesichts der Größenordnung der erforderlichen Investitionen sind die Russischen Eisenbahnen davon überzeugt, daß eine Bewältigung dieser Aufgaben ohne entsprechende Unterstützung durch die Regierung nicht möglich sein wird.“

Leider sind so viele russische Denkfabriken und Medien von Finanzinteressen beherrscht – nicht zuletzt direkt aus London –, daß die Medien ständig die Litanei herunterbeten, eine „private Finanzierung“ des Ausbaus der Infrastruktur sei unvermeidlich. So hieß es am 16. August bei *RIA Nowosti* über Ischajews Einsatz für den Ausbau der BAM, „Experten“ seien überzeugt, daß dieses Projekt 1,1 Mrd. Rubel kosten wird und „durch private Investitionen finanziert werden muß“.

Bei der Konferenz in Jakutsk behauptete ein weiterer Vertreter der Sacha-Republik, Alexej Strutschkow, öffentlich-private Partnerschaften seien der Weg, Gelder für die Finanzierung der Infrastruktur für den russischen Fernen Osten aufzutreiben. Die Republik wolle eine Änderung der Investitionsgesetze auf Bundesebene vorschlagen und in einem regionalen „Gesetz über öffentlich-private Partnerschaften“ Anreize für private Investitionen in Jakutien schaffen. Eine der Plenarsitzungen der Konferenz war den öffentlich-privaten Partnerschaften gewidmet; sie wurde geleitet von Jermolai Solschenizyn von der Firma McKinsey & Co., einem Sohn des verstorbenen Alexander Solschenizyn.

Einige Teilnehmer in Jakutsk präsentierten allerdings eine wirklich großartige Perspektive für die Entwicklung des Kontinents, wozu auch das Beringstraßen-Projekt gehörte. Diese Projekte haben solch eine Größenordnung, daß sie unmöglich durch irgendwelche Anleihen in einem kollabierenden Finanzsystem finanziert werden können, und mit Sicherheit sollte man sie auch nicht den Geiern aus der Finanzwelt überlassen, die im Rahmen der Globalisierung bei „öffentlich-privaten Partnerschaften“ dominieren.

Solche Projekte sind eine Angelegenheit für den Staat, und aus den Erklärungen ihrer Befürworter wird deutlich, daß führende Kreise Rußlands im Fall einer wirklichen Wende in den Vereinigten Staaten sofort bereit wären, zu einer Kreditpolitik des Amerikanischen Systems überzugehen, wie es Lyndon LaRouche in seinem jüngsten Sieben-Punkte-Plan für eine wirkliche wirtschaftliche Erholung ausgeführt hat.