



Peter Kudlicza:

RUMÄNIEN – WACHSTUMSLOKOMOTIVE IM CEE-RAUM

INTERNATIONAL LOGISTICS FORUM VIENNA, 13.-14. NOVEMBER 2007

Wirtschaftslage und Wirtschaftsstruktur

Die rumänische Volkswirtschaft entwickelte sich in den vergangenen Jahren insgesamt positiv.

Der reale Zuwachs der Brutto-Inlandsprodukts sank zwar nach einem Rekordwert von 8,3% im Jahr 2004 auf 4,1% (2005), stieg aber 2006 wieder auf 7,7% an. Für das laufende Jahr wird ein BIP-Zuwachs von rund 6% - nach anderen Abschätzungen von 6,5% - erwartet. Diese Werte liegen über früheren Prognosen für 2006 (5,6%) und 2007 (5,5%). Aktuelle Vorhersagen gehen von einer weiteren Abschwächung des BIP-Zuwachses auf 5,5% (2008) bzw. 5% (2009) aus.

Nominal lag das BIP im Jahr 2006 bei 97,2 Mrd. EUR. Den größten Anteil zum BIP erbringt der Dienstleistungssektor (55%) gefolgt von der Industrie (35%) und der Landwirtschaft (10%).

Die Arbeitslosigkeit im Jahresdurchschnitt stieg von 5,9% (2005) auf 7,3% (2006); die Inflationsrate, die 2004 mit 9,6% zum ersten Mal nach 15 Jahren einstellig war, sank 2005 auf 8,6% und 2006 weiter auf 6,6%. Damit konnte im Vorjahr allerdings das angestrebte Ziel von 5% nicht erreicht werden.

Das Außenhandelsvolumen lag 2006 (nach vorläufigen Zahlen) bei 66,6 Mrd. EUR gegenüber rund 55 Mrd. EUR im Jahr 2005. Das entspricht einem Zuwachs von 21%.

Während sich das Importvolumen im Vergleichszeitraum um 25% erhöhte, verzeichnete der Export nur ein Wachstum von 16%. Damit hat sich das Außenhandelsdefizit von 10,3 Mrd. EUR (2005) auf 14,9 Mrd. EUR (2006) weiter erhöht, was mit der starken Binnennachfrage zu erklären ist.

Importiert werden hauptsächlich Zulieferprodukte für die Industrie (35%) und Kapitalgüter (ohne Verkehrsmittel; 22%), gefolgt von Brenn- und Treibstoffen sowie Mineralölen (13%), Verkehrsmittel und -teilen (13%), Konsumgüter (12%) und Nahrungsmittel / Getränken (5%).

Beim Export dominieren Zulieferprodukte für die Industrie (35%) und Konsumgüter (27%). Es folgen Verkehrsmittel und -teile (12%), Brenn- und Treibstoffe sowie Mineralöle (10%) und Nahrungsmittel / Getränke (3%).

63% der Importe kommen aus EU-Ländern, davon 15% aus Deutschland, 14% aus Italien, 7% aus Frankreich und 4% aus Österreich. 8% der Importe stammen aus Russland und 5% aus der Türkei.

Bei den Exporten liegt der Anteil der EU-Länder bei 68%. Es führt Italien (17%) vor Deutschland (15%), gefolgt von Frankreich (8%) sowie Ungarn und Großbritannien mit je 5%. 8% der Ausfuhren haben die Türkei zum Ziel.

Für das laufende Jahr wird ein Wachstum des Imports von 22 – 23% und des Exports von 16 - 17% erwartet. Die Schere zwischen Wareneinfuhr und -ausfuhr wird also weiter aufgehen und damit das Außenhandelsdefizit wachsen. Der private Verbrauch, der neben den Bruttoanlageinvestitionen diese Entwicklung maßgeblich beeinflusst, leistet jedoch andererseits einen wesentlichen Beitrag zum Wirtschaftswachstum – damit auch zum BIP - und die dynamische Konsumexpansion wird durch die kräftige Steigerung der Reallöhne – zuletzt rund 15% - bewirkt. Um das weitere Wachstum des Außenhandelsdefizits zu dämpfen, rät der Internationale Währungsfonds IWF, den Verbrauch durch Zurückhaltung bei den Lohnerhöhungen und durch Verzicht auf weitere Steuererleichterungen zu bremsen.

Bei den ausländischen Direktinvestitionen (FDI), die im Jahr 2001 noch in einer Größenordnung von 1,2 Mrd. EUR gelegen sind, wurde 2006 mit einem Zufluss von rund 9 Mrd. EUR ein Rekordwert erreicht. Das steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Einführung eines einheitlichen Steuersatzes von 16% auf Einkommen und Unternehmensgewinne zum Jahresende 2004. Dadurch haben sich die FDI innerhalb eines Jahres fast verdoppelt. Ein solches Ergebnis ist für heuer nicht mehr zu erwarten; die Prognosen bewegen sich in einer Bandbreite von 7 bis 8 Mrd. EUR.

Besonders attraktiv für ausländische Investoren sind die Bau- und Baustoffindustrie, Industrien im automotiven Umfeld, aber auch IT-Dienstleistungen und der Bereich erneuerbarer Energien. Zur Privatisierung sind Stromversorger, ein Automobilwerk und ein Pharma-Unternehmen vorgesehen. Auch weitere Greenfield-Investitionen werden erwartet.

Die Investitionskontunktur in Rumänien wird absehbar längere Zeit anhalten und durch EU-Fördermittel zusätzlich gesichert: Ohne den Landwirtschafts-Bereich sind für die Periode von 2007 bis 2013 fast 19,7 Mrd. EUR vorgesehen, davon 6,5 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds und knapp 12,7 Mrd. EUR aus dem Konvergenzfonds. Dazu kommen die Eigenmittel des Landes zwischen 9 und 12 Mrd. EUR.

Die künftigen Wachstumspotenziale erstrecken sich auf fast alle Branchen. Dass etwa die Bau- und Baustoffindustrie mit einer weiterhin günstigen Entwicklung rechnen kann, liegt vor allem am hohen Erneuerungs- und Erweiterungsbedarf der Infrastruktur. Gegenstand aktueller Ausschreibungen sind unter anderem Bauarbeiten für Rohrleitungen, Telekommunikations- und Stromleitungen, Autobahnen und sonstige Straßen, Start- bzw. Landebahnen sowie Rollfelder für Flugplätze, Hafenanlagen und Eisenbahnen. Auch Komplett- oder Teilbauleistungen im Hochbau werden nachgefragt.

Die jährlichen Wachstumsraten in der Baubranche werden bis 2010 auf jährlich 10 bis 12% geschätzt. Sie liegen damit voraussichtlich deutlich über dem allgemeinen Wirtschaftswachstum.

Weiterhin positiv entwickeln werden sich auch der Maschinen- und Anlagenbau, die chemische und pharmazeutische Industrie, die Fahrzeug- und -zulieferindustrie, die auf Informations- und Kommunikationstechnologien fokussierten Bereiche – die übrigens aus einem beachtlichen Reservoir hochqualifizierter einheimischer Fachkräfte schöpfen können - sowie der gesamte Sektor der Energie- und Umwelttechnik. Bei letzterer hat die Beseitigung von Altlasten einen hohen Stellenwert.

Auch das Banken- und Versicherungswesen, der Immobiliensektor und der Tourismus können mit hohen Zuwächsen rechnen.

Investoren müssen sich jedoch darauf einstellen, dass sich die Attraktivität von Rumänien als Niedriglohnland sukzessive reduzieren wird. Im Vorjahr sind die Lohnstückkosten in der Industrie um 34% gestiegen und die durchschnittlichen Monatslöhne erreichten im letzten Quartal 2006 rund 415 EUR. Das macht Produktivitätssteigerungen notwendig.

Allerdings steigt auch die Qualität, da sich der Strukturwandel zu anspruchsvolleren Produkten fortsetzt. Das betrifft unter anderem auch den Textil- und Bekleidungssektor, wo sich Rumänien von den Billiglohn-Segmenten löst.

Trotz aller Fortschritte moniert die Wirtschaft weitergehende Reformen. Bürokratie, noch immer nicht ausreichende Rechtssicherheit und Korruption lassen potenzielle Investoren zögern. Die Regierung arbeitet jedoch mit Nachdruck an der Bekämpfung der Schattenwirtschaft, von Steuerhinterziehung und Korruption, um das Investitionsklima weiter zu verbessern.

Exkurs: Serbien

Zu einem ernsthaften Konkurrenten für Rumänien könnte sich mittelfristig Serbien entwickeln. Die Serbia Investment and Export Promotion Agency (SIEPA) verweist unter anderem auf die stark steigenden ausländischen Direktinvestitionen (von 46 Mio. USD im Jahr 2000 auf 4,2 Mrd. USD im Vorjahr), auf adäquate Infrastruktur, eine vorteilhafte Steuer- und Investitionspolitik und auf das verfügbare Humankapital. Zudem sei Serbien der einzige Staat außerhalb der GUS mit einem Freihandelsabkommen mit der Russischen Föderation und damit einem vereinfachten Marktzugang zu 150 Mio. Menschen. (Beispiel: Zoll für den EU-Export von Stahlplatten nach Russland: 20%; von Serbien nach Russland: 1%).

Verkehrsinfrastruktur in Rumänien

Die Transportkosten sind in Rumänien durch das Fehlen geeigneter Infrastrukturen und den schlechten Zustand der vorhandenen Verkehrswege sehr hoch. Ausreichend ausgebaute und instand gehaltene Infrastruktur zur sicheren und effizienten Beförderung von Personen und Gütern sind ein wichtiger Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes.

Deshalb hat die Europäische Kommission im Juli 2007 das „Operationelle Programm Verkehr“ für Rumänien verabschiedet. Es erstreckt sich auf den Zeitraum 2007 - 2013 und wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Kohäsionsfonds gespeist. Das Gesamtbudget des Programms beträgt rund 5,7 Mrd. EUR; davon sind 4,56 Mrd. EUR Fördermittel der Gemeinschaft.

Mit diesem Programm sollen die Fahrzeiten und Transportkosten verringert und Rumänien über die wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen (TEN-V) mit entsprechender Qualität an das übrige Europa angeschlossen werden.

Der Ausbau des rumänischen TEN-V- Netzes wird auch die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen insbesondere im Straßenverkehr reduzieren. Ein weiteres Ziel ist die Stabilisierung und gegebenenfalls die Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs, des intermodalen Verkehrs und der Binnenschifffahrt.

Um diese Ziele zu erreichen, werden die Finanzmittel auf vier „Prioritätsachsen“ konzentriert:

Prioritätsachse 1:

Modernisierung und Ausbau der vorrangigen TEN-V- Achsen 7, 22 und 18 (Autobahnen, Eisenbahnen und Binnenwasserstraße) zur Schaffung eines nachhaltigen, in das europäische Verkehrsnetz integrierten Verkehrssystems.

Prioritätsachse 2:

Modernisierung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur außerhalb der vorrangigen TEN-V- Achsen zur Schaffung eines nachhaltigen nationalen Verkehrssystems unter Berücksichtigung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

Prioritätsachse 3:

Modernisierung des Verkehrswesens mit den Zielen eines verbesserten Schutzes von Umwelt und Gesundheit und erhöhter Fahrgastsicherheit, sowie der Förderung des intermodalen bzw. kombinierten Verkehrs.

Prioritätsachse 4:

Unterstützung beim Verkehrsprojektmanagement.

Schiene

In den nächsten zehn Jahren braucht Rumänien 10 Mrd. EUR, um die Modernisierung der Bahninfrastruktur vor allem auf den Europäischen Transportkorridoren IV und IX zu finanzieren:

Der Korridor IX verbindet Ungheni an der Grenze zu Moldawien über Ploiesti und Bukarest mit Giurgiu an der bulgarischen Grenze; der Korridor IV Konstanza und Bukarest mit Nadlac an der Grenze zu Ungarn.

60% des Investitionsaufwandes muss aus privatem Kapital oder über Auslandskredite finanziert werden.

Die Vorhaben betreffen die abschließende Elektrifizierung der Hauptstrecken, den Ersatz und die Modernisierung von zwei Drittel der Lokomotiven und des Waggonparks sowie die Implementierung eines Verkehrsmanagementsystems.

Die rumänische Verkehrspolitik will den Rückgang des Anteils der Schiene am Modal Split stoppen und ihr künftig eine höhere Priorität einräumen. Hierzu müssen zahlreiche Langsamfahrstrecken und Gewichtsbeschränkungen im Güterverkehr als Folge der vernachlässigten Fahrwege beseitigt werden.

Die Privatisierung der CFR Marfa (Cargo) sollte im ersten Quartal 2008 eingeleitet werden. Mit der Ermittlung der geeignetsten Form der Privatisierung wird eine Beratungsgesellschaft betraut.

Die CFR Marfa hatte im Vorjahr einen Anteil von 90% am Schienengüterverkehrsmarkt und einen Anteil von 35 bis 40% am gesamten rumänischen Transportaufkommen. Das Unternehmen beschäftigt rund 19.000 Mitarbeiter. Es verfügt über nahezu 1000 Lokomotiven, 55.000 Güterwagen und zwei Fähren.

Straße

Der Autobahnbau schreitet zügig voran. So kann beispielsweise ein 40 km langes Teilstück der Siebenbürgen-Autobahn (Autostrada Transilvania; A3) nicht wie geplant erst 2010, sondern schon bis Ende 2008 fertiggestellt werden. Insgesamt soll das 2,2 Mrd. EUR teure Projekt bis 2013 abgeschlossen sein.

2008 sollen in Cluj-Napoca die Bauarbeiten für den Zubringer zur A3 Braşov – Oradea - Borş beginnen. Die Kosten für das 40 km lange Teilstück werden mit 495 Mio. EUR veranschlagt. Mit der neuen Strecke erhält das im Bau befindliche Nokia-Werk im Industriepark Tetarom III im Nordwesten von Cluj-Napoca eine direkte Verbindung zum Flughafen im Nordosten der Stadt und zur Autobahn Richtung Ungarn.

In Bukarest sollen die Arbeiten an der Fernstraße DN 1 zwischen Bukarest-Băneasa und Otopeni, die auf sechs Spuren erweitert wird, bis Jahresende abgeschlossen sein.

Luftfahrt

In Rumänien besteht ein relativ dichtes Netz von Flughäfen. Der wichtigste von ihnen ist der Flughafen Bukarest - Henri Marie Coandă, der bis 2004 Otopeni hieß. Der zweite Flughafen der Hauptstadt, Bukarest-Băneasa (Aurel Vlaicu) wurde heute im Sommer saniert. Ein Großteil der Regionalflughäfen muss noch erneuert bzw. ausgebaut werden.

Wasser

Rumänien verfügt über 35 – zum Teil sanierungsbedürftige - Häfen, davon 3 Seehäfen, 6 See-Fluss-Häfen und 26 Flusshäfen. Der grösste ist der Schwarzmeerhafen Konstanza. Dessen Bedeutung würde weiter steigen, wenn auf der Donau Containerlinienverkehre eingerichtet werden. Dann könnte ein Teil der Warenströme zwischen Ost- und Südostasien statt über die Nordseehäfen – vor allem Rotterdam und Hamburg – über Konstanza geführt, dort umgeschlagen und Donauaufwärts bis zu den österreichischen Häfen transportiert werden. Auf der maritimen Donau, flussabwärts von Braila, können Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 7 m fahren; flussaufwärts ist der Tiefgang mit 2,5 m begrenzt. Auf dieser Strecke wird der Schiffsverkehr nur an wenigen Tagen im Jahr durch Niederwasser behindert.

Zwar betreibt Rumänien die größte Binnenschiffahrtsflotte aller Donauanrainerstaaten, doch sie muss in den nächsten Jahren modernisiert und auf EU-Standard gebracht werden.

Der Bau eines Donau-Bukarest-Kanals wurde noch unter Ceausescu begonnen. Ob und wann dieses aufwändige Projekt fertiggestellt werden kann, ist ungewiss.