



30.04.2014

Lieferausfälle schaden Russland und der Ukraine gleichermaßen

Industrieverflechtung betrifft sensible Bereiche / Wertschöpfungsketten drohen zu reißen / Von Ullrich Umann

Moskau (gtai) - Die Verschlechterung der russisch-ukrainischen Beziehungen bringt der Wirtschaft in beiden Ländern ausschließlich Nachteile. Denn insbesondere bei technologisch anspruchsvollen Produkten bilden russische und ukrainische Betriebe eine gemeinsame Wertschöpfungskette. Dies gilt unter anderem für die Luft- und Raumfahrt, den Motorenbau, den Energieanlagenbau sowie die für Herstellung von Lokomotiven.

Der russische Minister für Industrie und Handel, Denis Manturow, sieht für 2014 wichtige ukrainische Lieferungen im Umfang von bis zu 15 Mrd. US\$ in Gefahr. Betroffen wären unter anderem die beiden russischen Staatsholdings Rostec und Rosatom, die Eisenbahngesellschaft RZD sowie die Staatskonzerne Vereinigte Flugzeugwerften (Objedinjonnaja Awiaostroitel'naja Korporazija) und Vereinigte Motorenwerke (Objedinjonnaja Dwigatelstroitel'naja Korporazija). Dabei hängt nicht einmal alles vom politischen Willen der Regierenden in beiden Ländern ab. Sondern zu einem gehörigen Teil auch von der Arbeitsfähigkeit ukrainischer Betriebe, die sich vorrangig im Osten und Süden der Ukraine befinden.

Für Russland ist zum Beispiel das ukrainische Unternehmen Motor SICH in Zaporozhye von Bedeutung. Von dort stammen 80% der Motoren (Typen TW3-117, D-136, WK-2500) für sämtliche russische Hubschrauber. Russische Komponentenhersteller liefern wiederum ihre Produkte nach Zaporozhye für die Endfertigung der Motoren. Ersetzen kann Russland den drohenden Lieferausfall aus der Ukraine frühestens 2015, wenn in den Klimow-Werken in Sankt Petersburg ein derzeit laufender Kapazitätsausbau abgeschlossen wird.

Der ukrainische Flugzeughersteller Antonow und die russische Flugzeugindustrie haben bislang eng zusammengearbeitet. Das russische Unternehmen WASO baut in Woronesch (Zentralrussland) das Regionalflugzeug AN-148 in Lizenz. Probleme könnte der Betrieb bekommen, wenn die Motoren D-436 von Motor SICH nicht mehr geliefert werden. Die Einbauteile dafür kommen wiederum aus dem Moskauer Werk Saljut. Derartige Schwierigkeiten können sich auch beim Flugzeug AN-140 ergeben, das in Samara gefertigt wird. Ungewiss bleibt ebenfalls die Zukunft des Transportfliegers AN-124 Ruslan, der in Uljanowsk montiert wird.

Ähnlich ist die Konstellation bei Gasturbinenantrieben des ukrainischen Herstellers Sorja-Maschprojekt aus Nikolajewsk. Russlands Werftenindustrie benötigt diese Antriebe zum Einbau in Fregatten der Projekte 11356 und 22350. Wie schnell sich Russland auf die Herstellung in eigener Regie umstellen kann, ist derzeit unbekannt. Es hieß lediglich, dass ein solcher Vorgang viele Jahre in Anspruch nehmen und mehrere hundert Millionen US\$ koste.

Die russische Eisenbahngesellschaft RZD bezieht 80% ihrer auf Fernstrecken eingesetzten Diesel- und Elektroloks aus einem einzigen Werk im ukrainischen Lugansk, der PAO Luganskteplovoz. Rund 50% der Einbauteile für die Loks werden von russischen Unternehmen

geliefert. Hinzu kommt, dass sich das Lugansker Diesellokwerk in Besitz der russischen Transmaschholding befindet. Da die russische Holding die Übernahme von Luganskteplovoz in der Vergangenheit gerichtlich gegen ukrainische Widersacher verteidigen musste, können künftige Anfechtungen nicht ausgeschlossen werden.

Im Energiemaschinenbau ist die gegenseitige Abhängigkeit ebenfalls groß. Das in Charkow angesiedelte Unternehmen Turboatom fertigt im Auftrag russischer Unternehmen Ausrüstungen für Kern-, Wasser- und Wärmekraftwerke. Zwar sehen russische Experten auf diesem Gebiet alternative Bezugsquellen im eigenen Land. Doch lassen sich umfangreiche Lieferausfälle nicht ohne größere zeitliche Verzögerung substituieren.

Bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Verbrauchswaren gehen russische Experten davon aus, dass sich ausbleibende ukrainische Lieferungen relativ einfach durch belarussische und kasachische Produkte ersetzen lassen. Mit den beiden GUS-Ländern bildet Russland eine gemeinsame Zollunion. Belarussische Unternehmen verdrängen bereits seit längerem erfolgreich ukrainische Konkurrenten, dank einer starken Abwertung der eigenen Währung gegenüber dem russischen Rubel im Jahr 2011.

Die Ukraine lag 2013 mit einem Handelsvolumen von 39,6 Mrd. \$ unter Russlands Handelspartnern auf dem fünften Platz, nach der VR China (88,8 Mrd. \$), den Niederlanden (76,0 Mrd. \$), Deutschland (75,0 Mrd. \$) und Italien (53,9 Mrd. \$), so die Angaben des russischem Statistikamtes Rosstat. Russland ist für die Ukraine mit 38,2 Mrd. \$ laut ukrainischem Statistikdienst Derchstat sogar wichtigster Handelspartner. Das Handelsdefizit der Ukraine mit Russland erreichte 8,2 Mrd. \$.

Russland: Außenhandel mit der Ukraine (in Mio. US\$)

	2011	2012	2013
Handelsvolumen	50.615,0	45.146,5	39.586,2
Export	30.491,7	27.179,4	23.795,7
Import	20.123,3	17.967,4	15.790,5

Quelle: Föderaler Statistikdienst Rosstat, Moskau, 2014

(U.U.)

Dieser Artikel ist relevant für:


Russland, Ukraine

Wirtschaftslage, -entwicklung, allgemein, Außenhandel / Struktur, allgemein,

Wirtschaftsbeziehungen zu anderen Ländern, Regionen

KONTAKT

Edda Wolf

 0228/24993-214

 **Ihre Frage an uns**

VERWANDTE ARTIKEL

- [Wirtschaftsentwicklung Dominikanische Republik 2013](#)
- [Wirtschaftsentwicklung Trinidad und Tobago 2013-14](#)
- [Korea \(Dem. VR\) liefert 2013 mehr Rohstoffe nach China](#)
- [Wirtschaftsentwicklung El Salvador 2012](#)
- [Wirtschaftsentwicklung Uruguay 2012](#)

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1003238.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1003238.html)

© 2014 Germany Trade & Invest

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