



24.04.2014

## In der Ukraine stehen Modernisierungen an

### **Kooperations- und Lieferchancen für deutsche Unternehmen / Schiefergasförderung könnte an Bedeutung gewinnen / Von Christian Overhoff**

Kiew/Bonn (gtai) - Die Ukraine bietet deutschen Unternehmen durch die politische Kehrtwende Richtung Westen neue Möglichkeiten. Grundlegende Reformen und Milliardenhilfen in die Modernisierung von Infrastruktur und Industrie stehen an. In der Landwirtschaft gibt es großen Bedarf an neuen Ausrüstungen. Metallurgiewerke führen Modernisierungsinvestitionen in Millionenhöhe durch. Hauptsorge bildet 2014 zunächst aber der Konflikt mit Russland.

Die Ukraine könnte nach Abschluss und Umsetzung des Assoziierungs- und Freihandelsabkommens mit der EU mittel- bis langfristig Schritt für Schritt zu einem zweiten Tschechien werden. Das Land kann große Lohnkostenvorteile gegenüber Mitteleuropa, die geografische Nähe zu wichtigen Absatz- und Beschaffungsmärkten sowie relativ gut ausgebildete Arbeitskräfte zu ihren Gunsten ins Feld führen.

Die Übernahme von EU-Standards und das Bestehen im Freihandel mit der Europäischen Union erfordern allerdings bei den ukrainischen Unternehmen vielfach immense Modernisierungsanstrengungen. Insbesondere die Nahrungsmittelindustrie muss sich noch vielfach an die neuen Standards anpassen. Die Finanzierung stellt für ukrainische Unternehmen oft eine kaum zu nehmende Hürde dar.

### **Verstärkte Ansiedlung einer ausländischen Kfz-Produktion möglich**

In der Ukraine könnte eine ausländische Kfz-Produktion vermehrt angesiedelt und ein dazugehöriges Zuliefercluster aufgebaut werden. Ukrainische Kfz-Hersteller müssten dann auf Zulieferproduktion oder Nischenprodukte wie Spezialfahrzeugbau oder Aufbauten umrüsten. Der Wunsch der Ukraine nach einer Vollproduktion beziehungsweise einem hohen lokalen Anteil bei der Herstellung ausländischer Modelle im Land kann nur bei einer entsprechend hohen Produktionszahl erfüllt werden. Eine Vollproduktion bedürfe eines Volumens von mehr als 50.000 Fahrzeugen pro Jahr, um wirtschaftlich zu sein, sagt der Vorsitzende des Aufsichtsrates von Evrokar (Eurocar), Oleg Bojaryn. Das Unternehmen montiert rund 12.000 Automobile (vor allem Skoda-Modelle) pro Jahr.

Die Ansiedlung einer ausländischen Kfz-Produktion in größerem Maßstab wie es Tschechien, der Slowakei oder Rumänien gelungen ist, dürfte mit dem Freihandelsabkommen mit der EU und einer Umorientierung der ukrainischen Hersteller in Reichweite rücken. Der heimische Markt selbst wäre groß genug: Der Pkw-Absatz in der Ukraine betrug 2013 nach Neuzulassungen 213.322 Fahrzeuge (-10,2% gegenüber 2012). Selbst wenn eine Vollproduktion kurz- bis mittelfristig nicht erreicht würde, so zeigen Beispiele wie Ungarn, dass eine bedeutende Produktion auch durch Montage realisiert werden kann. Bis 2015 soll sich die Zahl der in Ungarn vom Band rollenden Pkw auf jährlich etwa 450.000 erhöhen. Mit Audi, Daimler und Suzuki sind drei internationale Pkw-Hersteller im Land engagiert.

Groß angelegte Partnerschaften zwischen ukrainischen Kfz-Herstellern und ihren ausländischen Konkurrenten bleiben in jedem Fall schwierig. Eine Position wie die VR China, die von ausländischen Weltkonzernen die Gründung von Joint Ventures oder andere Beteiligungsarten mit lokalen Partnern fordern kann, kann sich die Ukraine aufgrund der geringeren Marktgröße nicht leisten. Die Gründung beziehungsweise Ansiedlung von 100%igen Töchtern ausländischer Unternehmen auf der grünen Wiese haben eher eine Chance auf Realisierung.

Deutsche Kfz-Zulieferbetriebe wie zum Beispiel Leonie und Kromberg&Schubert sind bereits sehr erfolgreich in der Ukraine tätig. Letzteres Unternehmen plante 2013 ursprünglich den Ausbau der Kapazitäten. Im Jahr 2012 importierte Deutschland elektronische Komponenten, Kabelsätze sowie Sitz- und Lenkradheizungen für 235 Mio. Euro aus der Ukraine. Kfz-Teile machen einen Anteil von 15% an der gesamten deutschen Einfuhr aus der Ukraine aus.

### **Förderung lokaler Fertigung von Landtechnik ursprünglich für 2014 geplant**

Die Ukraine hat einen starken Agrarsektor mit einem großen Bedarf an Landtechnik. Das Land ist weltgrößter Exporteur von Sonnenblumenöl (Marktanteil bis zu 60%) und zudem einer der bedeutendsten Getreideexporteure. Die Getreideernte erreichte 2013 rund 63 Mio. t.

Landwirtschaftliche Betriebe sind jedoch nur zu 57% mit Traktoren und nur zu 51% mit Mähdreschern versorgt, schätzen Experten. Rund 80.000 Traktoren würden in dem Land benötigt. Der Europäischen Bank für Entwicklung und Wiederaufbau (EBWE) zufolge sind mehr als 70% der Ausrüstungen in der ukrainischen Landwirtschaft veraltet. Aufgrund dieser Ausrüstungsengpässe verliere die Ukraine etwa 5 Mio. bis 6 Mio. t Getreide pro Jahr, schätzt das ukrainische Landwirtschaftsministerium. Nach Angaben des Ministeriums haben ukrainische Landwirte im Jahr 2012 neue Landtechnik im Wert von 390 Mio. Euro erworben, wovon 70% importiert wurde.

Eine lokale Fertigung unter Einbeziehung ausländischer Hersteller ist von Teilen der Industrie und der ukrainischen Regierung stark gewünscht. Geberbanken wie die EBWE fördern die Produktion und den Erwerb von Landtechnik in der Ukraine. Die ukrainische Regierung plante für das Jahr 2014 die lokale Fertigung von Landtechnik zu fördern. Staatliche Garantien und Finanzhilfen für das Leasing von Ausrüstungen sollten zur Verfügung gestellt und ausländische Hersteller einbezogen werden. Ob gefördert wird und wie hoch die Förderung dann ausfällt, muss allerdings noch mit Blick auf den neuen Haushalt abgewartet werden. Im Jahr 2013 wurde zudem eine verstärkte Zusammenarbeit des deutschen und ukrainischen Fachverbands (VDMA und Ukragromasch) vereinbart. Eine lokale Produktion von deutschen Claas-Mähdreschern war 2013 bereits im Gespräch. Traktoren mit einer Leistung über 300 PS werden in der Ukraine nicht produziert. Ähnlich ist die Situation bei leistungsstarken Mähdreschern.

### **Ukrainisch-russische Kooperation in der Flugzeugindustrie gefährdet**

Die ukrainische Flugzeugindustrie wurde neben einer lokalen Subventionierung bisher stark von Programmen aus Russland gestützt. Diese hätten sich Ende 2013 auf 138 Mio. US\$ pro Jahr summiert, wie das Fachmagazin Jane's Defence berichtet. Allerdings war die Kooperation von russischer Seite an die Abwendung des Landes von der EU-Assoziierung geknüpft und könnte somit bald ein Ende finden.

Dazu gehörte zum Beispiel die Beteiligung am Neustart des An-70 Flugzeugprogrammes sowie der geplante Neubeginn der Produktion des Transportflugzeugs An-124 Condor. Der ukrainische Flugzeugkonzern GP Antonov und die russische Frachtfluggesellschaft Wolga-Dnepr aus Uljanowsk wollten darüber hinaus eine Transportversion des Flugzeugs An-148 mit dem Namen An-178 entwickeln. Die Ukraine liefert zudem Teile wie Flugzeugmotoren und Turbinen an die russische Luftfahrtindustrie. Die ukrainische Flugzeugindustrie bietet internationalen Kunden auch

Reparatur und Wartung von Fluggerät an. Dabei handelt es sich meist um militärisches Gerät (verschiedene MiG-Flugzeuge und Aero L-39 Albatros).

Als Filetstück der ukrainischen Flugzeugindustrie gilt der sogenannte Wissenschaftlich-Technische Komplex für Luftfahrttechnik Antonov (ANTK, besser bekannt als Antonov-Werke oder Konstruktionsbüro Antonov). Die Antonov-Werke verfügen auch 22 Jahre nach der Auflösung der Sowjetunion über eine solide Basis in Forschung und Entwicklung sowie über viel Know-how in der Projektierung.

Die Haupteinnahmequellen der Antonov-Werke sind - von Subventionen aus dem Staatshaushalt abgesehen - Royalties aus Lizenzfertigungen sowie Erlöse aus der Bereitstellung von Projektengineering und aus dem Verkauf von Lizenzen. Außerdem ist der Konzern an der ukrainisch-russischen Frachtfluggesellschaft Ruslan Salis GmbH beteiligt. Diese betreibt einen kleinen Park von Maschinen des Typs An-124 Ruslan, ausgelegt für Lufttransporte überschwerer und/oder sperriger Güter. Ein wichtiger Zulieferer im ukrainisch-russischen Luftfahrtbereich ist zum Beispiel der ukrainische Motorenhersteller JSC Motor Sich.

### **Investitionen in die Modernisierung der Stahlproduktion stehen an**

Die Stahlindustrie ist von großer Bedeutung für die Ukraine. Bis zu 25% des BIP werden in dieser Branche erwirtschaftet. Das Land gehörte mit einer Produktionsmenge von 32,9 Mio. t im Jahr 2012 zu den weltweit zehn größten Stahlproduzenten (Rang 10). Die Exporte tragen zwischen 30 und 40% zu den Deviseneinnahmen des Landes bei. Rund 80% der Produktion wird exportiert, darunter vor allem Rohstahl und Halbfertigprodukte. Der Großteil wird nach Asien, Afrika und in den Nahen Osten ausgeführt. Im Jahr 2011 gingen circa 28% der Ausfuhren dieser Branche in die Europäische Union.

Allerdings hat die Branche großen Nachholbedarf bei der Anwendung von modernen Technologien. Die Produktion basiert noch zu 44% auf dem veralteten Siemens-Martin-Verfahren, bei circa 51% wird das Sauerstoff-Konverter-Verfahren und bei 5% das Elektrostahlverfahren angewendet. Der starke Preisanstieg bei Energieträgern sollte aber zu einer höheren Investitionsbereitschaft führen. Bei Hochöfen wird zunehmend auf eine Befuerung durch Kohlestaub umgerüstet. Die Metallurgiewerke führen Modernisierungsinvestitionen in Millionenhöhe durch. Im Oktober 2012 wurde beispielsweise in Dnipropetrowsk die elektrische Stahlschmelzanlage Interpipe Steel eröffnet. Das Investitionsvolumen betrug insgesamt 700 Mio. \$. Ein weiterer Ausbau ist geplant. Die Kapazität soll bis 2014 rund 1,3 Mio. t pro Jahr betragen. Im Jahr 2012 erreichten die Einfuhren von Ausrüstungen für Stahlwerke, Gießereien und andere metallurgische Werke einen Wert von rund 103,2 Mio. \$.

### **Ukraine führend bei Software- und IT-Exporten**

In den vergangenen Jahren etablierte sich die Ukraine als bedeutsamer Marktteilnehmer im Bereich der Softwareentwicklung und stieg zu einem beliebten Outsourcing-Standort auf. Das Land zählt mittlerweile zu den fünf weltweit führenden Exporteuren von Software und IT-Produkten. In der Ukraine arbeiten momentan rund 3.200 IT-Unternehmen, davon etwa 2.000 in der Softwareentwicklung. Ein Großteil (circa 80%) der in der Ukraine entwickelten Software ist für den Export bestimmt.

### **Großes Engagement internationaler Geber in der ukrainischen Bauwirtschaft**

Mit Blick auf die äußerst angespannte Haushaltslage ist der ukrainische Staat nach wie vor nur unzureichend in der Lage, im Infrastrukturbau nennenswerte Impulse zu geben. Insbesondere für die erfolgreiche Verwirklichung von Großprojekten gilt es als nahezu zwingend, dass internationale

Entwicklungsbanken und andere Geberorganisationen sich finanziell in größerem Umfang beteiligen.

Auch ein ukrainisches Großvorhaben im Bereich Kernenergie wird nur mit finanzieller Unterstützung von außen realisiert werden. Die EBWE gab Mitte März 2013 bekannt, sich mit einem Darlehen von 300 Mio. Euro an einem Programm zur Steigerung der Sicherheit der aktiven Kernkraftwerke in der Ukraine zu beteiligen. Laut EBWE wird mit diesem Programm der ukrainische Kernkraftwerkspark mit internationalen Sicherheitsstandards in Einklang gebracht. Zusätzlich zu den 300 Mio. Euro der EBWE steuert die Europäische Atomgemeinschaft Euratom 300 Mio. Euro direkt zum Programm bei. Die Gesamtkosten werden auf 1,4 Mrd. Euro veranschlagt. Als dritte Finanzierungsquelle soll die ukrainische staatliche Energiegesellschaft Energoatom fungieren.

Neben der Kernenergie will sich die Europäische Union künftig auch an der Modernisierung des ukrainischen Gastransportsystems beteiligen, wie die EU-Kommission Mitte März 2014 bekannt gab. Ein erstes gemeinsames Projekt zur Modernisierung einer Kompressorstation der Sojus-Pipeline erwägt die Ukraine zusammen mit Deutschland durchzuführen. In Folge der Sanierung soll die Station in Bar künftig deutlich weniger Treibgas verbrauchen, so dass sich das Projekt bald nach Fertigstellung amortisieren würde. Eine Firmengruppe unter Führung der deutschen Ferrostaal GmbH bietet die Ausführung an. Wenn das Pilotprojekt gut anläuft, könnte die Sanierung aller 74 Stationen folgen.

Weitere Beispiele für die Inanspruchnahme ausländischer Finanzierungen zur Entwicklung der Infrastruktur sind Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr. Als besonders kapitalintensiv gilt dabei der Ausbau der U-Bahn-Netze in den Großstädten des Landes. Im Dezember 2011 wurde auf Regierungsebene ein entsprechendes Entwicklungsprogramm für den Zeitraum bis 2020 bestätigt. Die Umsetzung aller Vorhaben würde knapp 63 Mrd. Griwna (UAH; etwa 4,9 Mrd. US\$; 1 US\$ = rund 12,97 UAH; Wechselkurs vom 14.4.14) kosten.

Wiederum mit Aussicht auf finanzielle Unterstützung der EBWE hat die ukrainische Eisenbahn die vorbereitenden Arbeiten zur Errichtung des neuen Beskidentunnels in den Karpaten weitgehend abgeschlossen. Der Tunnel hat als ein Nadelöhr für den Eisenbahnverkehr mit der EU strategische Bedeutung.

Einen weiteren Schwerpunkt ihres Engagements in der Ukraine setzen internationale Geber im Straßenbau. Ende September 2012 gab die Weltbank die Zusage, der Ukraine für die Modernisierung von Straßen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein Darlehen in Höhe von 450 Mio. \$ zur Verfügung zu stellen.

Ehrgeizige Projekte verfolgt das Land als Anrainer des Schwarzen Meeres bei dem Ausbau der Umschlagkapazitäten seiner Seehäfen. Bis 2017 will die Ukraine 25 Mrd. UAH an Privatinvestitionen für seine Seehäfen gewinnen. Laut Regierungsangaben lagen die Investitionen in die 18 Seehäfen 2012 bei 1,7 Mrd. UAH.

Mit Krediten der Weltbank möchte das Land die Modernisierung und Rekonstruktion von Trinkwasserleitungen, Kanalisationsnetzen, Kläranlagen und weiteren Einrichtungen der ukrainischen Wasserwirtschaft ankurbeln.

### **Förderung von Schiefergas könnte an Bedeutung gewinnen**

Die höheren Preise für die Beschaffung von Gas und die mögliche Einschränkung russischer Gaslieferungen geben starke Anreize - nicht nur zur Energieeinsparung, sondern auch zur

Steigerung der eigenen Förderung im Land. Im Jahr 2013 hat die Ukraine 26 Mrd. bis 27 Mrd. cbm Gas aus Russland für rund 400 \$ pro 1.000 cbm abgenommen. Der für die ersten drei Monate 2014 gewährte vergünstigte Preis von rund 260 \$ pro 1.000 cbm war nur temporär. Die ukrainische Regierung fürchtet künftig bis zu 500 \$ pro cbm an Russland zahlen zu müssen, da auch die bisherige langfristige Preissenkung um 100 \$ im Rahmen der Überlassung des Flottenstützpunktes in Sewastopol durch die Annexion der Krim aus russischer Sicht entfällt.

Die ukrainische Gasförderung sank mangels Investitionen in einem Zeitraum von zehn Jahren von 20 Mrd. auf 15 Mrd. cbm. Dieser Trend soll so bald wie möglich umgekehrt werden. Insbesondere die Förderung von Schiefergas steht im Fokus der Planung. Dank vielversprechender Vorkommen ist die Ukraine auf dem Weg, zu einem attraktiven Markt für die unkonventionelle Gasgewinnung in Europa zu werden. Im Januar 2013 hat die ukrainische Regierung zum Beispiel mit dem Energiekonzern Royal Dutch Shell ein Production Sharing Agreement für die Förderung von Schiefergas in der Region Donezk abgeschlossen. Das Abkommen hat einen Zeithorizont von 50 Jahren. Shell rechnet mit Investitionen zwischen 10 Mrd. und 50 Mrd. \$, hatte die damalige ukrainische Regierung im Vorfeld erklärt. Unter einem optimistischen Szenario könne die Produktion in den ostukrainischen Gebieten Charkiw und Donezk innerhalb von sechs Jahren rund 20 Mrd. cbm jährlich erreichen. Die pessimistische Variante sehe 7 Mrd. bis 8 Mrd. cbm vor. Weitere Kooperationsvereinbarungen mit westlichen Energiekonzernen sind geplant.

Auch in der Westukraine locken hohe Investitionen: So seien nach Angaben der früheren ukrainischen Regierung für die Erkundung der Lagerstätte Olesskaja rund 1,3 Mrd. UAH vorgesehen. Weitere 25 Mrd. UAH soll die Ausbeutung der geschätzten 1,5 Bill. bis 3 Bill. cbm erfordern. Die Lagerstätte biete die Perspektive einer Förderung von jährlich 10 Mrd. cbm Gas. Das Schiefergas-Fördergebiet in der Westukraine zeigte allerdings wegen regionalen Widerstands bisher wenig Fortschritte. Obwohl der US-amerikanische Konzern Chevron den Zuschlag erhielt, konnte er noch keine Genehmigung von den Regionalparlamenten in Iwano-Frankiwsk und Lwiw erhalten. Doch dies könnte sich aufgrund der geänderten Machtverhältnisse in Kiew und der Bemühungen um die Unabhängigkeit von den russischen Gaslieferungen bald ändern.

Die gesamten einheimischen Schiefergasvorräte werden von ukrainischer Seite auf 5 Bill. bis 8 Bill. cbm geschätzt, Schelfgaslagerstätten nicht eingerechnet. Nach Angaben der ukrainischen Regierung machen die Vorräte an Grubenmethan in den Bergbauregionen Donezk und Luhansk insgesamt 7 Bill. bis 8 Bill. cbm aus. Auch der lang angestrebte Bau eines eigenen LNG-Terminals mit einer Kapazität von 5 Mrd. cbm dürfte wieder aktuell werden.

Über ausgedehnte, ergiebige Gasfelder verfügte die Ukraine auch offshore in Küstenschelfbereichen des Schwarzen und Asowschen Meeres. Ein von Exxon geführtes Konsortium gewann im August 2012 den Zugang zu Öl- und Gasreserven in dem tief liegenden ukrainischen Schieferfeld Scythian unter dem Schwarzen Meer. Diese Vorkommen dürften für die Ukraine allerdings durch die russische Annexion der Krim in weiten Teilen verloren sein.

(C.O.)


#### **Dieser Artikel ist relevant für:**

Ukraine

EDV-, Telekommunikationsdienstleistungen, allgemein, Metallherzeugung, -verarbeitung, allgemein, Fahrzeuge, -zubehör, allgemein, Land- und Forstwirtschaftsmaschinen, Öl, Gas, Wirtschaftsbeziehungen zu anderen Ländern, Regionen

## KONTAKT

**Verena Saurenbach**

 0228/24993-283

 **Ihre Frage an uns**

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=999998.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=999998.html)

© 2014 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.