

SLOWAKEI >

Logistiker auf dem
Vormarsch

TSCHECHIEN >

Kombiverkehr
im Kommen

UKRAINE >

Generalüberholung
für Transitstrecken

POLEN >

Nachholbedarf
beim Luftverkehr

September 2012 ■ www.estandort.com

Standort

Mittel- und Osteuropa

Investitionsberatung für Manager

THEMA

Dem Aufschwung im Wege:

**Mangelhafte
Verkehrsinfrastruktur**

Chancen auch

für Mittelständler: Großprojekte in der Donauregion

Wir setzen im internationalen Fernverkehr täglich Schwerpunkte

Seit 1990 ist unsere Gesellschaft Partner des OTTO-Versands und weiterer namhafter Auftraggeber. Mit unserem Fuhrpark, bestehend aus modernen und umweltfreundlichen Fahrzeugen im Fernverkehr und in der regionalen Feinverteilung, gliedern sich unsere Aktivitäten im Bereich der Handels- und Neumöbellogistik und im nationalen sowie auch internationalen Fernverkehr auf.

Im nationalen Bereich betreiben wir Linienverkehre aus den neuen Bundesländern in die übrigen Regionen Deutschlands. Wir fahren in nahezu alle PLZ-Gebiete regelmäßig mehrmals wöchentlich an. Unser Logistikkonzept basiert auf unseren Standorte in Dresden und unserem Partner in Berlin. Während wir von Berlin aus die Bundesländer Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern bedienen, erreichen wir von unserem Standort in Dresden die Länder Sachsen, Thüringen und



Paul Logistik GmbH

südliches Sachsen-Anhalt. Waren, die am zuständigen Standort in den Ballungsräumen Berlin oder Dresden angeliefert werden, können in 24 bis 48 Stunden ausgeliefert werden. Durch unseren Shuttle-Verkehr zwischen den Standorten werden Waren ggf. zum maßgebenden Standort verbracht

und sind so in maximal 72 Stunden beim Empfänger. Waren außerhalb der Großräume Berlin und Dresden werden in maximal 5 Arbeitstagen zugestellt.

Im internationalen Fernverkehr setzen wir durch unsere Aktivitäten in Österreich und seinen angrenzenden Ländern täglich Schwerpunkte.

Mit unseren Niederlassungsleiter in Bratislava wollen wir unser Geschäftsfeld in Osteuropa ausbauen. Bitte sprechen Sie uns mit Ihren Transportschwerpunkten an. Wir sind sicher, dass wir auch für Sie eine entsprechende Lösung finden. Mit unseren geschulten, erfahrenen und zuverlässigen Mitarbeitern erreichen wir eine hohe Qualität, arbeiten mit unbedingter Termintreue und kundenorientiert. Unsere langjährigen Kunden und Partner im In- und Ausland würdigen dies mit ihrer Treue zu unserem Unternehmen.

Sporbitzer Ring 4

D-01259 Dresden

Tel: +49-351-21 07 69-20

Fax: +49-351-21 07 69-99

Organizačná zložka Slovensko

Trnavská cesta 74 A

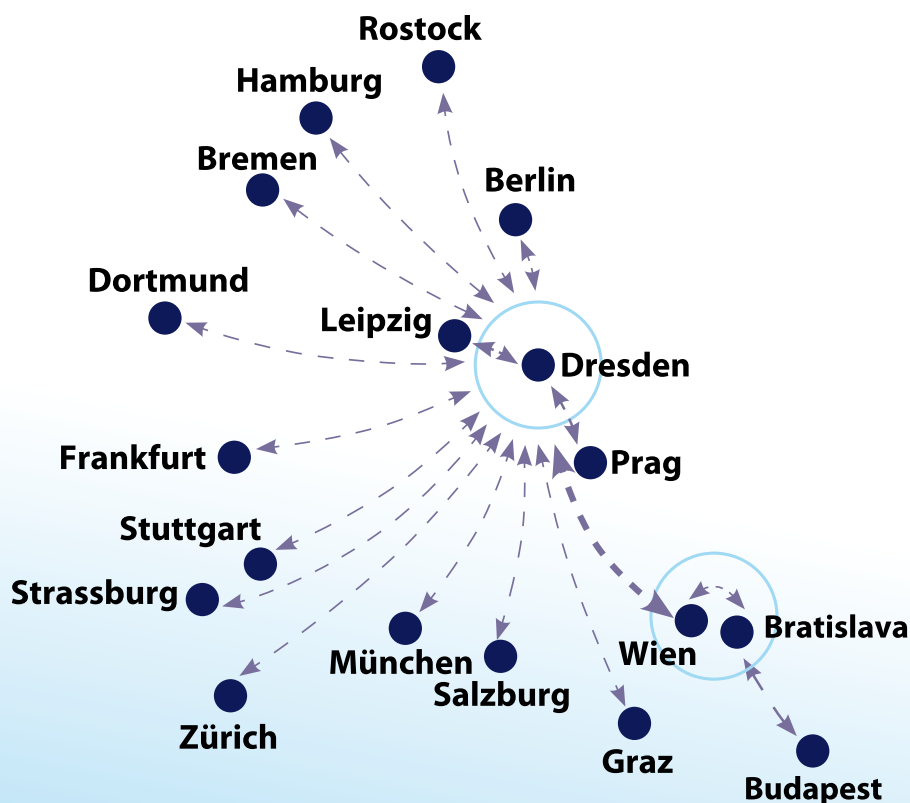
SK-821 01 Bratislava

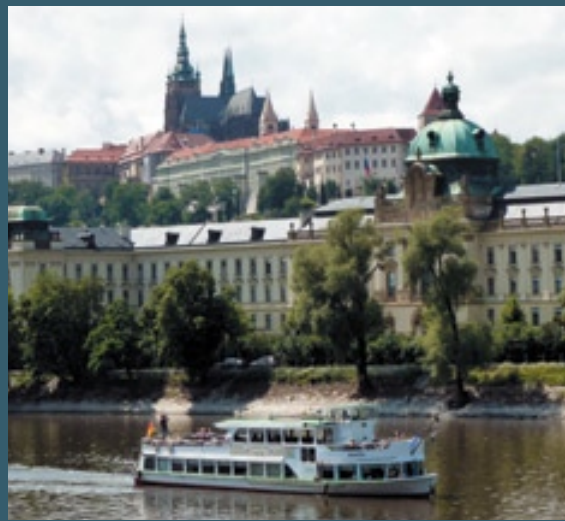
Tel.+ 421-2-204 00-204

Fax.+ 421-2-204 00-206

Unsere Leistungen:

- Linienverkehre
- Sammelgutverkehre
- Teil- und Komplettladungen
- Containerladungen
- Versandhausdistribution
- Neumöbellogistik
- Privat- und Firmenumzüge
- Lagerung





Seite 4 ANALYSE: Donauraumstrategie
- Motor für transregionale Projekte

Seite 7 RUSSLAND:
Gute Zeiten für Logistik-Anbieter

Seite 10 UKRAINE:
Geldregen für Transportssysteme

Seite 12 SLOWAKEI: Wichtige Impulse
für die Infrastruktur

Seite 14 TSchechien: Logistik-Chancen
für Auslandsinvestoren

Seite 16 UNGARN: Grünes Licht für moderne
Verkehrskonzepte

Standort

VERLAG:
Standort, s.r.o.
Janoškova 6
831 03 Bratislava

Herausgeber:
Miroslav Pavel
mpavel@estandort.com

Geschäftsführer:
Slavomír Maličkay
smaličkay@estandort.com

REDAKTION
Tomáš Kurtanský
tkurtansky@estandort.com

Editor:
Alexandra Mostýn
mostynka@yahoo.com

GRAFISCHE GESTALTUNG
Artwell Creative, s.r.o.
www.artwell.sk

HERSTELLER Druckerei
Komárňanské tlačiarne, a.s.
www.komtlac.sk

Erscheinungstermin:
6. September 2012

Redaktionsrat:

Miroslav Pavel,
Herausgeber

Michael Kern,
Hauptgeschäftsführer der AHK Polen

Patrick Sagmeister,
Österreichischer Wirtschaftsdelegierter in Bratislava

Josef F. Aregger
Geschäftsführer der Firma Mattig Management Partners s.r.o. in Bratislava

Peter Kollárik,
Ehemaliger Geschäftsführer der Firma Siemens Slowakei



Die Bedeutung der Donau- raumstrategie für überregionale Verkehrsvorhaben

Europäische Union ändert Vorgaben für Großprojekte

Im Dezember 2010 hat die Europäische Kommission auf Antrag des Europäischen Rates die Mitteilung „Strategie der Europäischen Union für den Donaunraum“ (Donaunraumstrategie) vorgelegt. Verabschiedet wurde die Strategie im Juni 2011.

Es handelt sich um ein umfassendes Dokument, in dem einige regionale Politiken gebündelt sind. So soll eine Makroregion entstehen.

Die Strategie basiert auf der Zusammenarbeit einzelner Staaten und einem regelmäßig zu überprüfenden Aktionsplan. Sie dient der Entfaltung des bedeutenden Wirtschaftspotenzials des Donaunraums.

Über die Donau kann sich die Europäische Union (EU) ihren unmittelbaren Nachbarn sowie dem Schwarzen Meer, dem südlichen

Kaukasus und Zentralasien annähern. Die Strategie dient der Erfüllung bestimmter Ziele der EU und der Umsetzung wichtiger politischer Initiativen, insbesondere der Wachstumsstrategie Europa 2020.

Geographisch betrifft die Strategie vor allem, wenngleich nicht ausschließlich, die EU-Staaten Bulgarien, Deutschland - hier die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern) -, Österreich, Rumänien, die Slowakische Republik, Slowenien, die Tschechische Republik und Ungarn sowie Kroatien, Ser-

bien, Bosnien und Herzegowina, Montenegro, die Republik Moldau und an der Donau gelegene Regionen der Ukraine. Die Strategie ist für weitere Partnern aus diesem Gebiet offen. Immerhin entspricht es einem Fünftel der Erdoberfläche der EU und leben dort mehr als 100 Millionen Menschen!

» Aktionsplan

Zur Donaunraumstrategie gehört ein Aktionsplan, den die einzelnen Staaten und Interessensgruppen umsetzen müssen. Gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten wird die Europäische Kommission regelmäßig überprüfen, welche Fortschritte festzustellen sind. Danach werden Maßnahmen und Projekte aktualisiert oder es treten andere Vorhaben an ihre Stelle. Der Plan hat insofern grundsätzlich „vorläufigen“ Charakter.

Die Gebiete, auf die sich die Donaunraumstrategie bezieht, sollen miteinander vernetzt werden. Der territoriale Zusammenhalt wird durch gute Verbindungen zwischen Stadt und Land, den gerecht verteilten Zugang zu Infrastruktur und Dienstleistungen sowie vergleichbare Lebensbedingungen befördert. All das voranzubringen, ist erklärtes Ziel der EU.

Während der Beratungen über die Strategie kamen viele Maßnahmen zur Sprache. Die Kommission entschied sich gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten, Regionen und anderen Interessensgruppen für Schritte, die

- einen sofortigen und sichtbaren Ertrag für die Bewohner eines Gebiets mit sich bringen,
- Wirkungen auf die Makroregion oder einen bedeutenden Teil davon haben; die Projekte sollen also der nachhaltigen Entwicklung dienen, zudem sollen mehrere Regionen und Länder davon profitieren,
- kohärent sind und sich wechselseitig befruchten und in der Konsequenz einen Ertrag für alle Seiten bringen,
- realistisch, d.h. technisch machbar, sind und in denen vertrauenswürdig mit Finanzen umgegangen wird.

» Bedeutung transnationaler Projekte in der EU

Die Donaunraumstrategie ist Ausfluss einer derzeit in der EU vorherrschenden Auffassung, wonach innovative Kooperationsformen auf transnationaler makroregionaler Ebene gefordert sind. Schon 1957 wurde der Europäische Entwicklungsfonds (EEF) gegründet, auf dem auch im Zusammenhang mit der Strategie große Hoffnungen ruhen.

Über den EEF sollen „reale Werte“ wie Wachstum und Beschäftigung geschaffen werden. Diesem Zweck dienen makroregionale Programme, über die Planung und Implementierung großer transnational-makrore-

Prof. Vladimír BENKO -

Der Verfasser ist autorisierter Bauingenieur. Er hält Vorlesungen an der Technischen Universität Wien und der Bauakultät der Slowakischen Technischen Universität (STU) in Bratislava. Seit 1993 kooperiert er mit deutschen und österreichischen Unternehmen bei Großprojekten im In- und Ausland. Benko ist Vorsitzender des Bauclusters Slowakei. Seit 2011 ist er Prodekan der Bauakultät an der STU, im April 2012 wurde er Präsident der Slowakischen Bauingenieuskammer. ■



gionaler Projekte mit hohem europäischem Mehrwert finanziert werden. In ihnen gehen Aktionspläne für bereits beschlossene makroregionale Strategien auf. Die notwendigen Gelder stammen von den Mitgliedsstaaten, aus dem mehrjährigen Finanzrahmen der EU, von der Europäischen Investitionsbank, aus projektbezogenen Obligationen des EEF und Eurobonds.

Es lässt sich als synergetische Verkörperung der neuen Ziele der EU und der Interessen ihrer

Programme des EEF geförderten makroregionalen Projekte genehmigt das höchste Gremium des EEF.

» Verkehrssituation an der Donau

Das Einzugsgebiet der Donau hat ein großes Potenzial, insofern es um nachhaltige Binnenschifffahrt geht; dabei spielt der Fluss eine zentrale Rolle. Deshalb muss es deutliche Verbesserungen bei der Führung, Ausstattung und dem Aufspüren qualifizierter Beschäftigter geben.

Damit der Fluss in angemessener Weise schiffbar wird, müssen die physische Kapazi-

» Die Gebiete, auf die sich die Donaunraumstrategie bezieht, sollen miteinander vernetzt werden.

Mitglieder begreifen, wenn Mitgliedsstaaten auf Ebene der Makroregionen bei Großprojekten kooperieren. Alle makroregionalen Projekte, die über die makroregionalen Programme des EEF gefördert werden, sind als „Großprojekt“ eingestuft. Diese können wir als Operationen definieren,

welche eine Reihe von Arbeiten, Tätigkeiten oder Dienstleistungen umfassen, die ihrem Charakter nach der Erfüllung einer nicht teilbaren Aufgabe von exakter wirtschaftlicher oder technischer Art mit genau definierten Zielen und einem Kostenaufwand von mehr als 50 Millionen Euro dienen.

Makroregionale Projekte, die innerhalb der Prioritäten von makroregionalen Programmen des EEF als „Großprojekt“ implementiert werden, können vollständig gefördert werden. Sie müssen auf dem Gebiet von mindestens vier EU-Mitgliedsstaaten realisiert werden; dabei wird das Schema zur Förderung von Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung zugrunde gelegt. Die über die makroregionalen

tät der Donau und ihrer Zuflüsse erhöht und vorhandene Hindernisse beseitigt werden, und zwar mittels Umsetzung des (2006 veröffentlichten) EU-Aktionsprogramms NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe), der Einhaltung umweltrechtlicher Vorschriften und auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung zur Binnennavigation und ökologischer Nachhaltigkeit im Donaubecken (der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau aus dem Jahre 2007).

Entsprechend den Marktbedürfnissen sollten innovative Technologien gefördert werden. Gerade jüngeres Personal, hier denken wir unter anderem an Matrosen und Kapitäne, sollte erheblich besser geschult werden. Straßen-, Bahn- und Fluginfrastruktur sind häufig unzulänglich oder gar nicht erst vorhanden; das betrifft vor allem grenzüberschreitende Verbindungen.

Beizeiten müssen die sogenannten Prioritären paneuropäischen Transportprojekte (TEN-T) umgesetzt und die Korridore für den Bahnfrachtverkehr entsprechend der „Verord-

Wissenscluster Donau (Danube Knowledge Cluster)

Der Wissenscluster Donau wurde im Jahre 2010 als freiwillige, vom Staat und von Parteien unabhängige und für weitere Partner offene Interessensvereinigung juristischer Personen ins Leben gerufen, der es um ein höheres Maß an Wohlstand, Sicherheit und Frieden für die Menschen im Donaunraum geht. Der Cluster schafft eine Plattform für die erfolgreiche und transparente Abrufung von EU-Geldern und eine Grundlage für die Errichtung einer wissensbasierten Wirtschaft im Donaunraum.

Bei Formierung der Vereinigung wurde konsequent das Partnerprinzip angewendet. Bei den Mitgliedern handelt es sich um Repräsentanten dreier Sektoren (triple helix model), und zwar

- des öffentlichen Sektors (Städte, Selbstverwaltungsbezirke und ihre Vereinigungen),
- des akademisch-geistlichen Sektors (Universitäten, Forschungseinrichtungen und Kirchen),
- des privaten, nicht-öffentlichen und unternehmerischen Sektors (staatliche und private Unternehmen einschließlich Banken, gemeinnützige Einrichtungen).

Zurzeit hat der Wissenscluster Donau 47 Mitglieder aus fünf Ländern (Bundesrepublik Deutschland, Republik Polen, Republik Rumänien, Slowakische Republik, Tschechische Republik). Er ist für neue Mitglieder aus Institutionen aller drei genannten Sektoren offen, insofern diese ihren Sitz auf dem der Donaunraumstrategie unterliegenden Territorium haben oder im Donaunraum tätig sind.

www.dkc-eu.com

nung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ eingerichtet werden. Einer verbesserten Eingliederung des westlichen Balkans dient ein noch zu verabschiedender Vertrag über eine Verkehrsgemeinschaft.

» **Transregionale Verkehrsprojekte**

Makroregionale Projekte betreffen in erster Linie die Vorbereitung fehlender Bahn-, Straßen- und Wasser-Infrastruktur in zwei multimodalen Korridoren: dem Donau- und dem Nordsüdkorridor, und zwar vor Beginn von Investitionen, und entlang der Trasse der TEN-T-Korridore. Auf diese Weise wird eine multimodale Verkehrsinfrastruktur geschaffen, über die Adria und Ostsee vernetzt werden. Diese schließt auch Verbindungen zwischen nordeuropäischen und Adriahäfen innerhalb des Korridors und die Einrichtung eines multimodalen Donaukorridors zwischen Westeuropa und Schwarzem Meer ein.

Ein weiteres makroregionales Projekt betrifft in seiner ersten Phase die Planung multimodaler Terminals im Donau- und Nordsüdkorridor, die in die Infrastruktur des Bahn-, Wasser- und Straßen- sowie des Flugverkehrs entlang der Trasse des TEN-T-Korridors integriert werden. Seit kurzem stimmen das

slowakische Komárno und das ungarische Komárom ihre Raumplanung aufeinander ab. Das erlaubt eine ganz neue Sichtweise auf den Warenumschatz an der Schnittstelle von Donau- und Nordsüdkorridor.

Konkret geht es um den Bau zweier multimodaler Terminals. Einer wäre in Eisenstadt (Bahn- und Straßenverkehr) und Wien (Flug- und Schiffsverkehr) angesiedelt, der andere am Zusammenfluss von Donau und Waag

den Metropolen des Donau- und Nordsüdkorridors. Durch das Vorhaben wird eine Durchquerung beider Korridore entlang der Trasse des TEN-T-Korridors gerade in den problematischen Gebieten von Metropolen möglich.

Schließlich ist das Projekt „Breitspurbahn, Abschnitt Košice – Komárno – Komárom – Eisenstadt (makroregionales Projekt der Partnerschaft des Donaupraums mit der Russischen Föderation)“ zu erwähnen. Zunächst geht es

» **Entsprechend den Marktbedürfnissen sollten innovative Technologien gefördert werden.**

in Komárno (Bahn, Straßen- und Schiffsverkehr). Letzterer könnte um einen in Nové Zámky anzusiedelnden Frachtflughafen ergänzt werden. Mit dem Bau einer Breitspurbahntrasse Košice – Komárno – Komárom – Eisenstadt und ihrer Anbindung an die Terminals würden sich die Nutzungsmöglichkeiten in Eisenstadt/Wien und Komárno noch vervielfachen.

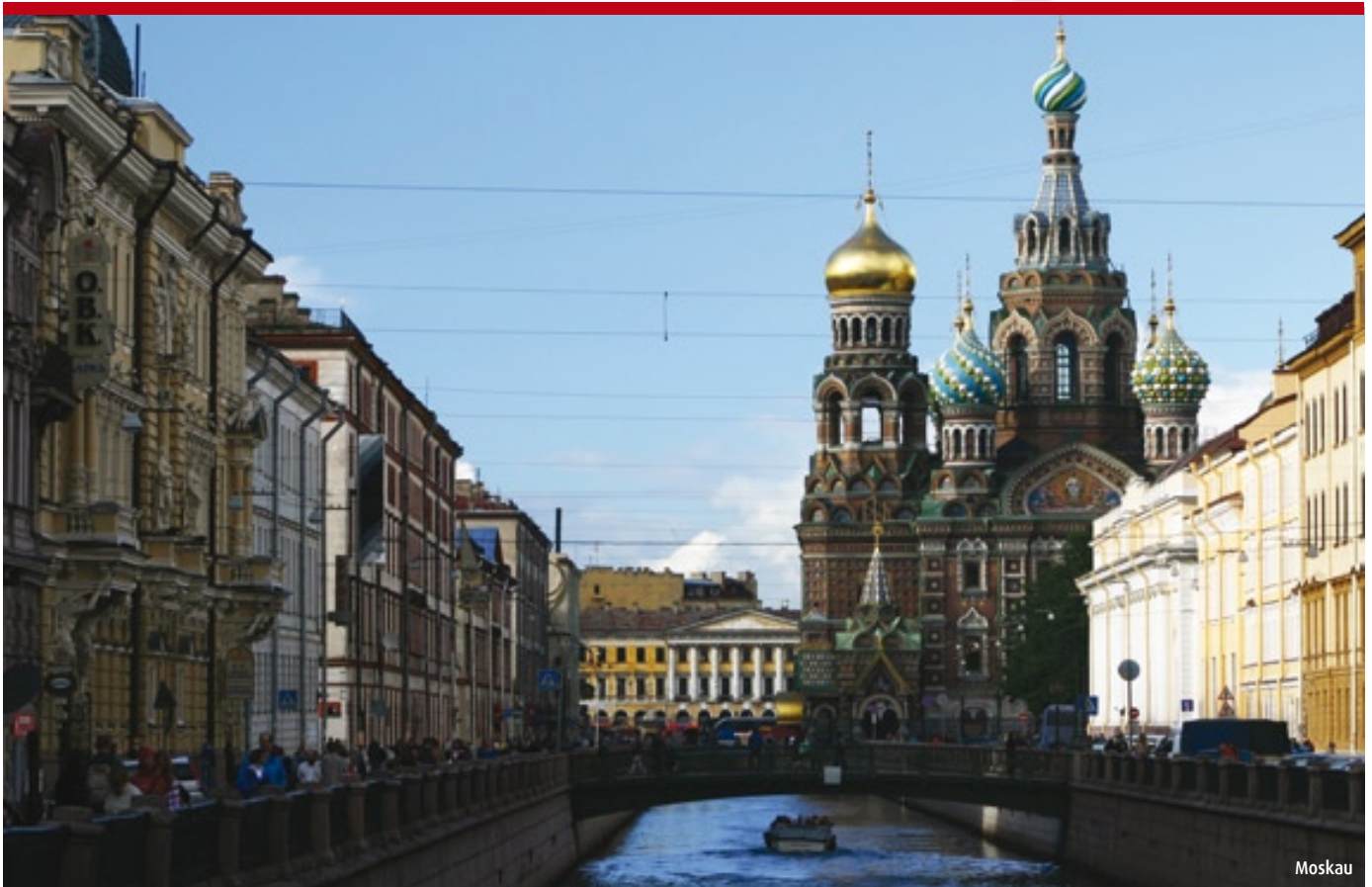
Darüber hinaus gibt es das makroregionale Projekt „Ausbau des multimodalen Donau- und Nordsüdkorridors für den Bahn-, Straßen- und Wasserverkehr auf dem Gebiet von Metropolen“. Es betrifft die bislang fehlende Bahn-, Straßen- und Wasserinfrastruktur in

um die Planung der Infrastruktur für eine Breitspurbahn im Abschnitt Košice – Komárno – Komárom – Eisenstadt mit Anbindung an die Terminals in Komárno und Eisenstadt/Wien an der Schnittstelle von Donau- und Nordsüdkorridor. Gedacht ist an eine Verquickung der Breitspur mit der normalen Bahnspur, den Binnenwasserwegen sowie dem Wegenetz der Autobahnen und Schnellstraßen im Donau- und Nordsüdkorridor.

**Vladimír Benko
und Peter Poláček**
Wissenscluster Donau
(Danube Knowledge Cluster)

Wien





Moskau

Verkehrsinfrastruktur steht vor deutlichem Aufschwung

Nachfrage nach Logistikdienstleistern steigt

Trotz vieler Investitionen und gelungener Projekte, verfügt die russische Verkehrsinfrastruktur immer noch über ein großes Ausbaupotential. Richtet man den Fokus auf russische Straßen, wird schnell die schlechte Qualität der Verkehrsnetze deutlich. Rund 50.000 Dörfer sind vom Straßennetz komplett abgeschnitten. Doch der Neubau von Straßen wird durch veraltete Baunormen, Zusatzkosten für den Erwerb von Baugrundstücken und Korruption stark beeinträchtigt. Das bringt wiederum ungewöhnlich hohe Baukosten mit sich.

Dem Infrastrukturausbau scheint jedoch in naher Zukunft eine Blütezeit zu winken. Denn bedingt durch die anstehende Austragung der olympischen Winterspiele 2014 in Sotschi und der Fußballweltmeisterschaft 2018 sind umfangreiche Infrastrukturinvestitionen zu erwarten. Der gelungene Beitritt Russlands in die World Trade Organisation (WTO) unterstützt diesen Trend und führt langfristig zu einer Belebung des Außenhandels. Die hierbei entscheidenden Zolssenkungen auf 7,8 Prozent fördern maßgeblich den zukünftigen Außenhandel, wie auch In-

nahmen eine bessere Infrastruktur finanzieren zu können.

» **Wichtigste Logistikdienstleister**

Mit steigenden Investitionsvorhaben steigt auch die Nachfrage nach Logistikdienstleistern. Unter anderem, um den fristgerechten Transport der nötigen Baumaterialien sicherzustellen.

Die Projektausschreibungen für anstehende Projekte locken internationale Dienstleister nach Russland. Zu den wichtigsten Logistikdienstleistern lassen sich STS Logistics,

» **Mit steigenden Investitionsvorhaben steigt auch die Nachfrage nach Logistikdienstleistern.**

vestitionen. Nicht desto weniger sollte auch die geplante Modernisierungsoffensive der Regierung ihren Teil zu einer besseren Anbindungsstruktur beitragen. Das russische Transportministerium empfiehlt eine Erhöhung der Mineralölsteuer (um einen Rubel auf 5,2 Rubel pro Liter) um aus diesen Ein-

National Logistic Company (NLK), Russian Logistic Service, Gruppe Interterminal und Eurosib zählen. Die größten ausländischen Konkurrenten auf dem Logistikmarkt sind die Unternehmen DHL, Rewico/Fiege Group, Militzer&Münich, Hellmann Worldwide Logistics und Schenker.



TAB. 1 STRASSENBAUPROJEKTE

Transportart	2011 (in Mrd. tkm)	Änderung zum Vorjahr
Pipelines	2,24	+ 1,7
Eisenbahn	2,13	+ 5,7
Straße	0,22	+ 11,8
Hochseeschifffahrt	0,08	- 22,8
Binnenschifffahrt	0,06	+ 13
Luftverkehr	0,01	+ 4,5
Insgesamt	5,03	+ 3,5

Quelle: Einschätzung des Transportministeriums der RF

» Straßenwege

Um eine Vorstellung der russischen Straßeninfrastruktur zu erhalten, hilft ein Vergleich mit der Bundesrepublik. In Deutschland entspricht die Gesamtlänge der Straßen mit festem Belag 630 000 Kilometern. Im annähernd 48-mal größeren Russland sind es gerade mal 750 000 Kilometer. Statt notwendiger jährlicher Investitionen von umgerechnet 32 Milliarden Euro für Sanierung und Ausbau des veralteten Straßensystems wird lediglich eine Summe von 16 Milliarden Euro von Regionen, Kommunen und Privatinvestoren investiert. In diesem Jahr ist noch eine Investition in Höhe von 785 Mil-

liarden Rubel (20 Milliarden Euro) geplant, ein Betrag der gerade mal für Reparatur- und Instandhaltungskosten ausreichen wird.

liarden Rubel (20 Milliarden Euro) geplant, ein Betrag der gerade mal für Reparatur- und Instandhaltungskosten ausreichen wird.

Auch im Vergleich der Hauptstädte zeigt sich Moskau von seiner schwachen Seite. Das Moskauer Straßennetz kommt trotz einer viermal höheren Anzahl von Einwohnern und zugelassenen Kraftfahrzeugen gerade mal auf eine Länge von 4.500 Kilometern, während das deutlich kleinere Berlin mit 5.366 Kilometern einen nicht unmerklichen Vorteil verbucht.

Im Rahmen der Entwicklungsstrategie bis 2030 plant die Regierung den Neubau von rund 20.000 Kilometern Schnellstraßen (Föderalstraßen) nach europäischem Standard. Aktuell werden Neubau und Sanierung von Straßen in dem Programm „Awtomobilnyyedorogi2010bis2015“ durchgeführt und sollen planmäßig zu 6.200 km

» PPP-Projekte

Um diese Ziele zu erreichen setzt die russische Regierung in Zukunft auf PPP-Projekte (Public-Private-Partnerships). Dazu werden von der staatsbeauftragten Gesellschaft „Ros-sijskie awtomobilnye dorogi“ (Awtodor) für 2012 und 2013 Ausschreibungen verteilt, mit welchen sich Unternehmen mit einem Anteil von 20-50 Prozent an verschiedenen Straßenbauprojekten beteiligen können (siehe Tabelle 1). Die Wertspanne liegt dabei zwischen 160 Millionen und 3,7 Milliarden. Euro. Awtodor

erwägt nicht nur Siegern der Ausschreibungen, sondern allen Bewerbern Ausgaben für geleistete Vorplanungen zu kompensieren. Nach Presseangaben haben sich Vinci, Hochtief und Strabag bereits interessiert gezeigt.

» Schienenwege

Das Schienennetz weist noch einige Unzulänglichkeiten auf. Für seinen Ausbau wurden bereits Entwicklungspläne aufgestellt, deren Durchführung jedoch nicht immer den Vorgaben gleichkommt. So wurden 2010 von 430 Kilometern einer vorgesehenen Strecke nur 15 Kilometer elektrifiziert. Bei dem Vorhaben, besonders belastete Verbindungen durch den Bau von Parallelschienen zu entlasten, wurden von geplanten 600 Kilometern lediglich 122 umgesetzt.

Die Russische Modernisierungsoffensive sieht bis 2015 den Neubau von 3.000 Kilo-

metern, die Elektrifizierung von 2.700 Kilometern und die Restaurierung von tausenden Kilometern vor. 2011 wurde das Investitionsvolumen um 136 Milliarden Rubel auf insgesamt 413 Milliarden Rubel (ca. 10 Milliarden Euro) aufgestockt. Auch in diesem Jahr werden mit 411,6 Milliarden Euro Investitionen auf selbem Niveau vorgenommen, um neue Waggons und Lokomotiven zur Verfügung zu stellen, diverse Bahnhöfe zu sanieren und vor allem das Eisenbahnnetz weiter auszubauen.

» Hauptaufgabe bleibt der Ausbau des Bahnnetzes

Derzeit umfasst das russische Schienennetz 86.000 Kilometern von denen rund 37.000 zwei- oder mehrspurig sind und gut die Hälfte elektrifiziert ist. In nachfolgender Zeit drängt in vielen Bereichen die steigende Nachfrage zu neuen Investitionen in den Infrastrukturausbau. So rechnet die russische Staatsbahn RZD mit einem Passagierzuwachs von 17 Prozent in den folgenden acht Jahren. Präsident Putin erwartet einen 15 Prozent höheren Warentransport auf Russlands Schienen. Die Hauptaufgabe bleibt jedoch in naher Zukunft der Ausbau des Bahnnetzes als vorbereitende Maßnahme der Fußballweltmeisterschaft 2018. Hierfür steht der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecken Moskau – St. Petersburg (Kosten: 1,124 Billionen Rubel) und Moskau – Nischni Nowgorod – Kazan – Jekaterinburg (Kosten: 1,5 Billionen Rubel) im Vordergrund. Die erstgenannte Strecke soll eine eineinhalb Stunden schnellere Alternative zu dem derzeit schnellst verkehrenden Zug Sapsan darstellen, der die Entfernung innerhalb von vier Stunden überbrückt. Zur Umsetzung beider Projekte soll es im Sommer 2012 eine internationale Ausschreibung geben. Daneben sollen bis 2020 Schnellzugverbindungen für folgende Strecken ermöglicht werden: Moskau-Charkow-Adler, Moskau-Minsk, Moskau-Kiew, Moskau-Jaroslavl und Omsk-Nowosibirsk.

» Flughäfen

Russland verfügt über 329 Flughäfen, davon sind 71 internationaler Ausrichtung. Westlichen Standards entsprechen aber die wenigsten. Start- und Landebahnen sind größtenteils veraltet und warten auf Modernisierungsmaßnahmen. Das Passagieraufkommen weist jedoch eine steigende Tendenz auf.

» Die Russische Modernisierungsoffensive sieht bis 2015 den Neubau von 3.000 Kilometern.

TAB. 2 WICHTIGSTE GROSSPROJEKTE

Projektbezeichnung	Länge in km	Zeitraum
Rekonstruktion M1 „Belarus“	449	2010-2018
Rekonstruktion M3 „Ukraine“	470	2011-2018
Rekonstruktion M4 „Don“	1.517	2010 - 2015
Neue Auffahrt auf den Mittleren Autobahnring um Moskau von der M7 „Wolga“ mit Ortsumgehung Noginsk	44	2012-2016
Bau der Schnellstraße Moskau – St. Petersburg	626	2010 - 2018
Bau des zentralen Autobahnring um Moskau (ZKAD)	314	2010 - 2018
Mautstraße Krasnodar – Abinsk – Kabardinka	147	2013 - 2018
Mautstraße von Kasan über Orenburg bis zur kasachischen Grenze	825	2011 - 2020
Mautpflichtige Ortsumgehung der Stadt Wologdy	50	2013 - 2015

Quellen: Transportministeriums der RF, Recherchen von Germany Trade and Invest, Unternehmenspläne zitiert bei Wedomosti, Rbk daily, Prime Tass, Expert und Kommersant

TAB. 3 OFFIZIELLER ENTWICKLUNGSPLAN DES RUSSISCHEN BAHNSEKTORS

Kennziffer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiertransport, in Mrd. km	181	182	184	186	187	189
Frachturnschlag, in Mrd. tkm	2344	2412	2472	2539	2609	2677
Durchschnittsgeschwindigkeit von Güterzügen, in km/Tag	295	298	300	302	304	305
Bau neuer Linien, in km	-	-	-	1.198	444	1.468
Bau zusätzlicher Paralleltrassen, in km	596	612	569	534	456	401
Elektrifizierung, in km	430	450	480	457	438	490

Quelle: „Entwicklungsplan der russischen Bahn bis 2015“ des Ministeriums für wirtschaftliche Entwicklung. (Zitiert nach GTAI-Bericht)

Rund 13 Prozent mehr Fluggäste als im Vorjahr wurden in, sowie aus der russischen Föderation befördert. Der Flughafen Koltzovo in Jekaterinburg verzeichnete eine Erhöhung des Passagieraufkommens um 22,1 Prozent. Das Wirtschaftsministerium prognostiziert ein weiteres Wachstum bis 2014 um 30-40 Prozent auf 80 Millionen Passagiere. Die Regierung plant bis 2015 Investitionen in Höhe von 160 Milliarden Rubel (5,5 Milliarden US-Dollar) zu realisieren.

Dementsprechend haben der Ausbau und die Modernisierung der Flughäfen bereits in vielen Städten begonnen. So wurde in St. Petersburg bereits 2010 der erste Grundstein für

das neue 1,2 Milliarden Euro schwere Terminal Pulkovo 3 gelegt, welcher das bisherige internationale Terminal Pulkovo 2 ersetzen soll. In Wladiwostok und Sotschi-Adler findet ein

Stunde abzufertigen. Ein hohes Passagieraufkommen lässt nämlich in geraumer Zeit die Austragung der Universiade in der Millionenstadt erwarten. Der weitere Ausbau des

>> Rund 13 Prozent mehr Fluggäste als im Vorjahr wurden in, sowie aus der russischen Föderation befördert.

Ausbau vorbereitend zum „Asien-Pazifik-Gipfel 2012“ statt. Auch in Kasan wurden Maßnahmen für den Ausbau des Terminals 1A getroffen, um nun bis zu 600 Fluggäste pro

Flughafens, für dessen Planung die Fraport AG beteiligt ist, setzt sich anschließend bis 2015 fort. In Nischni Nowgorod investiert der russische Konzern Renowa rund 2,7 Milliarden Rubel in den Bau eines neuen Terminals sowie neuer Parkplätze bis 2016. In Omsk wird seit 2011 der 215 Millionen Euro teure Umbau des Flughafens Federowka betrieben. Weiterhin findet in Tomsk ein Umbau des Flughafens für 2012 bis 2013 statt. Hierbei handelt es sich um die Sanierung der Start- und Landebahn, die mit 17 Millionen Euro aus dem Staatshaushalt finanziert wird. Bei der Projektierung will der Flughafen Leipzig-Halle unterstützend wirken.

Michael Harms



Michael Harms

1994 - 1995:

Sales Manager bei Philips Medizin Systeme in Hamburg und Moskau

1995 - 1999:

Kooperationsbüro der Deutschen Wirtschaft, Berlin

2000 - August 2007:

Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft, Berlin, Mitglied der Geschäftsführung

2001 - 2003:

Exekutivsekretär des Business Advisory; Council beim Stabilitätspakt für Südosteuropa, Brüssel

seit September 2007: Delegierter der Deutschen Wirtschaft in der Russischen Föderation, Moskau

seit 31. März 2008: Vorsitzender des Vorstandes der Deutsch-Russischen Auslandshandelskammer

Deutsch-Russische - Auslandshandelskammer

1. Kasatschij Pereulok 7

119017 Moskau

Tel.: +7 495 234 49 50

Fax: +7 495 234 49 51

E-Mail: ahk@ahk-russland.ru

E-Mail: ahk@ahk-russland.ru



Dnjepr in Kiew

Transportinfrastruktur dürstet nach Modernisierung

Neue Projekte sind grundsätzlich auch für ausländische Unternehmen offen

Die Ukraine ist nach Russland das zweitgrößte Land in Europa. Ein Land mit einer derartigen Fläche verlangt ein gut entwickeltes Transportsystem. Der Großteil des heutigen Transportsystems der Ukraine wurde zu Sowjetzeiten entwickelt; es umfasst ca. 160.000 Kilometer Autostraßen, 22.000 Kilometer Eisenbahnschienen, 7 große internationale Flughäfen und 17 Meereshäfen. Die Ukraine ist ein wichtiger Spieler im internationalen Transportsystem: drei paneuropäische Transportkorridore durchqueren das Land.

Die Gütertransporte haben in den letzten zwei Jahren um 16,6 Prozent zugenommen und erreichten im Jahr 2011 ein Volumen von 811,7 Millionen Tonnen (siehe Tabelle 1). Über

50 Prozent der Gütertransporte werden per Eisenbahn durchgeführt.

Die Passagiertransporte sind in den letzten zwei Jahren allerdings um 4,1 Prozent zurückgegangen. Im Bereich des Personenverkehrs wird die Straße bevorzugt (siehe Tabelle 2).

» Der Ausbau des Transportsystems

Ein großes Problem des ukrainischen Transportsystems ist die veraltete Infrastruktur. Da das Transportsystem noch aus der UdSSR Zeit stammt, befinden sich die Autostraßen, Eisenbahnschienen und Infrastruktureinrichtungen (Brücken, Tunnel) in einem sehr schlechten Zustand. Aufgrund des Haushaltsdefizites wurden nur wenige große Um- und Neubauprojekte realisiert. Einige Projekte (wie der Umbau der Autostraße Kiew-Chop) wurden durch Kredite der Weltbank finanziert. In den letzten zwei Jahren hat sich aber Lage im Infrastrukturbausektor etwas

geändert – in Rahmen der Vorbereitung zur Fußball-Europameisterschaft Euro-2012 konnte eine Reihe von Transportinfrastrukturprojekten realisiert werden.

Der Ausbau des Transportsystems war nach dem Stadionbau die zweitwichtigste Aufgabe. Es wurden vor allem Flughäfen und Verbindungen zwischen den vier Euro-2012 Gaststädten – Kiew, Donetsk, Lviv und Kharkiv – ausgebaut. Alle vier Städte erhielten neue Flughafen terminals. Der größte Teil der Arbeiten wurde in Kiew durchgeführt, wo zwei neue Terminals am Flughafen Boryspil und ein Terminal am Flughafen Kiew-Zhuliany errichtet wurden.

» Modernisierung der internationalen Transitstraßen

Im Mai 2012 wurden Schnellzugverbindungen zwischen der Hauptstadt Kiew und Donetsk, Lviv und Kharkiv eröffnet. Dabei wurden 10 Schnellzüge Hyundai Rotem und zwei Interregionalzüge Skoda angeschafft, sowie

Mag. Gregor Postl

ist, nach einer einjährigen Tätigkeit als Exportmanager in einem österreichischen Chemiekonzern, seit 1998 in der AWO der Wirtschaftskammer Österreich. Nach seinen Einsätzen als stellvertretender Handelsdelegierter in Kiew, Kairo und Frankfurt, leitet er seit September 2007 als der Wirtschaftsdelegierte das Außenwirtschaftscenter in Kiew. ■



TAB. 1 GÜTERTRANSPORTE IN DER UKRAINE 2009 – 2011, MIO. T.

	2009	2010	2011
Insgesamt	695,7	755	811,7
Eisenbahntransport	391,2	432,5	468,4
Pipeline-transport	154,6	153,4	155
Automobiltransport	140	158,2	178,3
Schiffstransport	9,8	11,1	9,9
Flugzeugtransport	0,1	0,1	0,1

Quelle: Staatlicher Statistikdienst der Ukraine

die Eisenbahnstrecken zwischen den Austragungsorten modernisiert und an die neuen Züge angepasst. Die staatliche Administration für Eisenbahnen – Ukrzaliznytsia – plant, die Schnellzugverbindungen in der Ukraine weiter zu entwickeln.

Die Regierung hat folgende Transportinfrastrukturprojekte für die nächste Zukunft angekündigt: weitere Entwicklung der Schnellzugverbindungen zwischen Großstädten (inkl. Modernisierung der Eisenbahnschienen), Modernisierung der internationalen Transit-

nur durch Kredite realisiert werden, da der Staatshaushalt nicht genügend Ressourcen für solche Maßnahmen hat.

» Positive Tendenzen in der Logistikbranche

Fast alle Großprojekte im Bereich der Transportinfrastruktur wurden in den letzten Jahren von lokalen Firmen durchgeführt, die Projekte sind aber grundsätzlich auch für ausländische Unternehmen offen. Die ukrainische Regierung verspricht ausländischen Firmen vielseitige Unterstützung. Nicht allen Firmen aus der Europäischen Union gelingt es, sich an die ukrainischen Geschäftsbedingungen anzupassen. Moderne Infrastrukturprojekte verlangen aber neue Technologien und Know-How, die lokale Unternehmen nicht anbieten können.

Vor der Wirtschaftskrise befand sich die ukrainische Logistikbranche in einer aktiven Entwicklungsphase. Die Krise hat die Entwicklung der Branche gestoppt, 2011/2012 wurden aber wieder positive Tendenzen beobachtet. Die Branche konzentriert sich vor allem in Kiew, neue Logistikkomplexe werden aber auch in den Regionen errichtet. Eine positive Entwicklung der ukrainischen Wirtschaft wird zu weiteren positiven Tendenzen in der Logistikbranche führen. Auf dem ukrainischen Logistikmarkt sind lokale und internationale Spieler gut vertreten. Da der Markt nicht gesättigt ist, ist die Branche für neue Marktspieler und Projekte offen.

Gregor Postl

» Eine positive Entwicklung der ukrainischen Wirtschaft wird zu weiteren positiven Tendenzen in der Logistikbranche führen.

Trotz der Vorbereitungsmaßnahmen zur Euro-2012 verlangt die Transportinfrastruktur der Ukraine eine wesentliche Modernisierung. Das betrifft vor allem die Autostraßen, da ukrainische Autobahnen derzeit kaum mit westeuropäischen verglichen werden können.

straßen, Bau einer Ringautobahn um Kiew, Errichtung einer Zugverbindung zwischen Kiew und Flughafen Boryspil und Entwicklung der städtischen Transportinfrastruktur (z.B. Erweiterung des U-Bahn-Netzes in Kiew und Dnipropetrovsk). Diese Großprojekte können



AußenwirtschaftsCenter Kiew

vul. Kruglouniversitytets'ka 3-5, Office 31,
11. Stock
01024 Kyiv
Ukraine
T +380 44 220 35 40
F +380 44 220 35 41
kiew@wko.at
wko.at/awo/ua

TAB. 2 PASSAGIERTRANSPORTE IN DER UKRAINE 2009 – 2011, MIO. PERSONEN

	2009	2010	2011
Insgesamt	7274,1	6837,7	6972,9
Eisenbahntransport	425,9	426,2	430,1
Automobiltransport	4012,9	3719,4	3604,6
Schiffstransport	7,8	7,6	8
Flugzeugtransport	5,1	6,1	7,5
Stadttransport	2822,4	2678	2922,7

Quelle: Staatlicher Statistikdienst der Ukraine



Neuer Schwung für die Infrastruktur

Unter den Logistikanbietern sind deutsche und österreichische Firmen besonders aktiv

Dank ihrer Lage wie ihrer rasant wachsenden Automobil- und Elektronikindustrie ist die Slowakei zu einem wichtigen Logistikstandort geworden. Die bestehenden Lagerflächen sind nahezu ausgebucht, so dass viele große Neubauvorhaben auf den Weg gebracht wurden. Die Investitionen verlagern sich immer mehr weg von der Hauptstadtregion in die östlicheren Landesteile. Allerdings hinkt die Infrastruktur der dynamischen Entwicklung im Logistiksektor noch hinterher.

Der Zustand der Infrastruktur ist alles andere als optimal. Das Ziel, zwischen 2001 und 2012 das Autobahnnetz auf 660 km zu verdoppeln, wurde weit verfehlt. Noch immer gibt es keine durchgängige Schnellstraßenverbindung zwischen der Hauptstadt Bratislava und dem ostslowakischen Košice. Und nicht einmal die Hälfte des Schienennetzes ist elektrifiziert.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Slowakei ist daher eine wichtige Zukunftsaufgabe. „Wir brauchen eine langfristige Strategie, die an die Bedürfnisse des innerstaatlichen und internationalen Güterverkehrs angepasst ist“, sagt John Bölts, Vorsitzender des Arbeitskreises Transport und Logistik



Bratislava – Hauptplatz

– ein Expertengremium der AHK Slowakei, bestehend aus Vertretern des Transportgewerbes und der Industrie. „Eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist dringend notwendig, um die Slowakei als Industrie- und Produktionsstandort auf lange Sicht international wettbewerbsfähig zu halten“, so Bölts.

Als Transportweg Nummer Eins werden Strassen klassifiziert, die einen Anteil von etwa 75 Prozent am bewegten Frachtaufkommen tragen. Auf den Schienenverkehr entfallen 23 Prozent. Nur eine geringe Rolle spielt der Schiffsverkehr. Trotz der relativ weiten

Entfernungen und dem schlecht erschlossenen Osten wird der Flugverkehr für den Gütertransport bislang kaum genutzt.

» Logistikzentren und Ausbau

Aktuell gibt es laut Colliers International rund 1,05 Millionen Quadratmeter Produktions- und Lagerflächen der gehobenen Kategorie. Im Jahr 2011 wurden 46.300 Quadratmeter neu übergeben. Etwa zwei Drittel der Logistik- und Industriehallen befinden sich in der Region Bratislava. Weitere 22 Prozent in Trnava, wo der französische Automobilkonzern PSA produziert. Auf Košice entfielen Ende 2011 nur zwei Prozent und auf Žilina ein Prozent der modernen Produktions- und Lagerflächen.

Doch das ändert sich. Zwar entstehen auch im Großraum Bratislava neue Objekte, vor allem für Zulieferer im Umfeld der VW-Produktion. Doch der Bau von Logistikzentren konzentriert sich derzeit auf die Zentral- und Ostslowakei und dabei besonders auf Žilina und Košice.

„Dabei ist es von großer Bedeutung, dass weitere staatliche Investitionen und Maßnahmen zur Bildung von Logistikzentren den Marktbedürfnissen angepasst werden“, erklärt John Bölts. Eine weitere staatliche Unterstützung der privaten Initiativen solle in Kooperation erfolgen, um Synergien zu erzielen und

GÜTERTRANSPORTE NACH VERKEHRSTRÄGERN (2010)

Verkehrsträger	Beförderte Güter in 1.000 t	Veränd. zum Vorjahr in %	Anteil in %	Frachtvolumen in Mio. tkm
Gesamtes Frachtvolumen (ohne Pipelines)	190.507	-6	100	37.682
Straßentransporte	143.071	-12	75	27.411
Schienentransporte	44.327	18	23	8.105
Schifftransporte	3.109	42	2	2.166
Lufttransporte	0,01	57	0	0,008

Quelle: Germany Trade & Invest

Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Staat solle die neuen Logistikzentren als Public-Private-Partnership (PPP) – Projekte zur weiteren Ergänzung der bestehenden Zentren verstehen, regt der AHK-Arbeitskreis Transport & Logistik laut Böltz an.

» Branche wird von ausländischen Anbietern dominiert

Die Verknüpfung der Verkehrsträger kommt bislang überwiegend im Exportgeschäft zum Einsatz. Dank des stark gewachsenen Außenhandels steigt ihre Bedeutung. Das Jahresvolumen der im kombinierten Verkehr transportierten Güter wurde für 2011 auf drei Millionen Tonnen geschätzt. Führende Anbieter sind die private Metrans und das staatliche Bahn-Unternehmen ZS Cargo Slovakia, das demnächst teilprivatisiert werden soll.

Unter den Logistikern dominieren bekannte ausländische Gesellschaften vor allem bei systemintegrierten Dienstleistungen. Lokale Fracht- und Speditionsfirmen behaupten ihre Positionen, weil nicht immer die Leistungsfähigkeit eines Anbieters bei der Auftragsvergabe zählt, sondern häufig Beziehungsflechte, berichten westliche Marktexperten.

Besonders aktiv sind deutsche und österreichische Firmen. DB Schenker zum Beispiel hat Lager und Umschlagkapazitäten an vier Standorten. Im Sommer 2012 hat Vaillant ein Logistikzentrum (5.000 Quadratmeter) für seine Produkte in Skalica eröffnet. Logistik-Dienstleister Geis will im Herbst sein Zentrallager (7.700 Quadratmeter) in Zvolen in Betrieb nehmen.

» Slowakei will Infrastrukturausbau zügig vorantreiben

Nach jahrelangem Stillstand könnte der Ausbau der Infrastruktur in der Slowakei nun endlich wieder in Schwung kommen. In der Pipeline stehen mehrere große Projekte für den Straßen- und Eisenbahnbau. Allein die staatliche Autobahngesellschaft NDS will 2012 mit dem Neubau von 83 Streckenkilometern beginnen.

Dabei kann die Gesellschaft auf ein prall gefülltes Budget von über 580 Millionen Euro zurückgreifen. Die drei größten Einnahmequellen sind staatliche Haushaltsmittel (200 Millionen Euro), die Lkw-Maut (155 Millionen Euro) und Gelder aus EU-Fonds (134 Millionen Euro). Darin eingeschlossen sind Ausgaben für Instandhaltung und Neubau. Die Summe wird in den kommenden Jahren deutlich steigen (2013: 1,14 Milliarden Euro; 2014: 1,49 Milliarden Euro; 2015: 2,15 Milliarden Euro). Das wichtigste Infrastrukturprojekt des Landes - eine durchgehende Autobahn zwischen Bratislava und dem ostslowakischen Košice - soll bis 2017 fertig sein.

Dank der Krise in der Bau-

Dr. Guido Glania

geboren 1970; Studium und Promotion der Volkswirtschaftslehre an den Universitäten Köln und Nürnberg; 1993 bis 2003 Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) in Berlin, handelspolitischer Referent; 2003 bis 2008 Büro des BDI in Brüssel, Bereichsleiter Außenwirtschaft und Entwicklungspolitik; 2008-2011 Alliance for Rural Electrification in Brüssel, Generalsekretär. Seit März 2011 Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Deutsch-Slowakischen Industrie- und Handelskammer in Bratislava.



INVESTITIONSPROJEKTE IN DER SLOWAKISCHEN LOGISTIKBRANCHE (AUSWAHL)

Projekt / Akteur	Investition in Mio. Euro	Projektstand	Anmerkungen
Immopark Kosice/Immorent	120	Im Bau, Vollendung der 1. Etappe im Herbst 2012	Geplante Logistikfläche 250.000 qm
Logistik- und Industriepark Nova Polhora (bei Kosice)/ Nova Polhora Invest	112	Positive Umweltprüfung im Januar 2012, geplante Vollendung 2015	Bis zu 600.000 qm Lager- und Produktionsfläche
Intermodaler Terminal Kosice/Bahngesellschaft ZS Cargo	36	Ausschreibung für 1. Bauabschnitt im Frühjahr 2012, Vollendung 2015	Verladestation für Zug-Zug, Zug-Lkw sowie Lagerflächen sollen entstehen
Containerterminal Kosice/Metrans	30	Fertigstellung bis 2014; 1. Bauabschnitt im Sommer 2012 übergeben	Aufbau eines intermodalen Containerterminals (Greenfield)
Logistikzentrum Petrovany/ SOH	5,5	Bauarbeiten laufen bereits, 1. Abschnitt soll bis Herbst 2012 in Betrieb gehen	Ausbau des bestehenden Logistikparks LCP; neues Lager mit 10.000 qm Fläche geplant
Logistikpark Zilina-Streco/ PointPark Properties	k.A.	Vollendung der 1. Etappe bis August 2012	Ausbau auf insgesamt 90.000 qm geplant
Erweiterung Logistikpark Senec/Prologis	k.A.	Abschluss der 1. Etappe im 3. Quartal 2012	Insgesamt 47.000 qm zusätzliche Lagerflächen zum bereits bestehenden Logistikpark geplant

Quellen: Firmenangaben, Presseberichte, Recherchen von Germany Trade & Invest

wirtschaft kann Bratislava dabei unverhofft große Summen bei den Bauprojekten einsparen. So hatte die Regierung für den Autobahnabschnitt Lietavska Lúčka - Dubná Skala inklusive dem Tunnel Višňové (Autobahn D1 bei Žilina) Kosten von 900 Millionen Euro veranschlagt. Ein Konsortium des schwedischen Baukonzerns Skanska und der österreichischen Strabag will die Strecke nun für 360 Millionen Euro bauen. Geplante Bauzeit: fünfeneinhalb Jahre.

Neben der Autobahn D1 sind vor allem die beiden Autobahnprojekte D3 und D4 interessant. Die D3 führt von Žilina zur polnischen Grenze. Von den geplanten 60 Kilometern waren bis zum Frühjahr 2012 erst 12,7 Kilometer fertig. Die Autobahn D4 wird sich in einem Halbkreis um die Hauptstadt Bratislava bis zur österreichischen Grenze legen. Von 48 Streckenkilometern waren bis März 2012 erst fünf Kilometer in Betrieb. Für den Ausbau ist die Beteiligung privater Investoren in Form eines PPP-Projekts im Gespräch. Ein weiteres PPP-Vorhaben ist die 55 Kilometer lange Schnellstraße zwischen Bánka Bystrica und Ružomberok.

Ein weiteres großes Vorhaben im Eisenbahnbau ist der Ausbau der Strecke von Bratislava über Žilina bis zur polnischen Grenze für Geschwindigkeiten bis zu 160 Stundenkilometern. Noch 2012

sollen die Arbeiten am Streckenabschnitt zwischen Puchov und Belusa nahe Žilina beginnen. Die spanische OHL ZS und die slowakische Vahostav wollen das rund 7 Kilometer lange Teilstück gemeinsam für 91,8 Millionen Euro modernisieren.

Außerdem will die Bahngesellschaft ZSR in den Jahren 2013 bis 2015 vier intermodale Güterterminals in Košice, Bratislava, Leopoldov (bei Trnava) und Žilina aufbauen. Die Gesamtkosten werden mit über 320 Millionen Euro angegeben.

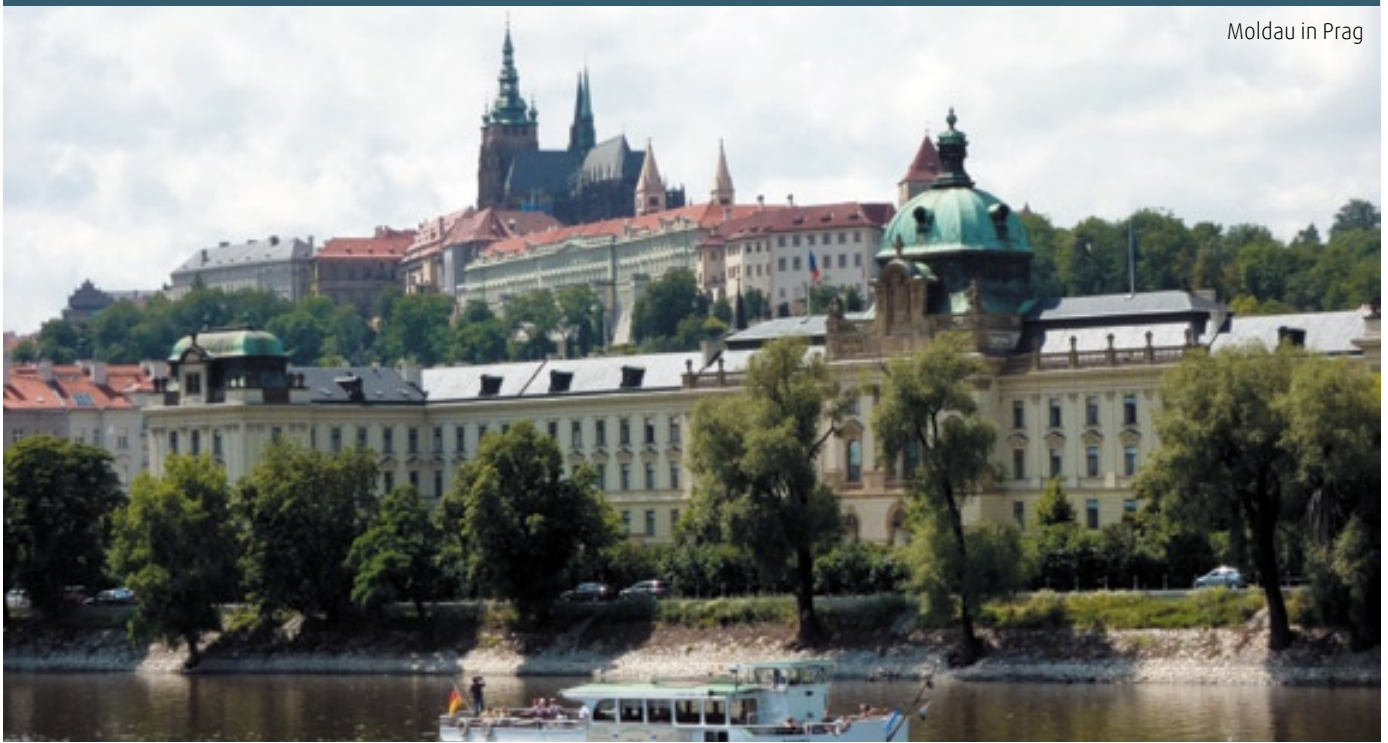
Deutschen Firmen, die sich an den öffentlichen Ausschreibungen beteiligen wollen, ist die Suche nach einheimischen Partnern empfohlen. Ohne slowakischen Konsortialpartner sei es schwierig, bei den Aufträgen zum Zuge zu kommen.

Die AHK Slowakei unterstützt Unternehmen aus Deutschland bei der Partnersuche vor Ort.

Guido Glania – AHK Slowakei und Gerit Schulze – Germany Trade & Invest

Deutsch-Slowakische Industrie- und Handelskammer (DSIHK)

Europeum Business Center/B
Suché myto 1
SK-811 03 Bratislava
Tel.: +421 2 2085 0620
Fax.: +421 2 2085 0632
E-mail: info@dsihk.sk
Web: www.dsihk.sk



Wachstum auch in unsicheren Zeiten

Das transeuropäische Verkehrsnetz TEN-T soll auch in Tschechien weiter ausgebaut werden

Trotz des krisenbedingten Einbruchs ist der tschechische Logistiksektor in den letzten zwei Jahren gewachsen – sowohl gemessen am Transportumfang als auch an den Gewinnen der wichtigsten Logistikunternehmen. Das Frachtvolumen in Tonnenkilometern ist 2011 um zwei Prozent gestiegen. Um das Wachstum zu erhalten, sind allerdings weitere Investitionen in die Infrastruktur notwendig – besonders in die Sanierung von Straßen und den Aufbau multimodaler Güterverkehrszentren.

Mit einem Netz von 55 752 Kilometern und 80 Prozent der transportierten Gütermenge ist die Straße mit Abstand der wichtigste Verkehrsträger in Tschechien. Auch das Schienennetz ist mit 9 558 Kilometern relativ dicht und nimmt einen Anteil von etwa 20 Prozent an der gesamten Menge der beförderten Güter ein. Schiffs- und Lufttransporte hingegen spielen in Tschechien nur eine untergeordnete Rolle. Auch deutsche Unternehmen in Tschechien transportieren ihre Waren und Güter überwiegend per LKW. In der

aktuellen Blitzumfrage der Deutsch-Tschechischen Industrie- und Handelskammer (DTIHK) zum Thema Transport und Logistik gaben 100 Prozent der befragten Unternehmen an, die Straße als Verkehrsträger zu nutzen. Außerdem nehmen 19 Prozent der Firmen den Schiffstransport und 17 Prozent die Schienen in Anspruch.

Den Zustand der Infrastruktur in Tschechien bewerten die deutschen Unternehmen in der Umfrage mehrheitlich positiv: 58 Prozent stellen keine Verkehrsprobleme fest. Die übrigen

3,0 und den damit verbundenen Dienstleistungen eine 3,3. Die meisten der Firmen wünschen sich eine Verbesserung der Straßeninfrastruktur, weisen aber gleichzeitig auf Verbesserungspotenziale beim Schiffstransport hin.

» Verkehrspolitik Tschechiens

Die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur hängt wesentlich davon ab, welchen Zielen sich die tschechische Regierung in ihrer Verkehrspolitik verpflichtet. Das Tschechische Verkehrsministerium wurde in der Vergangenheit oft von nationalen Kontrollinstanzen, unabhängigen Bürgerinitiativen sowie von der Europäischen Kommission für seine Konzeptlosigkeit bei Ausbau und Pflege der Verkehrsinfrastruktur kritisiert. Das sollen nun die sogenannten sektoralen Strategien ändern, die die Prioritäten für die einzelnen Bereiche des Verkehrssektors und wichtige Infrastrukturprojekte festlegen.

Nach aktuellem Stand dieser Strategiepläne für den Zeitraum 2014-2020 soll im Bereich Straßenverkehr vor allem der Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T vorangetrieben und alle Landkreise nach und nach an ein entsprechend dichtes Netz von Straßen und Autobahnen angebunden werden. Auch eine ausreichende Kapazität der Infrastruktur in den Grenzregionen soll sichergestellt werden. Im Schienenverkehr ist es geplant, die Modernisierung der Transitkorridore nach Möglichkeiten bis 2018 zu vollenden sowie die Elektrifizierung voranzutreiben. Zudem steht eine Förderung grenzüberschreitender Projekte in Aussicht

VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK 2010 (IN KM):

Straßennetz	55.752
davon Autobahnen	734
Schienennetz	9.558
davon elektrifiziert	3.212
Binnenwasserstraßen	315
Flughäfen	7 (Anzahl)

Quelle: Germany Trade and Invest mit Daten vom Verkehrsministerium der Tschechischen Republik

42 Prozent bemängeln jedoch den schlechten Zustand einiger Straßen, die unzureichende Kapazität der Verkehrswege und den schleppenden Ausbau von Autobahnen und wichtigen Verbindungsstrecken. Die befragten Unternehmen gaben der Straßeninfrastruktur deshalb die Note

und die infrastrukturellen Bedingungen für Schiffs- und Lufttransporte sollen besser werden. Pläne sind demnach vorhanden, doch die bisherige Bilanz ist nicht nur ermutigend: Der Ausbau der Infrastruktur hat seit 2009 an Tempo verloren. 2011 wurden nur elf Kilometer neue Schnellstraßen und Autobahnen gebaut. Die nächsten Jahre werden also zeigen, ob die neue Strategie auch hält, was sie verspricht.

» Kombiniertes Verkehr

Tschechische Logistikunternehmen haben nach jahrelangem Zögern angefangen, den kombinierten Verkehr, bei dem mindestens zwei Verkehrsträger zum Einsatz kommen, verstärkt zu nutzen. Das macht sich auch beim Gütertransport zwischen Deutschland und Tschechien bemerkbar: Laut dem tschechischen Anbieter für Güterzugverkehr Bohemiakombi wurden von Januar bis August 2011 fast 4 900 LKW-Anhänger auf der Schiene zwischen Tschechien und Deutschland befördert – deutlich mehr als im Vorjahreszeitraum. Besonders das Interesse tschechischer Firmen am kombinierten Verkehr ist gestiegen.

Um mehrere Transportarten optimal miteinander kombinieren zu können, sind entsprechend ausgestattete multimodale Verkehrszentren mit ausreichenden Kapazitäten wichtig. „Tschechien hat beim Ausbau von multimodalen Güterverkehrszentren noch Nachholbedarf. Das könnte dazu führen, dass das Land als Logistikstandort an Bedeutung verliert. Die Rolle als Transitland könnte vor allem beim Eisenbahnverkehr abnehmen, weil Schienentransporte durch Tschechien vergleichsweise langsam und teuer sind“, erklärt John Böltz, Vorsitzender des Arbeitskreises Transport und Logistik bei der DTIHK. Dies bestätigten auch 18% der Firmen in einer aktuellen DTIHK-Umfrage.

Der Aufbau neuer multimodaler Logistikzentren lässt jedoch hoffen, dass sich die Infrastruktur für den kombinierten Verkehr in

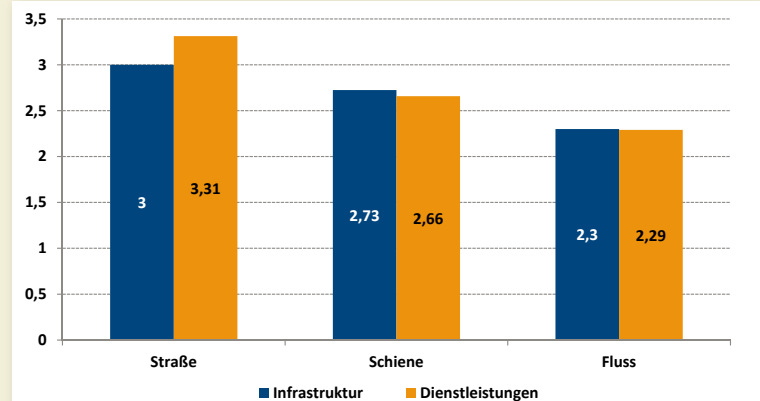
Bernard Bauer

leitet die Deutsch-Tschechische Industrie- und Handelskammer seit Dezember 2006 als geschäftsführendes Vorstandsmitglied. Mit nach Prag brachte Bauer seine Erfahrungen als Vertreter der deutschen Wirtschaft in so verschiedenen Staaten, wie Saudi Arabien, Russland oder Chile. Der 47-jährige gelernte Industriekaufmann spricht Französisch, Englisch, Spanisch, Russisch, Tschechisch und Arabisch.



Grafik: DTIHK-Blitzumfrage: Beurteilen Sie die Qualität der Infrastruktur/ Dienstleistungen in Tschechien

Quelle: Deutsch-Tschechische Industrie und Handelskammer (DTIHK)



Tschechien in den nächsten Jahren verbessern wird. So lässt die Firma Metrans, Tochtergesellschaft der Hamburger Hafen und Logistik AG und gleichzeitig größter Anbieter für kombinierten Verkehr in Mittel- und Osteuropa, derzeit

in Česká Třebová einen neuen Bahnterminal errichten. Dort sollen in der ersten Aufbauetappe ab Mitte 2013 4 500 Standardcontainer pro Woche umgeschlagen werden. In Paskov bei Ostrava hat die AWT-Gruppe die Kapazitäten ihres multimodalen Terminals erhöht und das Terminal erheblich modernisiert. Ein weiteres Projekt plant die HB Reavis Group in Ostrava-Mošnov – bis 2018 soll dort ein neues multimodales Logistikzentrum entstehen, das außer Straße und Schiene auch eine Anbindung zum lokalen Flughafen bietet. Das zeigt einerseits, dass sich Nordmähren zu einem wichtigen Logistikstandort entwickelt, und zum anderen, dass der kombinierte Verkehr in Tschechien gute Zukunftsperspektiven hat.

» Chancen für deutsche Unternehmen

Auf dem tschechischen Logistikmarkt sind zahlreiche deutsche Unternehmen tätig, die teilweise zu den wichtigsten der Branche gehören: Unter den zwölf größten Logistikern in

Tschechien sind fünf Unternehmen mit deutschen Wurzeln. Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Logistikfirmen ergeben sich in erster Reihe durch Investitionen und Handelsaktivitäten deutscher Firmen in Tschechien, da deutsche Unternehmen für Lieferungen nach und aus Tschechien oft ihren heimischen Logistikdienstleister einsetzen. Langjährige Erfahrung, modernes Know-how und gute Kontakte nach Tschechien können deutschen Firmen dabei helfen, auf dem tschechischen Logistikmarkt gegen die internationale Konkurrenz erfolgreich zu bestehen. Die Deutsch-Tschechische Industrie- und Handelskammer mit Sitz in Prag, Pilsen und Ostrava bietet dazu jederzeit gerne ihre Unterstützung an.

Bernard Bauer

Deutsch-Tschechische Industrie- und Handelskammer (DTIHK)

Václavské nám. 40
110 00 PRAHA 1, TSCHECHIEN
Telefon +420 224 221 200
Fax +420 224 222 200
Email: info@dtihk.cz
www.tschechien.ahk.de

WICHTIGE LOGISTIK-DIENSTLEISTER IN TSCHECHIEN

Anbieter	Anzahl von Niederlassungen (ausgewählte Orte)	Ertrag 2011 in Mio. Euro	Internetadresse
HOPi	11 (Praga, Prostějov, Klášterec nad Ohří, Ostrava)	340 (Umsatz 2010)	www.hopi.cz
AWT Čechofracht	11 (Praga, Dobroviz, Olomouc, Paskov)	152	www.awt-cechofracht.cz
C. S. Cargo	16 (Jičín, Liberec, Prostějov, Plzeň, Stará Boleslav)	140	www.cscargo.cz
Schenker spol. s.r.o.	12 (Rudná u Prahy, Brno, Bor u Tachova, České Budějovice, Děčín)	136	www.schenker.cz
GEFCO Česká republika	4 (Jazlovice, Kolín, Brno)	80	cz.gefco.net
Geis CZ, s.r.o.	16 (Ejovice, Praga, Karlovy Vary, Mohelnice, Ostrava)	71	www.geis.cz
Kühne + Nagel	8 (Praga, Brno)	69	www.kuehne-nagel.cz
ESA s.r.o.	3 (Brno, Kladno, Říčany-Jazlovice)	67	www.esa-logistics.cz
Gebroüder Weiss	8 (Brno, Rudná u Prahy, Ostrava)	64	www.gw-world.cz
Ewals Cargo Care	14 (Mladá Boleslav, Česká Lipa, Rychnov nad Kněžnou)	58	www.ewals.cz
Dachser E.S.T., a.s.	8 (Praga, Kladno, České Budějovice, Hradec Králové, Ostrava)	43	www.dachser.cz
DHL Supply Chain	10 (Praga, Plzeň, Mladá Boleslav)	36	www.dhl.cz

Quelle: Germany Trade and Invest, mit Angaben von der Logistik-Beilage der Wirtschaftszeitschrift Ekonom (Juni 2012) und Zahlen von Creditinfo



Donau in Budapest



Vollendung der neuen ungarischen Verkehrsstrategie ist bis Mitte 2013 geplant

Eine tiefgreifende Umwandlung des Flugverkehrs hat sich ergeben

Die strategischen Ziele der ungarischen Verkehrspolitik wurden 2004 festgelegt und zielen im Wesentlichen auf die regionale und überregionale Einbindung der ungarischen Verkehrsträger. Als Schwerpunkte dieser Strategie wurden daher die Fragen der Entwicklung des Straßen- und Eisenbahnverkehrs, sowie des Ort- und Vorortverkehrs behandelt.

Nach dem Regierungswechsel im Jahr 2010 wurde ein neuer Verkehrsplan erstellt. Die Vollendung dieser neuen Strategie ist bis

Mitte 2013 geplant. Die Finanzierung dieser Entwicklungen ist nach wie vor im Rahmen der operativen Programme des Neuen Széchenyi Plans (Regionales Operatives Programm – ROP; Operatives Verkehrsprogramm – KÖZOP) unter intensiver Nutzung der EU-Fördermittel vorgesehen. Die darin avisierten Entwicklungskonzepte werden natürlich den EU-Verkehrsprioritäten angepasst, zumal vier Helsinki TEN-Korridore durch Ungarn ver-

was auch mit der nötigen Entwicklung und Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur von Ungarn völlig übereinstimmt.

» **Autobahnausbau praktisch vollendet**

Während der letzten 20 Jahre lag der Schwerpunkt der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sehr stark auf den Ausbau des Autobahn- und Schnellstraßennetzes, was natürlich wirtschaftlich durchaus Sinn mach-

» **Ungarn ist sehr bemüht, sich zu einer Logistikkreuzung der Region zu entwickeln**

laufen. Dabei wird in der EU der Akzent der Verkehrspolitik in der nächsten siebenjährigen Budgetperiode voraussichtlich auf die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs gesetzt,

te und einzelne Regionen stark aufwertete. Bei diesen Straßenbauten waren einige große österreichische Bauunternehmen führend tätig. Da der Autobahnausbau praktisch voll-

det ist und momentan eher der Ausbau und die Renovierung bestehender Landesstraßennetze im Vordergrund stehen, kommen bei diesen Bauvorhaben größtenteils ungarische mittelgroße Baugesellschaften zum Zug.

Dieses Ungleichgewicht in der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur hat allerdings zu einer besorgniserregenden Überalterung der Eisenbahnstruktur und einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der staatlichen Eisenbahngesellschaft MÁV geführt. Bei den derzeit laufenden Modernisierungsprojekten einzelner Eisenbahnstrecken sind schon einige österreichische Firmen erfolgreich bei Ausschreibungen gewesen, besonders im Bereich der Zugsicherungstechnik.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Verteilung des Güter- und Personenverkehr auf die einzelnen Verkehrsträger:

GÜTERVERKEHR IN UNGARN (2011)

Güterbeförderung (Tonnenkilometer)

Pipeline	8,8%
Straßenverkehr	82,2%
Luftverkehr	-
Bahn	9,0%
Wasserverkehr	0%
Seeverkehr	-

PERSONENVERKEHR IN UNGARN (2011)

Personenverkehr (Tonnenkilometer)

Straßenverkehr	45,3%
Luftverkehr	24,4%
Bahn	30,3%
Wasserverkehr	0%
Seeverkehr	0,3%

Quelle: Zentrales Statistisches Amt

Die praktisch völlige Bedeutungslosigkeit der Donau für den Gütertransport Ungarns hängt einerseits mit einigen geographischen Gegebenheiten – wie dem niedrigen Wasserstand – aber auch mit der Zurückhaltung der politischen Entscheidungsträger, was den Ausbau der Donau betrifft, zusammen. Ob

LOGISTICS PERFORMANCE INDEX DER WELTBANK

	Weltrang im Jahre		
	2007	2010	2012
Österreich	5	19	11
Slowakei	50	38	51
Slowenien	37	57	34
Rumänien	51	59	54
Tschechien	38	26	44
Ungarn	35	52	40

Quelle: Weltbank

diese Zurückhaltung im Laufe der weiteren Entwicklung des Donaunraumprojektes, bei dem Ungarn eine führende Rolle spielen möchte, aufgegeben wird, ist momentan nicht sehr wahrscheinlich.

» Kein Konzept zur Rettung der Malév

Die größten und dramatischsten Entwicklungen waren zur letzten Zeit im Bereich des Flugverkehrs zu beobachten. Mitte Februar 2012 ist die ungarische nationale Fluggesellschaft Malév wegen Insolvenz nach 60 Jahren in Konkurs gegangen. Die Regierung hatte und hat nach wie vor kein fertiges Konzept, weder zur Rettung der Malév, noch zur Gründung einer staatlichen Nachfolgefluglinie. Dadurch hat sich eine tiefgreifende Umwandlung des Flugverkehrs ergeben. Billigfluglinien haben die günstigen Positionen von Malév blitzschnell übernommen, so dass eine neugegründete staatliche Luftlinie eigentlich kaum mehr Platz hat.

Ungarn ist sehr bemüht, sich zu einer Logistikdrehscheibe der Region zu entwickeln, was auch – dank der hervorragenden geogra-

Dr. Erika Teoman-Brenner

- Ist seit 1982 in der Aussenwirtschaftsorganisation der WKÖ beschäftigt.

- Nach Stationen in New York und Rom als stellvertretende Handelsdelegierte und einigen Jahren in Wien im Einsatz in der Wirtschaftskammer Österreich und dem Wissenschaftsministerium, war sie zwischen 2000-2007 Handelsdelegierte in Istanbul und seit 2008 Wirtschaftsdelegierte in Budapest. ■



phischen Position und der gut ausgebauten Infrastruktur - bis zu einem gewissen Punkt ge- glückt ist. Die anhaltende Wirtschaftskrise hat einem weiteren Ausbau von Logistikzentren allerdings einen kleinen Dämpfer verpasst.

Ungarn steht damit natürlich in direkter Konkurrenz mit seinen Nachbarn, die sich ebenso etablieren wollen. Der von der Weltbank regelmäßig veröffentlichte Logistics Performance Index zeigt, dass Ungarn in diesem Wettlauf ziemlich gute Chancen hat. Während das Land vom 35. Rang der Weltrangliste im Jahre 2007, nach Beginn der Weltwirtschaftskrise im Jahre 2010 auf Rang 52 abrutschte, hat es 2012 wieder den 40. Rang eingenommen und liegt damit vor der Slowakei und Tschechien.

Der Ungarische Verband der Zentren für Logistikdienstleistungen hat heute 60 Mitglieder, die einem strengen Qualifikationsverfahren unterzogen werden.

Diese qualifizierten Logistikzentren befinden sich in der Regel entlang der europäischen Transitrouten. Unter den Verbandmitgliedern gibt es derzeit 18 höchstqualifizierte intermodale Logistikdienstleistungszentren, darunter die größeren, wie Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. (Freihafen Budapest), GYSEV Zrt. (Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG) oder die Záhony Port Zrt.

Selbstverständlich nimmt die Hauptstadt Budapest dabei eine hervorragende Stellung ein. Eine Reihe von großen österreichischen Logistikunternehmen sind auch hier angesiedelt. Gerade die boomende ungarische Fahrzeugindustrie ist ein wichtiger Kunde österreichischer Logistikdienstleistungen, da in der Fahrzeuglogistik viel Know-How in Österreich besteht.

Erika Teoman-Brenner

AußenwirtschaftsCenter Budapest

Déliab útca 21
 H-1062 Budapest
 Telefon:+36 1 461 50 40
 Fax:+36 1 351 12 04
 Email: Budapest@advantageaustria.org
 http://wko.at/awo/hu





Polen: großes Potential für die Transportbranche

Für die Verkehrsinfrastruktur stellte die Fußball EM 2012 ein Meilenstein dar

Die Fußball-Europameisterschaft 2012 war ein riesiger Schritt nach vorne, insbesondere für die Straßen und Autobahnen, zu und zwischen den polnischen Spieldarstellungsorten: Warschau, Danzig, Posen und Breslau. Allerdings besteht auch nach der EM weiterer Investitionsbedarf im Bereich der Straßen- und Schienennetze. Darüber hinaus sind noch mehrere Teilstücke im Autobahnnetz zu schließen.

Unter den großen Investitionen für die EM 2012 ist die Eröffnung des über 100 km langen Autobahnabschnitts der A2 von der polnischen Grenze bei Swiecko nach Nowy

Tomysl Anfang Dezember 2011 zu erwähnen. Dank ihm ist die Autobahnstrecke von Berlin über Posen bis Konin und dann weiter nach Lodz durchgängig befahrbar. Die Verbindung von Lodz über Strykow und dann weiter nach Warschau wird auch nach der EM weiter ausgebaut. Wie auch die Strecke der Nord-Süd-Autobahn A1 vom Kreuz Strykow nach Torun. Von Torun nach Danzig gibt es schon eine Autobahn.

Die Pläne der Regierung, so Germany Trade and Invest (GTAI), sehen vor, im Zeitraum von 2011 bis 2015, insgesamt 87,5 Milliarden Zloty in das Straßennetz zu investieren. Dabei darf nicht übersehen werden, dass die Hälfte der Investitionssumme, nämlich 19 Milliarden Euro, vom Haushalt der Europäischen Union (2007 bis 2013) für die polnische Verkehrsinfrastruktur vorgesehen wurde.

Laut der Generaldirektion für Landstraßen und Autobahnen (GDDKiA) sollen 2012 insgesamt 525,4 Kilometer Autobahnen und 440,7 Kilometer Schnellstraßen fertig gestellt werden. 2011 waren es 205,5 Kilometer Au-

tobahnen und 62,2 Kilometer Schnellstraßen. Einschließlich Autobahnen, Schnellstraßen und Umgehungsstraßen befinden sich momentan ca. 1.360 Kilometer im Bau. Der Wert dieser Investitionen beträgt etwa 60 Milliarden Zloty.

Den zweitgrößten Betrag hat die EU mit 4,8 Milliarden Euro für die Bahninfrastruktur vorgesehen. 2012 will die polnische Regierung Bahngleise für 1,4 Milliarden Euro modernisieren. Das betrifft unter anderem die Verbindung von Warschau über Gdansk nach Gdynia (Gdingen) und die Strecke Warschau - Lodz - Posen mit einem Abzweig nach Breslau, wo längerfristig die Schaffung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke geplant ist.

Anlässlich der EM 2012 wurden auch Bahnhöfe modernisiert, unter anderem in Breslau, Posen, Krakau und natürlich der in der Nähe des neuen Warschauer Fußballstadions gelegene Ostbahnhof, sowie der Zentralbahnhof der Hauptstadt.

In die Luftverkehrsinfrastruktur wurde viel investiert, aber es besteht weiter Nachholbe-

EU-MITTEL FÜR DIE POLNISCHE VERKEHRSINFRASTRUKTUR 2007-2013 (IN MRD. EURO)

Straße	Schiene	Städte	Meer	Luft
11,1	4,8	2,0	0,6	0,4

Quelle: Operationelles Programm der EU für Infrastruktur und Umwelt POIS

AUSGABEN FÜR STRASSENBAU UND -REPARATUREN (IN MRD. ZL)

	2010	2011*	2012**	2013**
Neubau von Straßen und Autobahnen	20,5	26,4	29,3	7,0
Reparaturarbeiten	2,5	1,8	1,5	k.A.

*Schätzung, **Prognose

Quelle: GTAI auf Basis von GDDKiA, Ministerium für Transport, Bau- und Meereswirtschaft

GÜTERTRANSPORTE IN POLEN IN 2010

	Straßen	Luft*	Binnenrederei	Seetransport	Schienen*
Gesamt in 1.000 t	1.551.841	70	5,14	8.362	43.445.000
Distanz pro t Güter, in km	144	2807	200	2364	-

*2009, Quelle: Statistisches Hauptamt GUS

darf. Alle Bauarbeiten an den Austragungsorten wurden rechtzeitig zur Fußball EM fertig gestellt. Im Sommer 2011 wurden neue Teile des Terminal 2 beim größten Flughafen des Landes Okęcie (Fryderyk Chopin) in Warschau eröffnet. Der Charter-Flughafen Modlin, der 35 Kilometer von Warschau entfernt liegt, hat im Juni Fußball-Fans als erste Passagiere abgefertigt, allerdings findet der reguläre Betrieb erst seit Mitte Juli statt. Der Modlin Flughafen hat eine Kapazität von jährlich 1,8 Millionen Passagieren. Die Baukosten des Flughafens selbst (ohne weitere Infrastrukturmaßnahmen) sollen ca. 305 Millionen Zloty betragen haben. Beim Warschauer Flughafen Okęcie wird erst jetzt nach der EM damit begonnen werden, das 1992 errichtete Terminal 1 bis auf die Grundmauern abzureißen, so dass das Terminal 1 in das neue Terminal 2 integriert werden kann. Im Jahr 2011 wurden am Flughafen Okęcie über 9,3 Millionen Passagiere abgefertigt. Die Kapazitätsgrenze von 15 Millionen Passagieren dürfte - Berechnungen zufolge - bereits im Jahr 2016 erreicht werden.

» 2012 insgesamt rund 23,5 Millionen Passagiere

Der Flugverkehr nahm landesweit um zehn Prozent gegenüber dem 1. Quartal 2011 zu und stieg auf rund 4,4 Millionen Passagiere. Auf den Warschauer Flughafen entfielen mit 1,9 Millionen Passagieren deutlich weniger als die Hälfte aller Passagiere (+8,5 Prozent). Ihm folgen Krakau und Danzig als bedeutendste Flughäfen. Der Danziger Flughafen verzeichnete im 1. Quartal 2012 einen Anstieg der Passagierzahlen um 12 Prozent. Schätzungen der GTAI zufolge, sollen auf polnischen Flughäfen 2012 insgesamt rund 23,5 Mio. Passagiere abgefertigt werden (+8,5 Prozent gegenüber 2011).

Angesichts des wachsenden

Passagieraufkommens besteht auch nach der EM hoher Investitionsbedarf. Das zweitgrößte Investitionsprojekt (Wert von 763 Millionen Zloty) des Landes führt der Flughafen von Balice in Krakau durch. Der Flughafen Pyrzowice in Kattowitz wird für den Passagier- und den Güterverkehr erweitert und modernisiert. Der Investitionswert beträgt 405 Millionen Zloty. Noch in diesem Jahr soll die ostpolnische Stadt Lublin einen Flughafen erhalten.

» Gütertransporte - mehr Wettbewerbsfähigkeit gefragt

Das Schweizer Institut ProgTrans erwartet, dass die Menge der über polnisches Territorium bewegten Güter in den nächsten zehn Jahren um bis zu 10 Prozent pro Jahr steigen wird. Vielen Speditionen investierten vor der Krise im Jahr 2009 in ihren Fuhrpark und schafften größere Lkws an, wodurch die zurückgelegten Kilometer nur leicht um drei Prozent anstiegen, trotz der steigenden Gütermenge.

Der Schienengüterverkehr ist teilweise immer noch durch Protektionismus gekennzeichnet, der die Wettbewerbsfähigkeit einschränkt. Während der Krise 2009

ist der Schienentransport für Waren und Güter um etwa ein Fünftel geschrumpft. Trotz des Rückgangs konnten größere Privatanbieter, wie CTL Rail und Lotos Kolej sogar zulegen. DB Schenker, die durch die Übernahme von PCC Logistics und der PTK-Holding bereits 2009 einen Marktanteil in Polen von etwa neun Prozent erreicht hatte, will DB Schenker den Marktanteil bis Ende 2012 auf 25 Prozent ausweiten. Die größte Güterbahn in Polen, die PKP Cargo ist die zweitgrößte Bahngesellschaft in der EU, direkt nach der Deutschen Bahn. Anfang März 2011 beschloss die Regierung, dass das Unternehmen, das über 60 Prozent des Marktes kontrolliert, privatisiert wird über eine

Beteiligung von strategischen Investoren (die strategischen Investoren sollen eine 50-prozentige Mehrheitsbeteiligung plus eine Aktie erhalten). PKP Cargo wehrt sich seit Jahren mit hohen Schienennetz-Zugangsgebühren gegen die private Konkurrenz, trotz des über weite Teile maroden Schienennetzes. Die durchschnittliche Geschwindigkeit bei Cargo-Transporten beträgt um die 20 Stundenkilometer.

» Zusätzlich investieren auch Privatfirmen in die Häfen

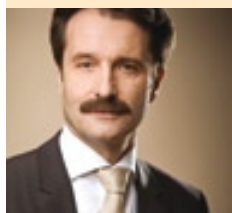
Im Zeitraum von 2010 bis 2015 wollen Polens Seehäfen insgesamt stolze 2,5 Milliarden Zloty (600 Millionen Euro) in Ausbaumaßnahmen investieren. Dazu gehören die Vertiefung der Fahrrinnen, damit noch größere Schiffe anlegen können und die Modernisierung der Straßen, Gleise sowie der kompletten Hafinfrastruktur, besonders in Hinblick auf die Bedürfnisse des intermodalen Verkehrs (RoRo-Anlagen). Zusätzlich investieren auch Privatfirmen in die Häfen. So will zum Beispiel die belgische Sea Invest am Hafen Gdansk für 41 Millionen Euro bis 2013 einen neuen Terminal bauen. Mit der Eingliederung von PCC Logistics als Osteuropa-Sparte, verfügt DB Schenker Rail am Hafen Szczecin fortan auch über den größten Umschlagplatz für Stückgut im westlichen Polen. Europas größter Güterbahn-Betreiber investierte dort in ein neues Container-Terminal, der Terminal wurde im April 2012 eröffnet und hat ein jährliches Umschlagsvolumen von 200.000 TEU.

So treibt Polen konsequent den Ausbau seiner Autobahnen, Fernstraßen, Schienenwege, sowie Flug- und Seehafeninfrastruktur voran, um im internationalen Wettbewerb erfolgreich zu bestehen. Unumstritten lohnt es sich, denn das Land bietet immer noch enormes Potenzial für den Transportsektor als wichtige logistische Achse zwischen West- und Osteuropa.

Michael Kern

Michael Kern

begann seine AHK-Karriere 1994 bei der Auslandshandelskammer in Oslo. 2001 wurde er stellvertretender Geschäftsführer der AHK Tschechien. 2005 wechselte er als geschäftsführendes Vorstandsmitglied zur AHK Slowakei und Ende 2010 wurde er geschäftsführendes Vorstandsmitglied der AHK Polen.



AUSGABEN FÜR DIE ERNEUERUNG VON BAHNGLEISEN (IN MIO. ZL)

2010	2011	2012*	2013*
2.300	3.450	5.999	8.080

*Prognose

Quelle: GTAI, Polnische Staatliche Eisenbahnen PKP PLK; Ministerium für Transport, Bau- und Meereswirtschaft

Deutsch-Polnische Industrie- und Handelskammer

ul. Miodowa 14
00-246 Warszawa
Internet: www.ahk.pl
Tel: +48/ 22/ 5310-525
Fax: +48/ 22/ 5310-600



Slowakische Bausparer durch Eurokrise nicht belastet

Prvá stavebná sporiteľňa dominiert mit Marktanteil von 85 Prozent

Mit dem Vorstandsvorsitzenden des Spitzenunternehmens Imrich Béreš sprachen wir über zwei Jahrzehnte Bausparen in der Slowakei und seine Visionen für die Zukunft.

Standort Herr Béreš, die Prvá stavebná sporiteľňa, a. s. (PSS) engagiert sich in der Slowakei seit 20 Jahren. Wie ist Ihre Position unter den Wohnbaufinanzierern?

- Unser Unternehmen dominiert den Markt unangefochten und zwar bei allen wesentlichen Kennzahlen, ob nun beim Kreditvolumen, den Einlagen oder der Zahl der Kunden. Bei den Bausparkassen haben wir einen Marktanteil von 85 Prozent; unter den 27 auf dem slowakischen Markt tätigen Banken und Bausparkassen liegen wir etwa an sechster Stelle. Die PSS-Aktionäre, die vor 20 Jahren das den Bürgern zuvor völlig unbekannte Bausparen in der Slowakei marktfähig machten, sehen sich durch Ergebnisse und Marktposition in ihrer damaligen Entscheidung nur bestätigt.

Standort Was ist aus Ihrer Sicht der größte Erfolg in zwei Jahrzehnten PSS?

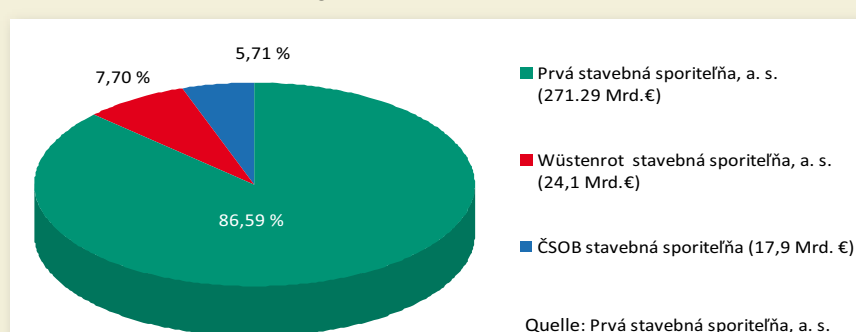
- Für rund die Hälfte aller Neubauten und Rekonstruktionsmaßnahmen sowie die Erneuerung des Wohnungsbestandes zeichnet die PSS verantwortlich. Das allein zeugt schon von der Begründetheit und dem Nutzen des Bausparens für die Wohnbaufinanzierung in der Slowakei.

Standort In 20 Jahren hat es beim Bausparen nicht weniger als 16 Rechtsangleichungen

gegeben. Besonders kompliziert war wohl das vergangene Jahr. Womit hängt das zusammen?

- Das Finanzministerium hat in der vorhergehenden Legislaturperiode Korrekturen vorgeschlagen, durch die das Ende des Bausparens eingeläutet worden wäre. Es sollte etwa die staatliche Bausparprämie wesentlich gesenkt werden, ganz zu schweigen von anderen Eingriffen. All das hätte angeblich einer Gesundung der öffentlichen Finanzen gedient. Wir haben dagegen

Volumen der von den Bausparkassen in der Slowakei im ersten Halbjahr 2012 vergebenen Kredite



gehalten, dass ein einziger Euro, der ins Bausparen fließt, dem Staat nicht weniger als sechs Euro an Einnahmen in Form von Steuern und Abgaben bringt; zugleich wird die Volkswirtschaft insgesamt stimuliert. Die Fachöffentlichkeit hat uns den Rücken gestärkt; wir konnten auch auf einschlägige Studien zurückgreifen. Nach 20 Monaten harter sachlicher Auseinandersetzungen hatten wir die Mehrheit der Abgeordneten im Nationalrat auf unserer Seite; der Gesetzesentwurf wurde abgelehnt. Mit enormem Kraftaufwand konnten wir also verhindern, dass dem Bausparen der Garaus gemacht wird.

Standort Im ersten Halbjahr 2012 erreichte das Kreditvolumen bei Bausparern einen historischen Höchststand. Worauf führen Sie das zurück?

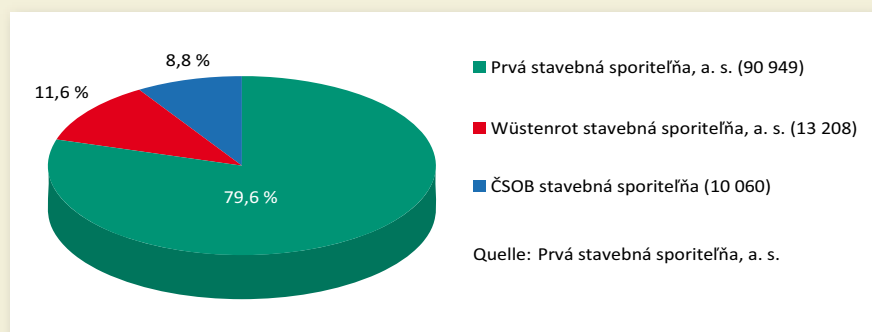
- Im Vergleich zum Rest der Europäischen Union ist der slowakische Wohnungsmarkt nur schwach entwickelt, vor allem, was die Zahl der Wohnungen und Häuser je 1.000 Einwohner anbelangt. Auf dem Lande leben die Menschen in der Regel über mehrere Generationen in einem Haus. Gleichzeitig gibt es bei uns praktisch kein Mietsegment. Dieser Zustand hält langfristig an, worin lo-



Imrich Béreš

studierte Aussenhandel an der Wirtschaftsuniversität in Bratislava. Von 1993 bis 1994 war er verantwortlich für das Sekretariat und das Protokoll der Kanzlei des slowakischen Staatspräsidenten. Im Bankwesen ist er seit 1994 tätig. Unter anderem war er Investitions- und Privatisierungsberater der Investment Bank Austria und Mitglied des Vorstands der Bank Austria, später Vorstandsvorsitzender der Bank Austria – Creditanstalt Slovakia. Im September 2003 wurde er zunächst Prokurist der Prvá stavebná sporiteľňa; seit Februar 2004 ist er Vorstandsvorsitzender des Unternehmens. Béreš gehört dem Präsidium der Slowakischen Bankenvereinigung an.

Im ersten Halbjahr 2012 in der Slowakei geschlossene Bausparverträge in absoluten Zahlen und prozentual umgerechnet auf einzelne Institute



gischerweise ein Potenzial für die Fortentwicklung des Bausparens liegt.

Zum Rekordergebnis im jüngsten Semester hat uns natürlich auch die schon erwähnte Beruhigung der Gesetzeslage verholfen. Von Bedeutung war sicher auch, dass wir Kredite zu sehr günstigen Konditionen, nämlich einem Zinssatz von 1,69 Prozent, vergeben haben. Damit haben wir die Kreditaufnahme für unsere Kunden deutlich erleichtert.

Standort Wir haben über ein glänzendes erstes Halbjahr 2012 für Ihr Unternehmen gesprochen. Was erwarten Sie in der nächsten Zeit?

- Wir freuen uns, dass nach den vorgezogenen Parlamentswahlen im März wieder ein Dialog zwischen Finanzministerium und Bausparkassen stattfindet, weil das die notwendige Voraussetzung für die Stabilität

des ganzen Bausparsystems ist. Wir arbeiten an der Erweiterung unserer Produktpalette; möglicherweise bieten wir eines Tages auch weitere Finanzdienstleistungen an. Jetzt geht es um die weitere Vereinfachung und Straffung des Zugangs zu und der gesamten Kommunikation mit unseren Kunden.

Standort Welche Konsequenzen hat die immer weiter ausufernde Schuldenkrise für das Bausparen in der Slowakei?

- Meiner Meinung nach wird sich die Schuldenkrise nicht ungünstig auf das Bausparen auswirken. Das sieht man doch schon an den Entwicklungen des jüngsten Semesters. Die Slowaken tendieren auch in der Krise eher dazu, ihr Geld auf die hohe Kante zu legen als es zu verplempern. Gleichzeitig funktioniert das Bausparen wie ein geschlossenes System und finanziert sich aus eigener Kraft. Kredite stammen also nur aus Geldtöpfen, die sich aus Spareinlagen speisen. Darüber hinaus sind wir wahrscheinlich die einzige Bausparkasse auf der Welt, die Einlagen vollständig als Kredite vergibt. Wir arbeiten also mit keinerlei risikobehafteten Geldern, Finanzderivaten oder Ähnlichem. Daraus folgt, dass wir nicht im Geringsten von den Entwicklungen auf den Finanzmärkten abhängen; die Probleme der Eurozone haben damit keinen Einfluss auf uns.

Die Prvá stavebná sporiteľňa, a.s. (PSS), entstand im Jahre 1992. An der führenden slowakischen Bausparkasse sind vier Unternehmen beteiligt:

- die deutsche Bausparkasse Schwäbisch Hall AG: Auf dem Bausparkmarkt operiert sie seit 1931 erfolgreich. Sie ist die älteste und größte Bausparkasse in Europa. Ihr Anteil am Stammkapital der PSS beträgt 32,5 Prozent;
- die 1961 gegründete Raiffeisen Bausparkassen Holding GmbH, Wien: Sie ist die größte österreichische Bausparkasse. Sie ist ebenfalls mit 32,5 Prozent am PSS-Stammkapital beteiligt;
- die Erste Group Bank AG, Wien: Sie hat eine starke Marktstellung im Retailgeschäft, bei der Finanzierung von Immobilien, im Privatkundengeschäft und bei Finanzdienstleistungen für kleine und mittelständische Unternehmen. Sie hält 25,02 Prozent am Stammkapital der PSS;
- die slowakische Slovenská sporiteľňa, a. s.: Sie wurde 1969 gegründet. Schon bei Gründung der PSS war sie Marktführer unter den Sparkassen. Ihr Anteil am Stammkapital der PSS beläuft sich auf 9,98 Prozent.



Günstige Ausgangslage für Logistikunternehmen



Multifunktionskomplex „D1 Park“ bietet Branchenvielfalt

Inmitten in der malerischen Landschaft der Kleinkarpaten entsteht unter Federführung des Developers IPEC Group mit dem „D1 Park“ in Senec das größte integrierte Businessareal der Slowakei. Mit einer Fläche von 500 Hektar ist es nur 14 Kilometer von der Hauptstadt Bratislava entfernt. Der internationale Flughafen M.R. Štefánik lässt sich in 15 Minuten mit dem Auto erreichen, in die Donaumetropole Wien sind es gerade einmal 60 Minuten.

Im Umkreis von 70 Kilometer leben nicht weniger als eine Million potenzieller Kunden.

Die Vorzüge des Multifunktionskomplexes wissen bisher vor allem Investoren aus Österreich und Deutschland zu schätzen. Zunehmend werden auch Wirtschaftstreibende aus der ganzen Welt auf den „D1 Park“ aufmerksam. So entsteht hier das European China Center, das chinesischen Geschäftsleuten als Brücke nach Europa dienen und gleichzeitig allen Interessierten die Mannigfaltigkeit der chinesischen Kultur vor Augen führen wird.

Im März 2013 wird das erste slowakische Outletcenter „D1 Outlet City“ eröffnet. Nicht



weit davon entstehen Verkaufsflächen für Unternehmen wie Hobby Express, Baby Market, ZOP Kaminzentrum oder Lidl.

» Günstige Lage des Multifunktionskomplexes

Kein Standort entwickelt sich in der Slowakei so rasch wie der „D1 Park“. Dazu trägt mit Sicherheit die günstige Lage des Multifunktionskomplexes bei. Er befindet sich nämlich an der Schnittstelle von gleich drei paneuropäischen Korridoren. Die logistischen Zentren beidseits der Ausfahrt der D1 nach Senec bilden zudem das größte zusammenhängende Gebiet aus Distributions- und Lagerzentren in der Slowakei. Die Entwicklung des Areals

beschreibt IPEC Group- Generaldirektor Ivan Čarnogurský wie folgt: „Seit 2004 wurden auf mehr als 250.000 Quadratmetern Kapazitäten beispielsweise für Logistikunternehmen, Handwerker oder Anbieter von Dienstleistungen geschaffen.“

Unter anderem steuern von hier aus die Logistikunternehmen Prologis, Gebrüder Weiss und Goodman Kunden wie dm-drogerie markt, den Elektrohändler Nay oder die Supermarktkette Tesco an. Internationale Größen wie DHL, Kuhn Komatsu, Scania oder Schmitz Cargo Bull oder Scania haben „D1 Park“ zu ihrem Hauptsitz in der Slowakei auserkoren. ■



Die IPEC Group

Das Unternehmen entstand in den 1990er Jahre. Zunächst unterstützte es ausländische Investoren bei der umfassenden Erschließung von Gewerbeflächen. Inzwischen ist es in der Slowakei führend bei Ansiedlung und Errichtung komplexer Wohn-, Handels- und Industriebauten. Die IPEC Group ist auch international hervorragend vernetzt, vor allem in Bulgarien, Österreich, Rumänien, Tschechien und der Ukraine.

ENTDECKEN
SIE EINEN
VERBORGENEN
SCHATZ
DER SLOWAKEI



ELESKO WINE PARK: eine einzigartige Verbindung von Kunst und Gastronomie

Nur 30 Kilometer hinter Bratislava, inmitten der malerischen Kleinen Karpaten, finden Sie den ELESKO WINE PARK.



Unter einem Dach bieten wir Ihnen all das:

- Führungen durch die Produktionsstätte der in aller Welt geschätzten ELESKO-Weine
- Geräumige Weinkeller und Räumlichkeiten für Weinproben
- Kongresssäle für 300 Teilnehmer
- Stilvolles Ambiente für private Feiern und geschäftliche Verhandlungen - verwöhnen Sie Ihre Gäste mit ELESKO-Weinen und lokalen Spezialitäten
- Wildspezialitäten aus eigener Haltung
- Apartments mit gehobener Ausstattung und eigenem Wellness-Bereich
- Galerie mit zeitgenössischer Kunst und Originalen von Andy Warhol



Viele sprechen über Investment Banking in Österreich und Zentral- und Osteuropa. Unsere Transaktionen sprechen für sich.



Best Regional Bank in Central and Eastern Europe

Die Raiffeisen Bank International verfügt über ausgezeichnete Kundenbeziehungen in Österreich und Zentral- und Osteuropa. Investoren, zu denen wir weltweit enge Kontakte pflegen, schätzen unser regionales Know-how und unseren Marktzugang. Emittenten profitieren von unserer zuverlässigen Platzierungskraft zu besten Konditionen. www.rbinternational.com

 **Raiffeisen Bank
International**