

Belarus als Transitland: Erhebliche ökonomische Potenziale vorhanden

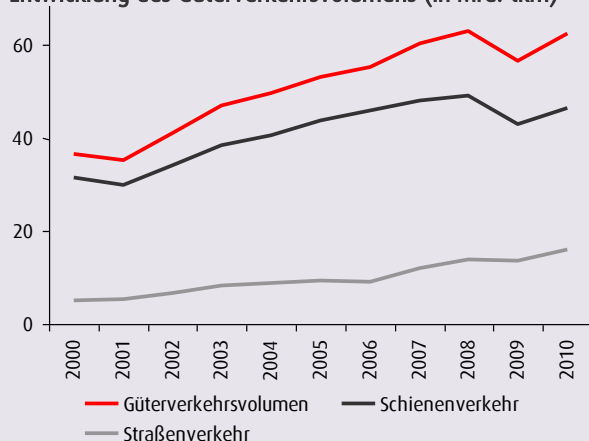
Mit der Zunahme des internationalen Warenverkehrs zwischen der EU und den GUS-Ländern bestehen für Belarus gute Chancen, seine Stellung als wichtiges Transitland und Anbieter von Transportdienstleistungen auszubauen. Um diese nutzen zu können, wird es für das Land wichtig sein, ein an den Nachfragewünschen orientiertes Angebot zu entwickeln.

Durch entschlossenen Abbau administrativer Hürden (Zoll, Visa etc.), Effizienzsteigerungen im Einsatz von Fahrzeugen und Personal, die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und den Ausbau von verkehrsbegleitenden Dienstleistungen muss es für Belarus Ziel sein, sich im dynamischen Sektor der Transportleistungen von seinen Wettbewerbern in der Region abzusetzen. Gerade in der aktuellen ökonomischen Situation schafft der Ausbau des Dienstleistungssektors Einkommen und Beschäftigung. Zudem führen höhere Exporte zu höheren Devisenzuflüssen, was wiederum zu einer wirtschaftlichen Stabilisierung beitragen kann.

Entwicklung im Transportsektor

Seit 1995 ist ein Anstieg der Transportleistungen in Belarus zu verzeichnen, der maßgeblich durch den Ost-West-Güterverkehr getrieben wurde. So stieg das Transportaufkommen (in Tonnen Kilometer - tkm) um 77% während in der EU27 ein Anstieg um 18% zu verzeichnen war. Anders als in der EU spielt der Schienenverkehr mit ca. 74% eine dominierende Rolle der Transportleistungen.

Entwicklung des Güterverkehrsvolumens (in Mrd. tkm)



Quelle: Nationales Statistisches Komitee

Wirtschaftliche Bedeutung

Der nationale Wertschöpfungsanteil des Transportsektors in Belarus liegt heute bei 7,3% und macht damit im Vergleich zu Deutschland etwa den doppelten Anteil am BIP aus. Im Vergleich zum Jahr 2000 (9,5%) ist dies ein leichter Rückgang.

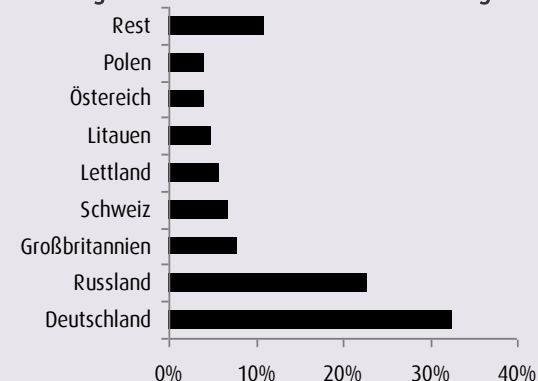
6,1% der Erwerbstätigen sind im Transportsektor beschäftigt. Im Schienenverkehr sank die Beschäftigung, bei gleichzeitiger Zunahme der Transportleistungen und Umsätze. Dies spricht für weitere Effizienzsteigerungen in diesem Segment, wobei die Transportleistungen je Mitarbeiter bereits über dem Niveau der EU15 und EU27 liegen. Im selben Zeitraum hat die Beschäftigung im Straßenverkehr zugenommen. Die Transportleistung ist hier allerdings um den Faktor 5 gegenüber Deutschland und den Faktor 3 gegenüber Polen geringer. Der Umsatz je Mitarbeiter blieb seit 2000 nahezu konstant. Dies spricht für Ineffizienz, weshalb eine weitere Prüfung dringend geboten ist, um die Ursachen zu ergründen.

Das Anlagevermögen im Transportsektor macht mit 15% den größten Anteil des nationalen Anlagevermögens aus. Zwischen 2004 und 2010 ist ein langsamer Erneuerungsprozess zu verzeichnen gewesen; das Wachstum des Anlagevermögens lag in diesem Zeitraum bei insgesamt 33%. Jedoch ist gerade der Bestand an Straßen und Schienenwegen veraltet. So beträgt der Anteil abgeschriebenen Anlagevermögens am Bruttoanlagevermögen bei Straßen 41% (Deutschland: 23%). Die Ersatzquote der Anlagen ist mit 3,4% p.a. die geringste in allen Sektoren des Landes. Bezogen auf die Bedeutung in der nationalen Wertschöpfung ist dies bedenklich.

Export von Transportdienstleistungen

Der Export von Transportdienstleistungen (Bsp.: Bel. Firma transportiert Ware von Deutschland nach Russland) stellt für Belarus eine wichtige Einnahmequelle dar und hat daher während der aktuellen Währungs- und Wirtschaftskrise eine wichtige makroökonomische Bedeutung.

Nachfrager nach Straßenverkehrsdienstleistungen



Quelle: UN Handelsstatistik

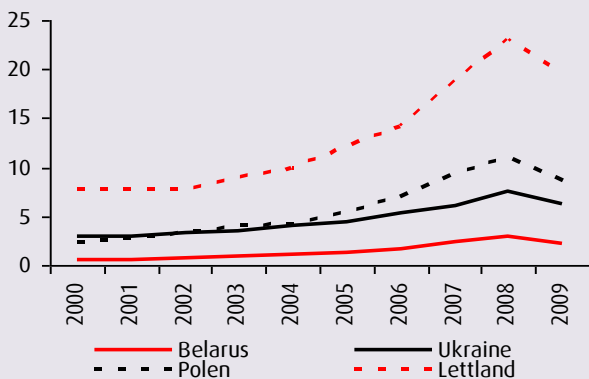
Größter Nachfrager nach Transportdienstleistungen ist Deutschland, gefolgt von der Russischen Föderation. Im Straßengüterverkehr weiter von Bedeutung

sind Großbritannien und die Schweiz. Im Schienenverkehr stellen die Niederlande, Großbritannien und Litauen die größten Nachfrager.

Importe von Dienstleistungen erfolgen vorrangig im Bereich des Schienengüterverkehrs und werden aus dem Baltikum bezogen. Hier erfolgt die logistische Anbindung an die Häfen der Ostsee.

Die größten Konkurrenten um Transportleistungen in der Region sind Polen, die Ukraine und Lettland. Im Vergleich zu diesen Ländern nimmt Belarus noch eine geringe Position ein.

Transportdienstleistungsexporte (in Mrd. USD)



Quelle: UN Handelsstatistik

Optionen für die Entwicklung

Belarus ist zu empfehlen, einerseits sein Angebot an internationalen Transportdienstleistungen im Bereich des Straßengüterverkehrs auszuweiten und gleichzeitig das Land zu einem attraktiven, verlässlichen und effizienten Transitland auszubauen. Hierfür ist an erster Stelle der Abbau administrativer Hemmnisse im Zusammenhang mit Zollabfertigung, Visaregime für Fahrer etc. erforderlich. Einnahmen können so durch eigene Transporte und durch eine Ausweitung des Angebots an verkehrsbegleitenden Dienstleistungen wie Logistikzentren und Rastplätzen/Hotels erzielt werden. Durch eine weitere Integration der verschiedenen Verkehrsangebote (Schiene, Straße, Seeweg) kann das Angebot auf spezifische Nachfragerwünsche abgestimmt werden. Hierfür wird es notwendig, dass eine Modernisierung der Straßen- und Schienenwege konsequent weitergeführt und der Fahrzeugbestand erneuert bzw. ausgebaut wird. Eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Belarus und internationalen Speditionen sollte weiterhin

genutzt werden, um Know-How zu importieren und so Effizienzsteigerungen zu bewirken. Eine flexible Gestaltung der Maut kann zudem bei steigenden Verkehrsaufkommen Einnahmen schaffen und Verkehrsströme gezielter leiten. Belarus kann von der Mitgliedschaft in der Zollunion mit Russland profitieren, da Importe in die Zollunion bereits an der EU Außengrenze entzollt werden können. Exporteure und Spediteure sparen damit einen Grenzübertritt. Dies spart Zeit, Verwaltungsaufwand und Kosten. Im eigenen Interesse sollte Belarus daher auf eine beschleunigte Umsetzung der noch offenen Regelungen der Zollunion zum Warentransit drängen.

Fazit

Belarus kann – bedingt durch seine geographische Lage, seine Mitgliedschaft in der Zollunion und auf Grund bestehender Transportkapazitäten – in besonderem Maße von steigenden Transportvolumen zwischen Ost und West profitieren. Dies jedoch nur, wenn eine Modernisierung der Infrastruktur, die Diversifikation der Angebote und Effizienzsteigerungen gelingen. Ein Ausbau dieses Sektors hat positive Wirkungen auf den Devisenzufluss und schafft Einkommen und Beschäftigung. Zudem trägt er zur Stärkung des Dienstleistungssektors im Land bei und befördert internationale Kooperationen und den Zufluss an FDI.

Autor

Dr. Frank Meißner, meissner@berlin-economics.com

German Economic Team Belarus

Das German Economic Team Belarus (GET Belarus) führt seit 2003 einen wirtschaftspolitischen Dialog mit reformorientierten Entscheidungsträgern der belarussischen Regierung. Es wird im Rahmen des TRANSFORM-Nachfolgeprogramms der Bundesregierung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie finanziert.

Herausgeber

Dr. Ricardo Giucci, Robert Kirchner

Impressum

German Economic Team Belarus
 c/o BE Berlin Economics GmbH
 Schillerstraße 59, D-10627 Berlin
 Tel: +49 30 / 20 61 34 64 0
 Fax: +49 30 / 20 61 34 64 9
 info@get-belarus.de
 www.get-belarus.de