



German Economic Team

Policy Paper [PP/05/2011]

Belarus als Transitland: Wachstumschancen ergreifen!

Frank Meißner

Berlin/Minsk, Dezember 2011

German Economic Team Belarus

Das "German Economic Team Belarus" (GET Belarus) führt seit 2003 eine unabhängige wirtschaftspolitische Beratung von belarussischen Regierungsinstitutionen durch. Dieser Dialog zu wirtschaftlichen Fragen soll den Transformationsprozess der belarussischen Volkswirtschaft begleiten, u.a. durch Heranziehung deutscher und internationaler Erfahrungen.

Im Rahmen seiner Beratungstätigkeit steht GET Belarus dabei auch in einem engen Dialog mit Akteuren der Zivilgesellschaft sowie mit internationalen Organisationen.

Darüber hinaus unterstützt GET Belarus mit seinem gesammelten Know-How und detaillierter Kenntnis der wirtschaftlichen Zusammenhänge des Landes deutsche Institutionen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft.

German Economic Team

c/o Berlin Economics

Schillerstr. 59

D-10627 Berlin

Tel: +49 30 / 20 61 34 64 0

Fax: +49 30 / 20 61 34 64 9

E-Mail: info@get-belarus.de

www.get-belarus.de

Zusammenfassung

Der zunehmende Handel zwischen der EU und Russland bietet für Belarus auf Grund seiner geographischen Lage das Potenzial, seinen bestehenden Anteil an Transitleistungen im internationalen Warenverkehr sowie eigene internationale Transportangebote auszubauen. Damit ließen sich zum einen dringend benötigte Devisen für das Land erwirtschaften und zum anderen ein Beitrag zum Ausbau des Dienstleistungssektors erbringen. Belarus verfügt über ein gut ausgebautes Schienennetz und konnte in den letzten Jahren erhebliche Effizienzgewinne in diesem Segment erzielen. Für den Sektor des Straßengüterverkehrs muss dies erst noch gelingen. Für beide Sektoren muss ein Erneuerungsprozess des Anlagebestandes einsetzen. Nur so kann Belarus Marktanteile halten oder ausbauen. Die aktuelle Wirtschaftskrise behindert hier die Entwicklung. Besonders problematisch gestaltet sich dies im Segment des internationalen Straßengüterverkehrs; hier dominieren ausländische Fabrikate den Fahrzeugbestand. Entscheidend für die Entwicklung wird darüber hinaus sein, wie es Belarus gelingt, administrative Beschränkungen im Grenzverkehr zu reduzieren. Erhoffte positive Wirkungen der Zollunion blieben bisher aus und Kontroll- bzw. Visaformalitäten ziehen auch weiterhin einen Aufwand nach sich, der internationale Spediteure in ihrer Arbeit behindert. Mit der Umsetzung folgender Empfehlungen kann es aus unserer Sicht gelingen, im belarussischen Transportsektor weitere Anteile am internationalen Transportaufkommen zu Lasten der regionalen Konkurrenz auf sich zu ziehen:

- (a) Beschleunigte Umsetzung der betreffenden Regelungen zur Zollunion,
- (b) Reduktion der administrative Vorgänge,
- (c) Modernisierung der Straßen- und Schieneninfrastruktur und Ausbau der verkehrsbegleitenden Dienstleistungen,
- (d) Überarbeitung des Mautsystems,
- (e) Effizienzsteigerungen in der Nutzung von Straßenfahrzeugen,
- (f) Stärkung der heimischen Fahrzeugproduktion,
- (g) Stärkung des Wettbewerbs und Kooperation mit internationalen Speditionen,
- (h) Stärkere Berücksichtigung von europäischen Umweltstandards und
- (i) Langfristige Kapazitätsplanung für den Aufbau von Logistikcentern.

Autor

Dr. Frank Meißner meissner@berlin-economics.com +49 30 / 20 61 34 64 0

Lektor

Robert Kirchner kirchner@berlin-economics.com +49 30 / 20 61 34 64 0

Inhalt

1. Einleitung	5
2. Transportsektor in Belarus	5
2.1. <i>Entwicklung der Transportleistungen</i>	5
2.2. <i>Wertschöpfung des Transportsektors</i>	6
2.3. <i>Export von Transportdienstleistungen</i>	8
2.4. <i>Beschäftigung im Transportsektor</i>	9
2.5. <i>Infrastruktur und Anlagevermögen</i>	10
3. Entwicklung des Sektors	14
3.1. <i>Mögliche Szenarien einer Entwicklung des Straßentransports</i>	14
3.1.1 A: Ausbau als reines Transitland	14
3.1.2 B: Vorrangig Übernahme eigener Transporte	14
3.1.3 C: Integriertes Angebot an Dienstleistungen	15
3.1.4 D: Negativszenario	16
3.2. <i>Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung</i>	16
3.2.1 Zollunion	16
3.2.2 Administrative Rahmenbedingungen	17
3.2.3 Modernisierungsbedarf	17
3.2.4 Wettbewerb und Unternehmensstruktur	18
3.2.5 Effizienzsteigerungen	18
4. Empfehlungen	18
Literatur	20

1. Einleitung

Die zunehmende Integration der Volkswirtschaften Europas in den einheitlichen Wirtschafts- und Währungsraum spiegelt sich in der stetigen Zunahme des Warenverkehrs wider, der nur durch die Krise der Jahre 2008/09 unterbrochen wurde. Neben der Zunahme des Handels innerhalb der EU27 Mitgliedsstaaten wuchs mit der Stabilisierung der Wirtschaft nach der Transformationskrise auch der Handel mit Russland. So betrug der Wert gehandelter Waren im Jahre 2000 mit 87 Mrd. € nur 39% des Wertes im Jahre 2008 (283 Mrd. €) (Eurostat (a)).

Für Belarus bestehen auf Grund der geografischen Lage prinzipiell gute Voraussetzungen, sowohl als Transitland verkehrsbegleitende Dienstleistungen anzubieten als auch durch die Übernahme eigener Transportleistungen Exporte zu generieren. Dabei wird der Handel zwischen der EU und Russland kurz- und mittelfristig zum Haupttreiber der Entwicklung. Darüber hinaus kann langfristig die Zunahme des Handels mit Asien auch für Belarus eine Zunahme der Warenströme durch das Land bedeuten.

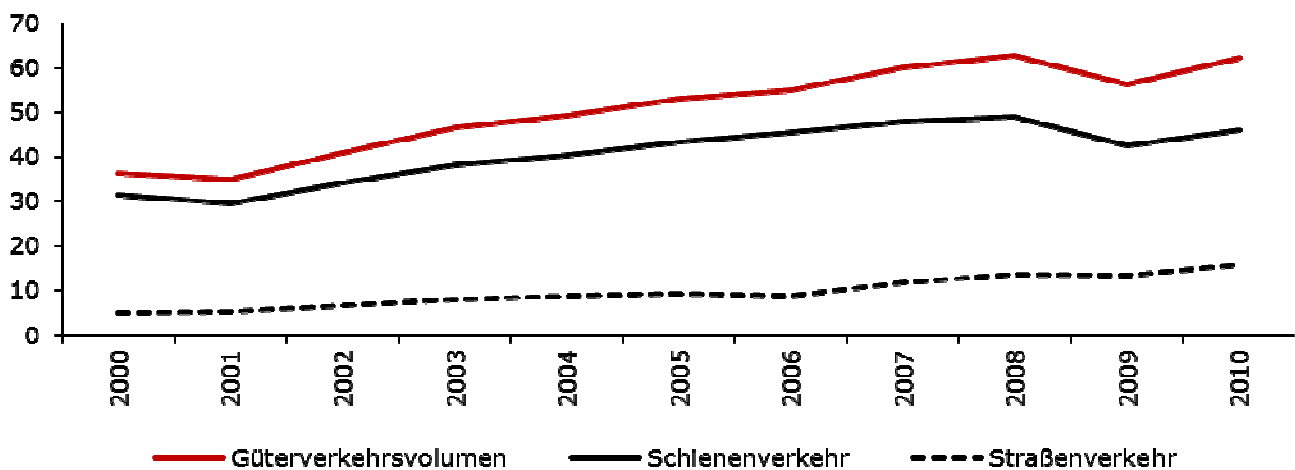
Für Belarus wird es vornehmlich wichtig, die Infrastruktur des Sektors zu modernisieren und administrative Hemmnisse im Transitverkehr abzubauen. Nur so kann gegenüber der starken Konkurrenz Verkehrsleistung behauptet bzw. ausgebaut werden. Eine konsequente Umsetzung der Vorschriften der Zollunion kann helfen, Vereinfachungen für internationale Speditionen zu erbringen. Dies hilft, Aufwand und damit Kosten zu verringern und stabilisiert die Wettbewerbsposition.

2. Transportsektor in Belarus

2.1. Entwicklung der Transportleistungen

Belarus konnte in den vergangenen Jahren von der Zunahme des Handels zwischen Russland und der EU profitieren. Diese positive Entwicklung des Transportsektors zeigt sich in der Entwicklung der Transportleistungen (in Tonnen-Kilometer) - (vergleiche Abbildung 1). Seit den 90er Jahren ist ein kontinuierlicher Anstieg um 77% gegenüber dem Jahr 1995 zu verzeichnen. Verglichen mit der EU27, die im selben Zeitraum einen Zuwachs von 18% aufweisen konnte, ist der Zuwachs damit vier Mal so groß.

Abbildung 1: Entwicklung der Transportleistungen in Belarus (in Mrd. Tonnen-Kilometer)



Quelle: Nationales Statistisches Komitee Belarus

Der Transportsektor wird in Belarus maßgeblich durch den Schienenverkehr bestimmt. Der Anteil des Schienenverkehrs an den gesamten Transportleistungen (in tkm) liegt bei ca. 74% und ist damit signifikant höher als in Westeuropa. Damit ist dieser Verkehrsbereich bestimmend für die Gesamtentwicklung im Sektor. Ursache hierfür ist das in Relation hohe Aufkommen an Schüttgut und an Produkten der Chemieindustrie.

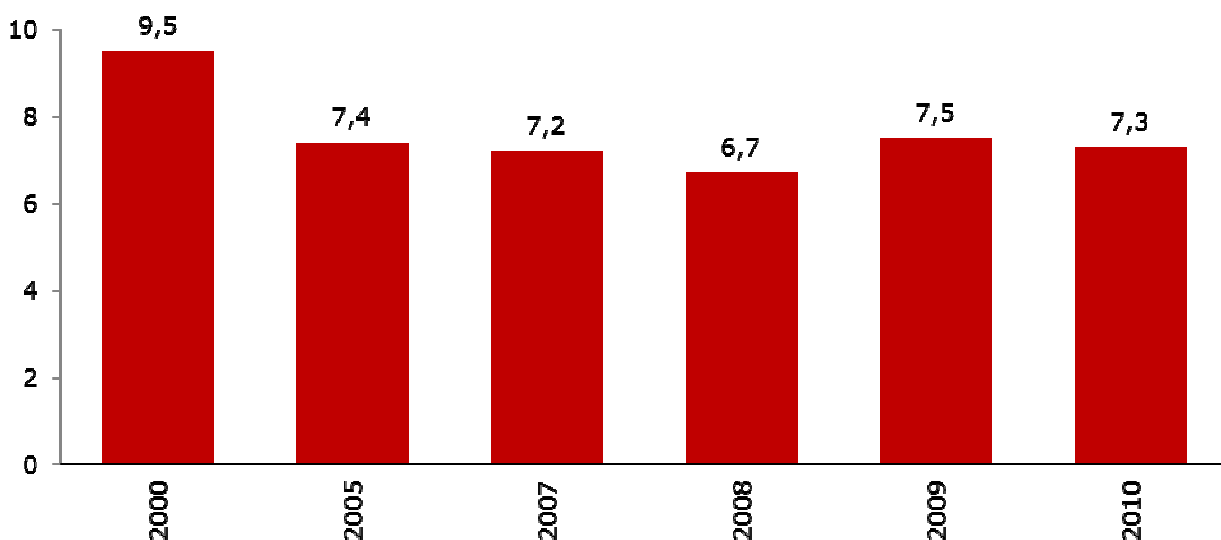
Der Gütertransport im Straßenverkehr hat heute einen Anteil von ca. 25% am Gesamttransportvolumen und hat damit den Stand von 1995 wieder erreicht. Die beiden Bereiche Luftfahrt und Binnenschifffahrt haben mit unter 1% eine nur untergeordnete Rolle bezogen auf das Transportvolumen des Landes.

In der EU wird - im Unterschied zu Belarus - die Entwicklung des Sektors maßgeblich durch den Zuwachs an Transportleistungen über die Straße und den Seeweg bestimmt. Der Anteil an Schienen-, Binnenschiffs- und Luftverkehr blieb hier seit Mitte der 90er Jahre nahezu unverändert auf einem geringen Niveau und macht heute ca. 13% des Transportvolumens aus.

2.2. Wertschöpfung des Transportsektors

Der Verkehrssektor trägt mit ca. 7,3% zum Bruttosozialprodukt des Landes bei. Die ökonomische Bedeutung des Transportsektors ist damit der der Landwirtschaft äquivalent. Im Vergleich mit Belarus macht der Transportsektor in Deutschland etwa 3,3% der gesamten Wirtschaftsleistung aus. Damit ist der Anteil an der Einkommenserzielung für die Volkswirtschaft Belarus als hoch zu bezeichnen. Mit der Zurechnung des Transportsektors zum Bereich der Dienstleistungen trägt der Sektor zum notwendigen Wandel der Volkswirtschaft hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft bei.

Abbildung 2: Anteil der Wertschöpfung des Transportsektors am BIP (in %)



Quelle: Nationales Statistisches Komitee Belarus

Der relative Anteil der Wertschöpfung des Transportsektors am BIP hat sich seit dem Jahr 2000 verändert. So wuchs der Sektor bis 2003 stärker als das BIP. In den Jahren 2004 bis 2008 hingegen lag das allgemeine Wirtschaftswachstum mit 7% bis 11% über dem Wachstum des Transportsektors, so dass dessen Anteil an der Bruttowertschöpfung leicht sank.

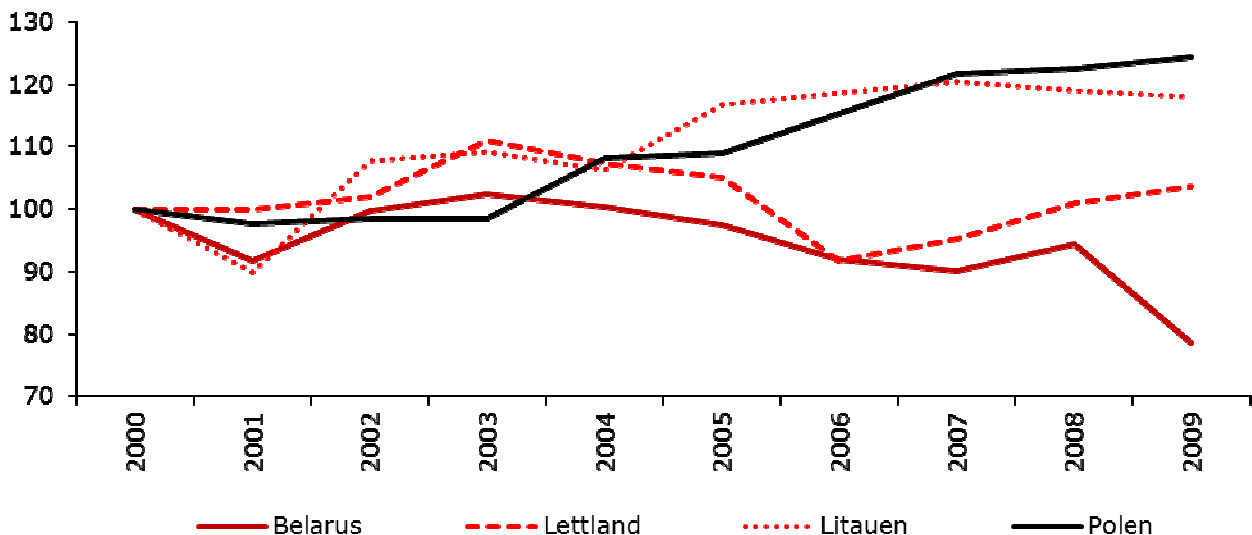
Mit Einsetzen der Wirtschafts- und Finanzkrise in 2008 ist ein weiteres Sinken des Anteils der Wertschöpfung am BIP zu erkennen (2008 = 6,7%). Ursache hierfür ist eine Reduktion der Gesamttransportvolumina in Europa, was Auswirkungen auf die Exporte von Transportdienstleistungen in Belarus hatte und der Sektor damit stärker von der Krise getroffen wurde als andere Sektoren der Volkswirtschaft.

Ähnlich stellt sich die Situation dar, wenn die Transportleistungen (in tkm) ins Verhältnis zum BIP gesetzt werden. In Abbildung 3 ist die Entwicklung der Transportintensität in Belarus und sowie in ausgewählten europäischen Ländern wiedergegeben. Die Entwicklung der Transportleistung erfolgt in einem geringeren Umfang als die BIP-Entwicklung.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Anteil des Transportsektors an der Bruttowertschöpfung des Landes hoch ist, dass seine Bedeutung seit 2005 etwa konstant ist und der BIP Entwicklung folgt, dass aber die Transportvolumina seit 2003 im Verhältnis zum BIP sinken.

Die Entwicklung der Transportintensität muss unter Berücksichtigung der Rolle und der Ziele von Belarus im internationalen Warenverkehr betrachtet werden. Im Allgemeinen spricht eine sinkende Transportintensität einer Volkswirtschaft für Effizienzsteigerungen oder Konzentrationen der Wertschöpfungsstufen und ist zumindest aus ökologischer Sicht positiv zu bewerten. Da Belarus für sich in Anspruch nimmt, als Anbieter von Transportleistungen im internationalen Warenverkehr verstärkt aufzutreten, sollte die Transportintensität der allgemeinen BIP-Entwicklung folgen und somit mindestens konstant bleiben.

Abbildung 3: Entwicklung der Transportintensität in ausgewählten europäischen Ländern % zum Basisjahr 2000



Quelle: Europäische Kommission

Im Vergleich zeigt die Entwicklung der Transportintensität in Europa ein sehr heterogenes Bild. Während ein Teil der neuen Mitgliedsstaaten wie Polen, Slowenien und Litauen die Transportintensität im Vergleich zum Jahr 2000 stark ausbauen konnten (die Effekte der Wirtschafts- und Finanzkrise bleiben hierbei zunächst unberücksichtigt) sank es in anderen Ländern gegenüber 2000, wie z.B. Estland (-38% in 2008) oder Belgien (-27% in 2008). Für

die EU27 als Ganzes ist ein leichtes Wachstum um 3% und für die EU15 ein leichter Rückgang um 4% bis 2008 gegenüber 2000 zu verzeichnen. Mit dem Durchschlagen der Wirtschafts- und Finanzkrise in 2009 sank dann das Güterverkehrsvolumen in Relation zum BIP um 7% (EU27) bzw. 12% (EU15) gegenüber dem Vorjahr. Hierin spiegelt sich der Einbruch des Außenhandels der EU27 wieder. Gegenüber dem Jahr 2008 sanken die Exporte der EU27 um 27% und die Importe um 33% (Eurostat (b)).

2.3. Export von Transportdienstleistungen

Die Wertschöpfung bzw. Leistung des Transportsektors setzt sich aus inländischem Transport und Export von Transportleistungen zusammen. Für die belarussische Volkswirtschaft ist im besonderen Maße der Export von Transportdienstleistungen von Bedeutung, da hierüber dringend benötigte Devisen in das Land fließen.

Die Exporteinnahmen beliefen sich im Jahr 2010 auf 2,5 Mrd. US-Dollar und lagen damit um 50% über dem Wert von 2009 bzw. 32% gegenüber 2008. Importe von Transportdienstleistungen erfolgten 2010 im Umfang von 1,5 Mrd. US-Dollar. Damit konnte ein Nettoexport von 1 Mrd. US-Dollar erreicht werden.

Belarus hat seit dem Jahr 2000 ein positives Wachstum des Exportes von Transportleistungen zu verzeichnen, wobei Effekte der Wirtschafts- und Finanzkrise hierbei unberücksichtigt bleiben (vergleiche Abbildung 4).

Abbildung 4: Wachstum der Exporte von Transportdienstleistungen (in %)

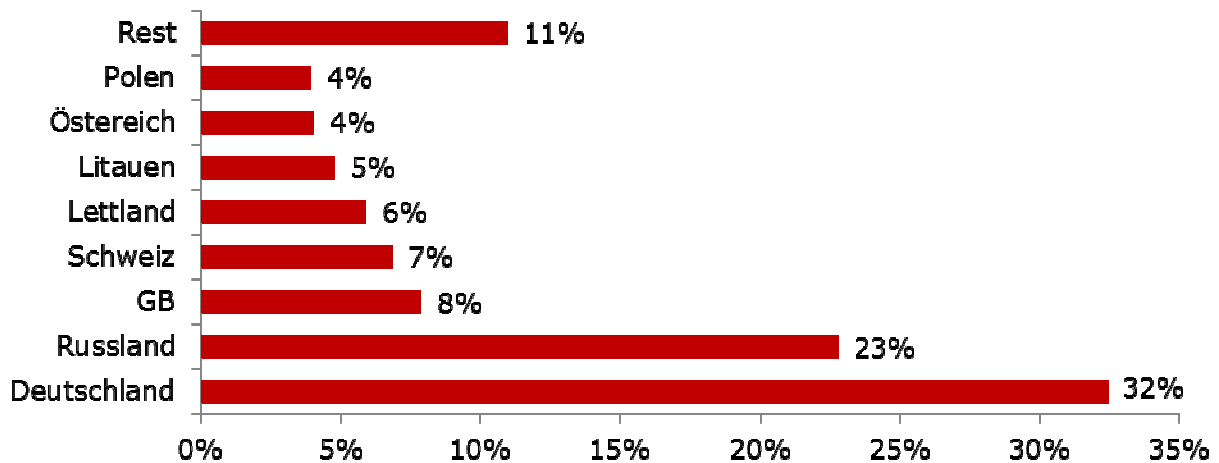


Quelle: Weltbank

Größter Nachfrager nach Transportdienstleistungen belarussischer Anbieter im Straßengüterverkehr ist Deutschland. In 2009 entfielen hierauf laut Nationalem Statistischem Komitee 32% der Exporte von Transportdienstleistungen mit einer Brutto-Wertschöpfung von 128 Mio. US-Dollar. An zweiter Stelle rangiert Russland (23% bzw. 90 Mio. US-Dollar).

Im Schienenverkehr sind es die Niederlande und Zypern (je 99 Mio. US-Dollar), Polen (85 Mio. US-Dollar) und Russland (40 Mio. US-Dollar), die die Hauptempfänger der Dienstleistungen sind. Verzerrungen in der Statistik entstehen durch russische Firmen, die z.B. in Zypern gemeldet sind.

Abbildung 5: Nachfrage nach Transportdienstleistungen 2010 (Straße)



Quelle: Nationales Statistisches Komitee Belarus

Ein Außenhandelsdefizit in den Transportdienstleistungen besteht zu den Nachbarstaaten der Region und wird durch den Schienenverkehr determiniert. Im Jahr 2009 betrug das Defizit für Estland ca. 28,6 Mio. US-Dollar, für Lettland 22 Mio. US-Dollar, für Litauen 75 Mio. US-Dollar und für die Ukraine 6,2 Mio. US-Dollar.

Im Güterstraßenverkehr sind 1.014 belarussische Organisationen und einzelne Unternehmen im internationalen Geschäft tätig. Im Jahr 2010 führten sie 329.434 Fahrten durch (+ 8% gegenüber 2009) und transportierten Waren im Umfang von 3.913.782 Tonnen (+20% gegenüber 2009). Nach Angaben von BAMAP (Belarussische Vereinigung der im internationalen Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen) werden 12.250 Trucks im internationalen Verkehr eingesetzt.

2.4. Beschäftigung im Transportsektor

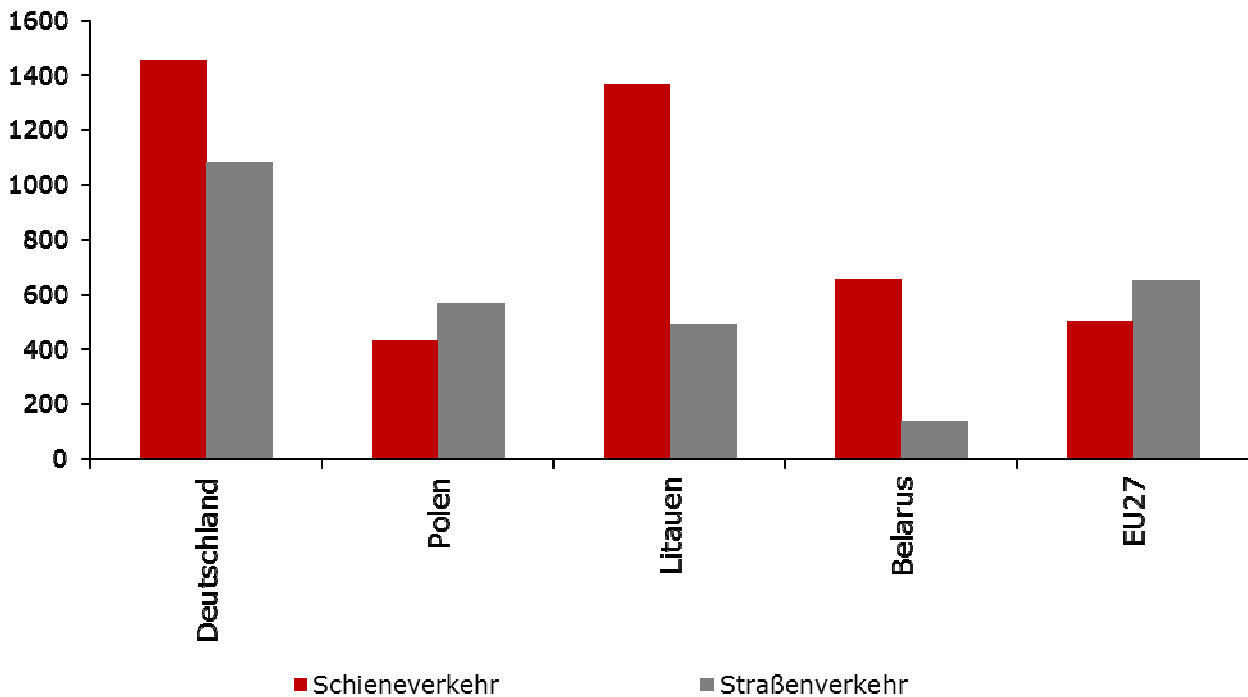
Im Jahr 2010 waren in Belarus 253.100 Erwerbstätige im Transportsektor beschäftigt. 27% entfallen dabei auf den Schienenverkehr und 46% auf den Straßenverkehr (Nationales Statistisches Komitee 2011, S. 30). Seit 2000 stieg die Beschäftigung um 3.000 Personen, wobei bis 2007 ein Sinken der Beschäftigung zu verzeichnen war. Zugenommen hat vor allem die Beschäftigung im Straßenverkehr (+ 4.300 gegenüber 2000). Im Schienenverkehr sank die Beschäftigung um 5.200 im selben Zeitraum. Laut Weltbank (Weltbank 2010) waren in 2009 6,1% der Erwerbstätigen in Belarus im Transportsektor beschäftigt. In Deutschland beträgt dieser Wert etwas über 3,4% (EUC 2010, S. 99).

Im Schienensektor sind Effizienzsteigerungen von ca. 84% seit dem Jahr 2000 zu erkennen. So konnten die Umsätze je Mitarbeiter im Schienenverkehr verdoppelt werden, im Straßenverkehr stagnierten sie allerdings.

Die Transportleistungen je Mitarbeiter (in 1.000 tkm) liegen im Bereich des Schienenverkehrs in Belarus über dem EU27 Durchschnitt, was für hohe Effizienz spricht (vergleiche Abbildung 6). Hingegen befinden sich die Werte für den Straßenverkehr nach wie vor auf einem geringen Niveau, was für Ineffizienzen des Sektors spricht.

Gestützt wird dies durch die Tatsache, dass die Transportleistung je Fahrzeug mit ca. 30.000 tkm/ Jahr (2010) bei 55% des Wertes für die EU liegt.

Abbildung 6: Transportleistung je Mitarbeiter 2010 (in 1.000 tkm)



Quelle: Eigene Berechnung, Nationales Statistisches Komitee Belarus

2.5. Infrastruktur und Anlagevermögen

Das Anlagevermögen des Transportsektors setzt sich aus dem Fahrzeugbestand (LKW, Schienenfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge), den Verkehrswegen (Straßen außer Orts, Schienen und Pipelines) und Gebäuden wie z.B. Terminals zusammen. In Belarus macht das Anlagevermögen des Sektors in 2010 ca. 15,7% des nationalen Anlagevermögens aus. Im Vergleich hierzu beträgt dieser Wert für Deutschland ca. 11% (Jahr 2007)¹.

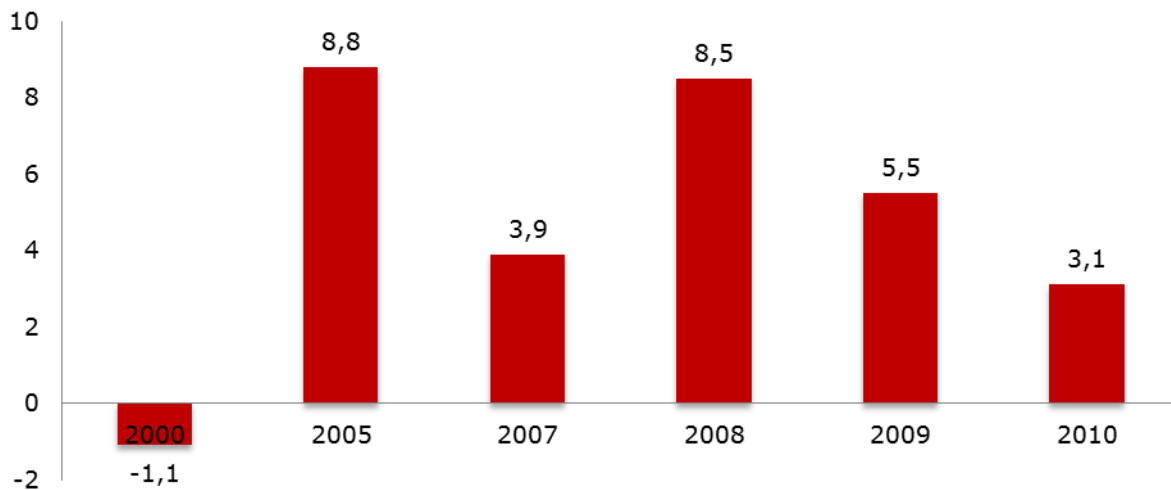
Der größte Anteil am Anlagevermögen entfällt in Belarus auf den Bereich Straßenwirtschaft mit 50% (33.576,7 Mrd. Rubel Anlagevermögen zu aktuellen Preisen) gefolgt vom Schienenverkehr mit 25% (16.844,8 Mrd. Rubel) im Jahr 2010 (Nationales Statistisches Komitee 2011, S. 26).

In

¹ Für die Berechnung des Anlagevermögens des Transportsektors in Deutschland wurde zum einen auf die Angaben der VGR für den Privatsektor und Schätzungen des DIW zurückgegriffen (Destatis 2009 und DIW 2007).

Abbildung 7 Abbildung 7 wird die Veränderung des Anlagebestandes des gesamten Verkehrssektors in Belarus wiedergegeben. Demnach ist der Bestand des Anlagevermögens seit 2000 kontinuierlich gestiegen. Bezogen auf den Zeitraum 2004 bis 2010 entspricht dies einem Zuwachs des Anlagevermögens in konstanten Preisen von 33%.

Abbildung 7: Prozentuale Veränderung des Anlagevermögens zum Vorjahr (konstante Preise)



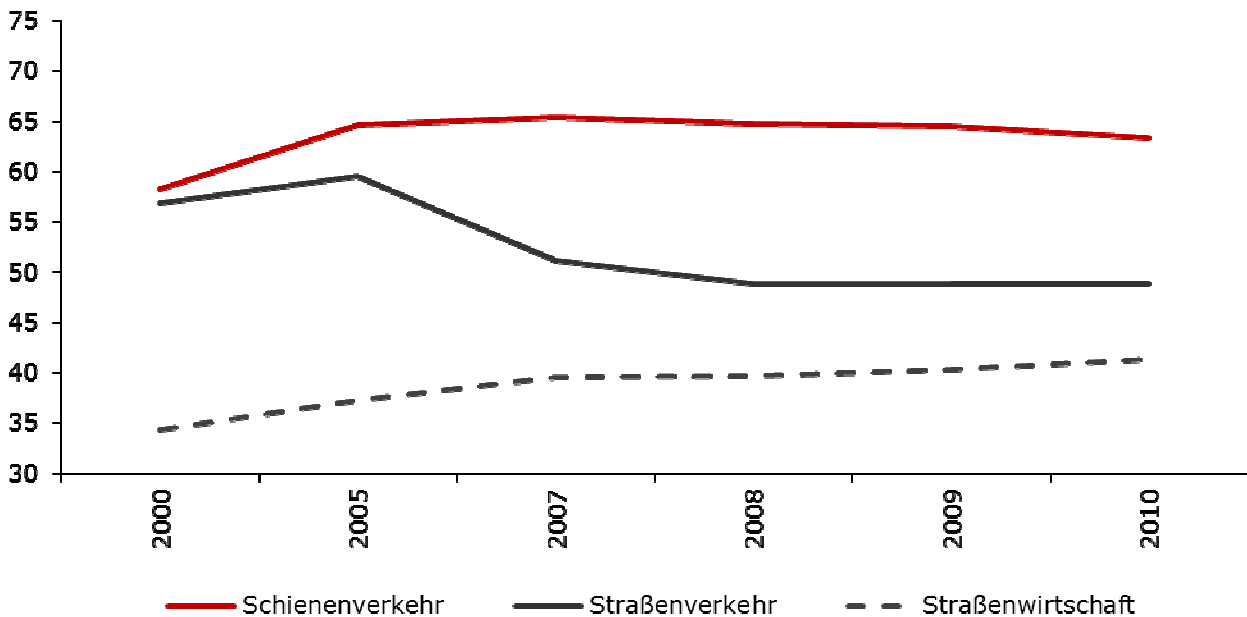
Quelle: Nationales Statistisches Komitee Belarus

Für den Transportsektor als Ganzes ist seit dem Jahr 2000 ein Erneuerungsprozess in Belarus zu verzeichnen. Demnach betrug der Anteil abgeschriebenen Vermögens am Bruttoanlagevermögen des Transportsektors in 2010 48,5% wohingegen es in 2000 noch 52,1% waren. Zum Vergleich hierzu ist der Anteil der Abschreibungen am Bruttoanlagevermögen des Transportsektors in Deutschland mit ca. 30% wesentlich geringer.

In Abbildung 8 ist die Entwicklung des Anteils der Abschreibungen am Bruttoanlagevermögen für den Schienen- und Straßenverkehr aufgeschlüsselt dargestellt. Neben diesen beiden Verkehrsbereichen sind vor allem im Schiffsverkehr und im Flugverkehr die Anteile abgeschriebenen Vermögens am Bruttoanlagevermögen besonders hoch (70% bzw. 64% in 2010). Aber auch im Bereich Straßenwirtschaft, in dem der Bestand an Straßen enthalten ist, ist der Wert mit 41% deutlich höher als in Deutschland (23%.) Im Bereich Straßenverkehr – hierzu zählen u.a. Fahrzeuge – ist seit 2005 ein Erneuerungsprozess zu erkennen der dazu geführt hat, dass sich der Anteil des abgeschriebenen Bestandes von ca. 60% auf 48,8% in 2010 verringert hat. Im Vergleich dazu beträgt der Anteil abgeschriebener sonstiger Anlagen (hierzu zählen Fahrzeuge) am Bruttoanlagevermögen im Sektor Straßenverkehr und Rohrleitungstransport ca. 46%.

Damit ist der Transportsektor nach der Industrie der Sektor mit dem ältesten Anlagebestand. Bei der Ersatzrate dieses Bestandes belegt er jedoch mit einem Wert von 3,4% den letzten Platz und liegt unter dem Durchschnittswert für die gesamte Ökonomie (4,9%) (Statistisches Jahrbuch 2011, S. 284). Die aktuelle Währungskrise engt die Spielräume für den Ersatz von Technik im Sektor stark ein. Dies betrifft vor allem solche Unternehmen, die durch ihre Leistungen nicht in der Lage sind, Devisen einzunehmen.

Abbildung 8: Anteil Abschreibungen am Bruttoanlagevermögen nach Sektor (in %)



Quelle: Nationales Statistisches Komitee Belarus

Bedenklich gestaltet sich die Lage im Bereich der Fahrzeuge von Unternehmen, die im internationalen Transport tätig sind. Bei den 9.190 im internationalen Transportgeschäft tätigen belarussischer Unternehmen unter TIR-System genutzten Fahrzeugen dominieren ausländische Marken. LKWs sind vorrangig Mercedes Benz (30%), Iveco (17,9%) und MAN (11,9%). MAZ und MAZ-MAN machen 6% in diesem Segment aus. Bei Zugmaschinen werden die ausländischen Marken Volvo (17,7%), Scania (17,5%), DAF (12,8%), MB (12,7%) und MAN (12,4%) genutzt. MAZ und MAZ-MAN machen hier ca. 11% aus.

16% der Fahrzeuge sind gegenwärtig unter 3 Jahre alt, 44% haben ein Alter zwischen 3 und 7 Jahren und 40% der Fahrzeuge sind bereits älter als 7 Jahre. Ziel vor der Krise 2008/09 war laut BAMAP im internationalen Verkehr kein Fahrzeug älter als 7 Jahre. Mit Erneuerungsraten von 14% vor 2008 war der Sektor auf einem guten Weg, dieses Ziel zu erreichen. In der Krise sank die Erneuerungsrate auf 3% und konnte sich bisher nicht erholen. Damit führt der Alterungsprozess mittelfristig zu einem Nachlassen der Wettbewerbsfähigkeit. Reparaturen werden häufiger, was laufende Kosten erhöht. Sicherheits- und Umweltstandards werden nicht auf Dauer zu halten sein. Da über 90% der Fahrzeuge westeuropäische Modelle sind, müssen Ersatzteile ebenfalls in Devisen gezahlt werden. Zwar sind Unternehmen, die international operieren in der Lage, Devisen einzunehmen, doch muss berücksichtigt werden, dass sie über diese Einnahmen nur begrenzt verfügen können und ein Zwangsumtausch von 30% in Rubel besteht.

Belarus verfügt über eine entwickelte Fahrzeugproduktion. Im Jahr 2010 produzierten belarussische Unternehmen 13.303 LKW und weitere 1.060 Frachtfahrzeuge. Gegenwärtig übersteigen die Importe von Transportfahrzeugen die Exporte, wohingegen im Segment der LKW die Exporte um 900 Fahrzeuge höher sind als die Importe. Bezogen auf alle Fahrzeugtypen (Anhänger, Spezialfahrzeuge, Lokomotiven) besteht allerdings eine Diskrepanz von Im- zu Exporten, so dass ein Außenhandelsdefizit in diesem Sektor entsteht.

Tabelle 1: Produktion, Import und Export von Fahrzeugen im Straßengüterverkehr

	Produktion	Export	Import
LKW	13.303	6.900	6.000
Sonstige Frachtfahrzeuge	1.060	30	702

Quelle: Nationales Statistisches Komitee (a)

3. Entwicklung des Sektors

3.1. Mögliche Szenarien einer Entwicklung des Straßentransports

Gegenwärtig bestehen vier Szenarien einer weiteren Entwicklung für den Sektor in Belarus und die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen wird kurzfristig darüber entscheiden, welches dieser Szenarien zur Realität wird.

3.1.1 A: Ausbau als reines Transitland

Zum einen ist es möglich, dass sich Belarus allein darauf konzentriert, seinen Anteil an internationalen Transportdienstleistungen zu erhöhen und so Exporte von Transportdienstleistungen zu generieren.

Belarussische Spediteure würden dann primär internationale Routen nutzen. Der Ausbau belarussischer Infrastruktur ist nur begrenzt notwendig. Der Kapitalbedarf in so einem Szenario reduziert sich auf die erforderlichen Investitionen in den Fahrzeugpark. Mit einer (angestrebten) Nutzungsdauer von sieben Jahren ist das Kapital nur verhältnismäßig kurz gebunden und es bestehen kurze Amortisationszeiten. In einem Markt mit vielen Anbietern reduziert sich so das Risiko und ist auf viele Unternehmen verteilt.

Nachteilig ist, dass ohne den Ausbau eigener Infrastruktur – wie Logistikcentern für die Distribution und Umverladung und neue Straßenwege – der Sektor nur begrenzt auf sich ändernde Nachfragen und Kundenwünsche eingehen könnte. Belarussische Spediteure würden verstärkt auf die Zusammenarbeit mit internationalen Logistikanbietern angewiesen sein. Dies reduziert die eigene Marktstellung.

3.1.2 B: Vorrangig Übernahme eigener Transporte

Zum anderen kann Belarus bei Verringerung der eigenen Transportleistungen seine Stellung als Transitland versuchen auszubauen.

Durch den Ausbau des Straßennetzes und direkter und indirekter Dienstleistungen im Transportbereich kann Verkehr auf die Korridore gelenkt werden, die Belarus durchqueren. Hierzu ist die Modernisierung des Straßen- (und Schienen-)netzes notwendig und eine Verbesserung der verkehrsbegleitenden Dienstleistungen wie Hotels, Werkstätten und Rastplätze. Einnahmen lassen sich durch die Vornahme von Dienstleistungen in den Logistikcentern und durch die verkehrsbegleitenden Dienstleistungen erzielen.

Eine weitere Einnahmequelle wird in diesem Szenario durch Mautzahlungen möglich. Hierzu ist eine Anpassung des Mautsystems erforderlich. Gegenwärtig werden Zahlungen in im Äquivalent von 15 bis 35 Euro pro Fahrzeug notwendig. Diese pauschalierte Erhebung hat auf

der einen Seite administrative Vorteile, da eine einfache Umsetzung möglich ist. Andererseits wäre eine Zahlung in Abhängigkeit von zurückgelegter Strecke und genutzter Strecke für Steuerungszwecke von Vorteil. So ließen sich z.B. Verkehrsströme über spezielle Routen leiten. Die Einführung eines Erhebungsverfahrens – z.B. Satelliten gestützt – kann weiterhin die administrative Bearbeitung erheblich reduzieren helfen.

Der Kapitalbedarf ist gegenüber dem Szenario A höher, da Investitionen in den Straßenbereich umfänglich sind und durch den Staat zu tragen sind. Positive Externalitäten ergeben sich allerdings für belarussische Bürger und Unternehmen, da diese ebenfalls neue Straßen nutzen.

Auch in diesem Szenario könnte Belarus nur bedingt auf sich ändernde Nachfragewünsche eingehen, da allein die Infrastruktur für den Logistikbereich nicht geeignet ist, Angebote umfänglich anzupassen. Änderten sich Transportrouten, könnten zudem sehr schnell Einnahmen entfallen. Hierauf könnte ohne eine eigene Fahrzeugflotte nicht reagiert werden.

3.1.3 C: Integriertes Angebot an Dienstleistungen

Offensichtlich muss Belarus bestrebt sein, zum Anbieter eines diversifizierten Transportangebots zu werden. Das beinhaltet sowohl den Aufbau eines umfassenden Dienstleistungsangebots rund um den Bereich Logistik als auch in signifikantem Maße vorhandene eigene Transportkapazitäten im Straßen- und Schienenbereich.

Die Stellung als Transitland und der Ausbau der eigenen Transportpotenziale im internationalen Warenverkehr schließen sich nicht aus **sondern können sich positiv bedingen**. So wirken sich Erneuerungen der Straßen (und auch Schienen) -infrastruktur positiv auf heimische Transportdienstleister als auch ausländische Transporte aus. Gleiches gilt für begleitende Dienstleistungen wie Lager, Werkstätten und Hotels. Maßgeblich für die Entwicklung des Transportsektors ist es, dass eine Diversifikation von Leistungen zu Effizienzsteigerungen für Importeure und Exporteure führen kann. Dies umfasst eine Diversifikation von Fahrzeugtypen und –größen sowie fracht- und adressatenspezifische Wahl von Übergabepunkten und Wegstreckennutzung. Es wäre somit für Belarus nicht ratsam nur Transitleistungen anzubieten oder sich nur auf den Ausbau der Dienstleistungsexporte im Transportsektor zu fokussieren.

So lassen sich Transportleistungen direkt an Nachfragewünsche anpassen, was u.a. bedeutet, dass Übernahme- bzw. Übergabeorte variabel wählbar sind, Umverladungen möglich werden und Transporte durch die effizienteste Transportart durchgeführt werden.

Der Kapitalbedarf ist in diesem Szenario der höchste und es muss geprüft werden, in welchem Umfang ein Wachstum des Sektors sinnvoll ist. Hierzu gehört u.a. eine genaue Kapazitätsplanung für den Bau weiterer Logistikcenter und die Sanierung im Straßenbereich.

Positive ökonomische Wirkungen sind nicht auf den Transportsektor allein beschränkt. Eine Zunahme der Bautätigkeit und die Möglichkeit, die nationale Fahrzeugproduktion auszuweiten, schaffen Einkommen und Beschäftigung.

Gegenwärtig sind MAZ Fahrzeuge nur bedingt geeignet, transeuropäische Routen zu befahren, was sich am oben beschriebenen Fuhrpark der belarussischen Anbieter widerspiegelt. Aus makroökonomischer Sicht wäre es jedoch für die belarussische Volkswirtschaft wichtig, eine Ausweitung von Transportleistungen im Straßengüterverkehr durch im Land produzierte Fahrzeuge zu ermöglichen. Nur so kann ein Großteil der Wertschöpfung in der heimischen

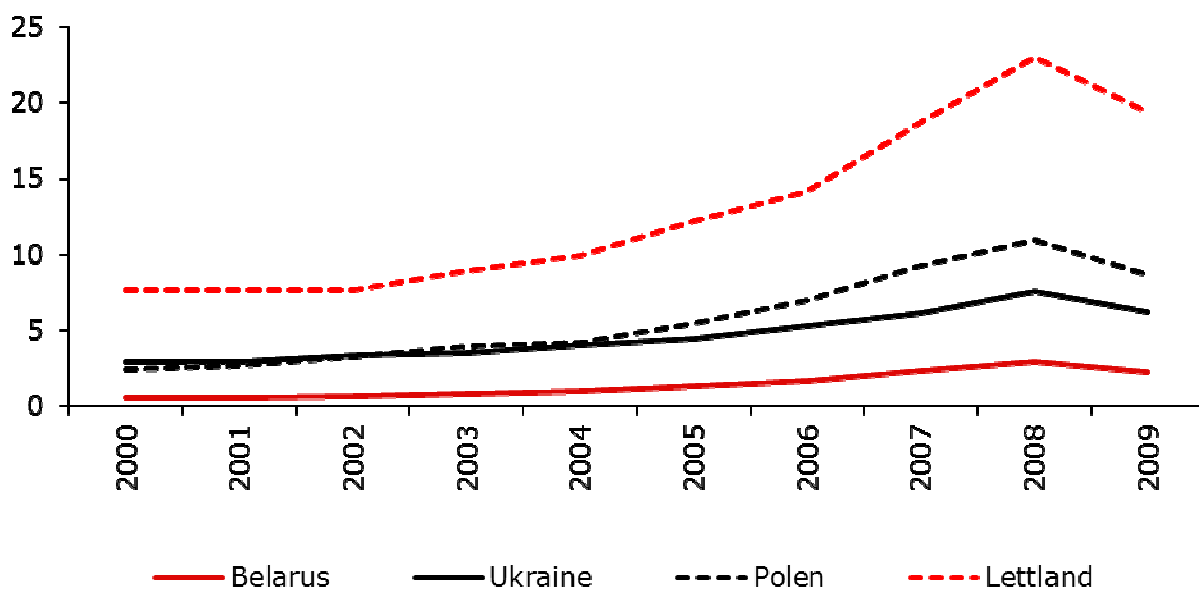
Wirtschaft verbleiben. Kooperationen mit internationalen Fahrzeugherstellern – wie bereits mit MAN – wären hierfür geeignet, technisches Wissen in das Land zu holen.

3.1.4 D: Negativszenario

Allerdings besteht neben diesen Positiv-Szenarien auch die Gefahr, dass Belarus Anteile an Transportkapazitäten und Transitaufkommen verliert.

Belarus sieht sich in der Region einer starken Konkurrenz gegenüber. Diese besteht gegenwärtig hauptsächlich zu Polen und Lettland. Beide Länder verfügen über Anbindungen zur Ostsee und können damit verschiedenen Transportleistungen integriert anbieten. Das Wachstum beider Länder zeigt den deutlichen Vorsprung, der sich in den vergangenen Jahren gegenüber Belarus ergeben hat (vergleiche Abbildung 9).

Abbildung 9: Export von Transportdienstleistungen aller Art (in Mrd. US-Dollar)



Quelle: Weltbank

Die Entwicklung der kommenden Jahre wird maßgeblich davon abhängen, ob es Belarus gelingt, die Herausforderungen die sich für den Sektor und die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung ergeben zu meistern.

3.2. Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung

3.2.1 Zollunion

Die Zollunion mit Russland und Kasachstan kann langfristig positive Wirkungen haben, da Transporte und Transite vereinfacht werden. Eine Aufhebung der Kontrollen an der Grenze zwischen Russland und Belarus erfolgte zum 1. April. Durch die Abkürzung von Zollverfahren, einheitliche Standards bei Transporten nach Russland und die mögliche Entzollung innerhalb Belarus kann der Aufwand reduziert werden. Für internationale Spediteure hätte eine zügige Umsetzung somit Anreizwirkung.

Gegenwärtig sind die Regelungen zur Zollunion jedoch noch nicht in allen für den Warenverkehr relevanten Segmenten geklärt bzw. umgesetzt (vergleiche Rzd). Eine

Vereinheitlichung der notwendigen Bestimmungen für den Warentransit ist bisher nur bedingt vorgenommen worden. Damit bleiben – gerade für internationale Spediteure – die zu erwartenden positiven Wirkungen der Zollunion aus.

3.2.2 Administrative Rahmenbedingungen

Die Gestaltung administrativer und organisatorischer Rahmenbedingungen hat für internationale Spediteure eine direkte Kostenwirkung und bestimmt damit ihre Gewinnerwartungen. Solche Rahmenbedingungen sind u.a. die Visa- und Einreiseformalitäten für Fahrer, Kontrollen der Fahrzeuge bzw. Fracht und damit verbundene Wartezeiten an den Grenzen. In einer nicht repräsentativen Befragung deutscher Speditionen wurden die aus ihrer Sicht zum Teil hohen Kontrollaufwendungen und teilweise unklaren Regelungen beanstandet.

Belarus belegt 2011 im „Doing-Business“ Teilindikator „Grenzüberschreitender Handel“ nur den 128. Platz (von 183). Gravierende Probleme bestehen weiterhin in den Zollverfahren und Kontroll- bzw. Einreiseformalitäten, welche sehr umfänglich sind und Misstrauen signalisieren.

Zwar kommt das Nelti-Projekt, das die Bedingungen des Transportes zwischen Europa und Asien untersucht, zum Ergebnis, dass die Grenzen Belarus zu den „leichten“ gehören, wenn man sie auf der Destination Asien (bzw. Russland) und Mitteleuropa mit Ländern wie Turkmenistan, Aserbaidschan und der Türkei vergleicht. Doch muss Belarus entscheiden, ob es bestrebt ist, europäische Standards einzuführen oder in alten Mustern verharren will.

3.2.3 Modernisierungsbedarf

Für eine weitere kontinuierliche Entwicklung hin zu einem Anbieter von Transportdienstleistungen ist es dringend erforderlich, dass Belarus sein bestehendes Straßen- und Schienennetz modernisiert. Dies betrifft nicht in erster Line den Neubau von Straßen (bzw. Schienensträngen), sondern vielmehr den Ausbau bestehender. Gleichzeitig sollte – eine langfristige Entwicklung im Blick habend – eine Umgehung von bewohnten Gebieten überdacht werden um die Beeinträchtigung der Bevölkerung zu verringern. Hierzu würde auch eine mögliche Reorganisation der Straßennutzungsgebühren beitragen, da sich hiermit Verkehrsströme leiten ließen.

Nach Angaben der Weltbank sind für die Modernisierung des Schienenfahrzeugbestandes allein 252,74 Mio. US-Dollar jährlich über mehrere Jahre notwendig. Bezogen auf die Wirtschaftsleistung des Landes entspräche dies etwa 0,2 - 0,3% des BIP.

Des Weiteren ist ein Ausbau an verkehrsbegleitender Infrastruktur hilfreich. Hierzu zählen Rastplätze und Hotels, über die zusätzliche Einnahmen zu generieren sind sowie Lager- und Umschlagkapazitäten in Logistikcentern.

Mit dem Aufbau weiterer Logistik-Center in Belarus soll die Infrastruktur für eine Zunahme des internationalen Warentransports hergestellt werden. Zur Begründung wird angeführt, dass durch höheren Wettbewerb Monopolrenten reduzieren und somit Kosten verringert werden können. Für den Großraum Minsk sind allein 35 neue Center geplant, landesweit sollen laut BAMAP über 60 Center entstehen. Die Kosten hierfür liegen wohl bei bis zu 1,5 Mrd. US-Dollar für die Errichtung, da benötigte moderne Lagertechnik vornehmlich aus dem Ausland bezogen werden müsste. Essenziell für die Investition in dieses Segment sind präzise Kapazitätsplanungen. In diesen muss die bereits bestehende starke Konkurrenz, beispielsweise Polen, berücksichtigt werden.

3.2.4 Wettbewerb und Unternehmensstruktur

Gegenwärtig halten sich internationale Speditionen mit der Geschäftstätigkeit in Belarus zurück. Gerade für KMU stellt die ökonomische Situation in Belarus immer noch ein wenig kalkulierbares Risiko dar. Gleichzeitig sind die administrativen Rahmenbedingungen keine Erleichterung für die Aufnahme direkter Geschäftstätigkeit in Belarus. Für Belarus kann aber gerade das Engagement ausländischer Investoren helfen, Fahrzeugbestände weiter zu modernisieren und Effizienzsteigerungen durch westeuropäisches Know-How zu importieren.

4.2.5 Effizienzsteigerungen

Die durch das belarussische Statistische Komitee vorgelegten Daten sprechen dafür, dass der Straßengüterverkehr gegenüber westeuropäischen Konkurrenten im Hinblick auf Nutzung der Fahrzeugflotte und Einsatz von Mitarbeitern ineffizient ist. Dies kann u.a. an Standzeiten der Fahrzeuge liegen. Weitere Untersuchungen sind hier dringend geboten. Effizienzgewinne im Einsatz von Ressourcen wären bestimmend für die Preisgestaltung des Angebots an Transportdienstleistungen. Diese Preisgestaltung wiederum bestimmt die Stellung des Landes im internationalen Wettbewerb um Transportdienstleistungen.

4. Empfehlungen

Damit ergeben sich abschließend folgende Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Transportsektors in Belarus, wobei hierbei das Augenmerk primär auf dem Straßengüterverkehr liegt. Obwohl der Status Quo hinsichtlich des Erreichten positiv zu bewerten ist, besteht weiterer Handlungsbedarf, gerade wegen des Vorhandenseins mehrerer Konkurrenten um das Angebot von Dienstleistungen im Transportsektor.

(a) Belarus muss bestrebt sein, die Definition und Umsetzung von Regelungen im Rahmen der Zollunion mit zu beschleunigen. Dies schafft für das eigene Land aber auch für internationale Transportanbieter Handlungs- und Planungssicherheit.

(b) Administrative Vorgänge müssen weiter vereinfacht werden. Kontrollen und Visavorschriften sollten auf ein Minimum reduziert werden und nur in dem Umfang vorgenommen werden, wie es hinsichtlich der nationalen Sicherheit unabdingbar ist.

(c) Ausbau und Erneuerung Infrastruktur

Das Fernstraßennetz Belarus sollte an die Erfordernisse des Güterverkehrs angepasst werden. Hierzu sollten zunächst weiter diese Straßen modernisiert werden, die wichtige Handelsrouten erschließen, wie z.B. die geplante Erweiterung des Rings um Minsk.

Daneben empfiehlt es sich, den Bereich der verkehrsbegleitenden Dienstleistungen wie Logistikcenter, Rastplätze und Hotels weiter zu fördern. Hierzu ist eine Kapazitätsplanung unumgänglich.

(d) Hieran schließt sich die Empfehlung, das Mautsystem bzw. die Erhebung von Straßennutzungsgebühren anzupassen. Wenn es auf der einen Seite gelingt, durch signifikante Reduktion von administrativen Aufwänden und durch intelligente Verkehrsleitung Fahrzeiten zu reduzieren, kann auf der anderen Seite ein Teil der so entstehenden Kostenersparnis für den internationalen Spediteur auf Mautzahlungen umgelegt werden. Somit steigen die Einnahmen für Belarus.

(e) Die Nutzung des Fuhrparkbestandes im Fahrzeugbereich scheint Ineffizienzen zu beinhalten. Hier empfehlen wir eine genauere Prüfung des Datenmaterials und gegebenenfalls Maßnahmen zur Effizienzsteigerung. Die positive Entwicklung im Schienenverkehr muss verstetigt werden.

(d) Durch eine Stärkung der heimischen Fahrzeugproduktion ließen sich Wertschöpfungsanteile stärker im Land halten. Es wäre somit wünschenswert, wenn es Belarus gelänge, die Produktion einheimischer Fahrzeuge nach westeuropäischem Standard zu forcieren. Hierzu sollten strategische Partnerschaften mit ausländischen Partnern – wie die mit MAN – ausgebaut werden.

(e) Letzteres wird nur möglich, wenn Belarus seine gegenwärtige Wirtschafts- und Wechselkurskrise schnellstmöglich überwindet. Gelingt dies, wird es für ausländische Unternehmen einfacher, im Land zu investieren. Dies betrifft neben dem Fahrzeugbau auch den Logistikbereich. Eine weitere Öffnung des Sektors für ausländische Partner schafft Know-How durch ausländische Investitionen.

(f) Für die kommenden Jahre ist mit Verschärfungen der Umweltauflagen an Fahrzeuge in der EU zu rechnen. Bei der Erneuerung und dem Ausbau des Fuhrparks in Belarus sollte dies Berücksichtigung finden.

(g) Abschließend ist zu empfehlen, die bestehenden Handelsströme innerhalb Europas genauer zu untersuchen, um so zu ermitteln, welche gegenwärtigen und zu erwartenden Transportpotenziale für Belarus bestehen. So ließe sich genauer bestimmen, für welche Transportrouten und Waren Angebote durch belarussische Unternehmen geschaffen werden können. Dies ist Voraussetzung für den Ausbau von Infrastruktur und Fahrzeugbestand.

Literatur

Destatis 2009, Fachserie 18, VGR Deutschland, 2009

DIW 2007, Wegekosten und Wegekostendeckung des Straßen- und Schienenverkehrs in Deutschland im Jahre 2007, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 2007

EUC 2010, EU energy and transport in figures, Statistical Pocketbook, European Commission, 2010

EUC 2011, Transport in Figures, European Commission, Directorate-General for Mobility and, 2011

Eurostat (a), Pressemitteilung, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/6-28052010-BP/DE/6-28052010-BP-DE.PDF, 2010

Eurostat (b), http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database, 2011

Nationales Statistisches Komitee (a), Transport and Communications in the Republic of Belarus, Nationales Statistisches Komitee Belarus, 2011

Nelti, Analysis of monitoring data collected on NELTI Project Routes in 2008 – 2009, New Eurasian land transport initiative, 2009

Rzd, Customs Union Issues, [rzd.net, http://www.rzd-partner.com/press/2011/06/24/366998.html](http://www.rzd-partner.com/press/2011/06/24/366998.html), 2011

United Nations Service Trade Statistics Database, <http://unstats.un.org/unsd/servicetrade/>, 2011

Weltbank 2010, Belarus: Transport Sector Policy Note, Weltbank, Transport Unit, Sustainable Development Department Europe and Central Asia Region, 2010