

Nah und doch so fern

Verkehrsnetz in Mittel- und Osteuropa wird engmaschiger/ Regionale Unterschiede noch beträchtlich

Von Petr Prokop

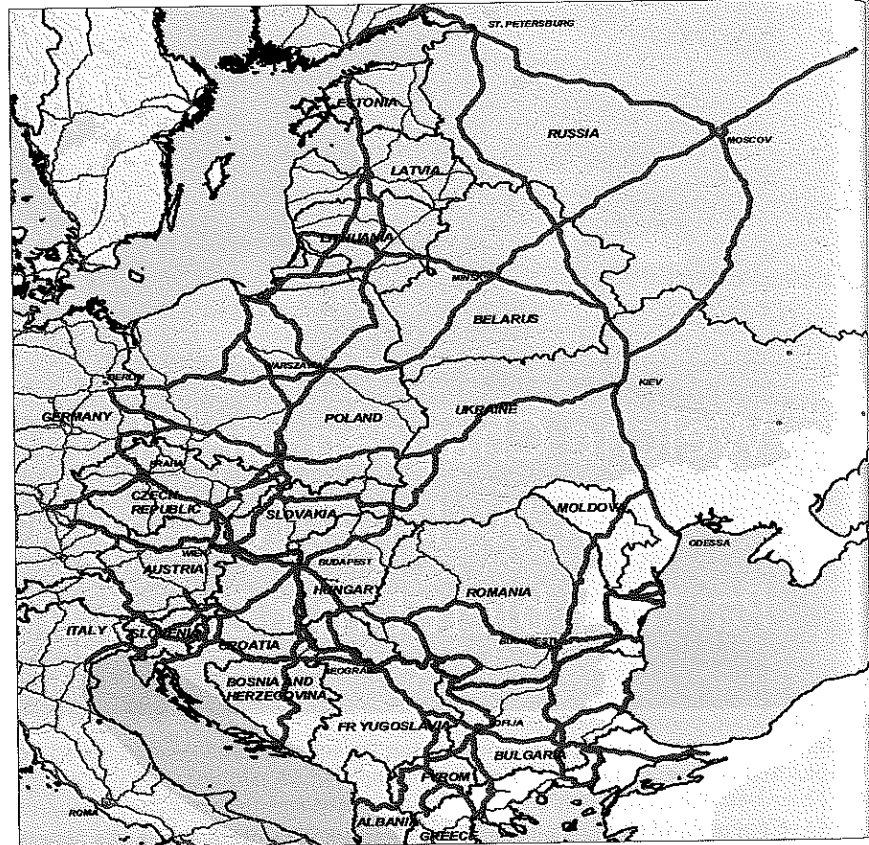
Die Standortwahl ist ein wichtiges Element jedes Logistikkonzepts und determiniert einen Großteil der künftigen Kosten. Trotz des zügigen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur gibt es noch erhebliche regionale Unterschiede im Osten Europas, die bei der Standortsuche berücksichtigt werden müssen.

Die Erfahrung zeigt: Bis zu 70 Prozent der künftigen Logistikkosten werden bereits im Logistikkonzept festgelegt, das sich später oft nur durch Investitionen verändern lässt. Dabei befindet sich die Logistik im Zwiespalt der Interessen: Der Logistiker spart Kosten, wenn Lieferanten in der Nähe der Autobahnen sitzen. Der Einkäufer sucht indes häufig in entlegenen Regionen nach fähigen Lieferanten. Denn dort sind die Auslastung der Lieferanten und die Lohnkosten geringer. Logistik, Einkauf und Produktion kann man daher nur durch übergreifende Zusammenarbeit erfolgreich optimieren.

Kosten und Dauer des Transports hängen wesentlich von der Qualität der Straßen ab, aber auch von nicht kalkulierbaren Wartezeiten etwa an den Grenzen zu Russland und zur Ukraine. Grundsätzlich gelten in Südpolen, in der Tschechischen Republik, in Ungarn, in der West- und Ostslowakei (Autobahn durch Ungarn) die in Westeuropa gewohnten Transportverhältnisse. Anders ist die Situation in Russland, wo ein Lkw am Tag durchschnittlich nur 400 Kilometer zurücklegt. Auch die Straßenverhältnisse in Ostpolen, in Rumänien und Bulgarien können eine Herausforderung darstellen. Dazu variieren von Land zu Land die Fahrbeschränkungen wegen diverser Feiertage.

Die EU unternimmt große Anstrengungen, die Verkehrsnetze bis 2013 zu verbessern. Für Projekte innerhalb

* Der Autor Petr Prokop ist Geschäftsführer des Beratungsunternehmens GVC Management Consulting GmbH, Global Value Chain Consultants, Unterföhring, und Experte für Osteuropa.



Lebensadern der Wirtschaft: Die transeuropäischen Straßenverkehrsnetze (rot) und die Donau (blau) erschließen den Osten Europas.

der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) stehen insgesamt 5,1 Milliarden Euro zur Verfügung. In Mittel- und Osteuropa steht dabei besonders die Förderung grenzüberschreitender Verkehrswege sowie umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Vordergrund. Umfangreiche Fördermittel werden für den Ausbau von Bahnverbindungen zur Verfügung gestellt. Daneben gibt es weitere Förderprogramme: Das Programm „Umwelt und Infrastruktur“ für Polen für den Zeitraum 2007 bis 2013

umfasst zum Beispiel Beihilfen in einer Gesamthöhe von 27,9 Milliarden Euro. Noch unterscheiden sich die mittel- und osteuropäischen Logistikmärkte erheblich, was Infrastruktur und Rahmenbedingungen betrifft.

■ Baltikum: Drehscheibe zwischen Ost und West

Das Baltikum ist ein Drehkreuz zwischen Westeuropa und Russland. Seit dem EU-Beitritt hat der Transport- und Logistiksektor in Lettland, Estland und



Die baltischen Häfen verzeichnen beträchtliche Umsatzzuwächse. Im Bild: Hafen Tallinn



Die EU fördert den Ausbau der grenzüberschreitenden Infrastruktur. Im Bild: Bau der D8 von Dresden nach Prag.

Litauen an Bedeutung kontinuierlich zugenommen und erwirtschaftet regelmäßig mehr als ein Zehntel des BIP. Besonders die Häfen Tallinn, Ventspils, Riga, Liepaja und Klaipeda können auf ein beträchtliches Wachstum der Umschlagzahlen verweisen. Aber auch der im Güterverkehr dominierende Transport per Bahn sowie das über die paneuropäischen Transitstraßen abgewickelte Güteraufkommen zeigen einen deutlichen Aufwärtstrend.

■ Bulgarien fährt (noch) hinterher

Das Balkanland fährt in der EU nicht nur wirtschaftlich hinterher, sondern auch im Logistiksektor. Schwerpunkt ist der Lkw-Verkehr. Von 20.000 Straßenkilometern sind nur rund 330 Kilometer Autobahnen, und davon ist rund ein Drittel in keinem guten Zustand. Am besten ausgebaut sind die Strecken zwischen Slivengrad und Sofia, zwischen Russe und Sofia sowie die Trasse Burgas-Varna-Russe. Doch das Verkehrsnetz soll bis 2015 mit EU-Geldern in Höhe von rund fünf Milliarden Euro ausgebaut werden. Bis dahin werden Lkw schon mal zehn Stunden für 400 Kilometer benötigen. Qualifizierte Logistikzentren findet man vorwiegend rund um den Flughafen Sofia.

■ Polen: Einfach näher dran

Die polnische Verkehrsinfrastruktur ist trotz der Nähe zu Westeuropa nicht perfekt. Wohl auch deshalb wird Polen bis 2013 rund 28 Milliarden Euro von der EU für den Ausbau von 636 Kilometern Autobahnen, 2.219 Kilometern Schnellstraßen, 1.566 Kilometern Schiene und acht Flughäfen erhalten. Am besten ist der Süden des Landes zwischen Kraków, Wrocław und den Grenzübergängen nach Cottbus/Dresden erschlossen. Daneben gibt es eine funktionierende Ost-West-Achse (Warschau-Poznań-Berlin) und eine

Nord-Süd-Achse (Gdańsk-Lodz-Katowice).

Kurze Entfernungen bei ein bis zwei Tagen Laufzeit, günstige Logistikaufwendungen, geringe Logistikkrisiken und kurze Abstimmungswege machen Polen attraktiv. Der polnische Transportmarkt ist allerdings zersplittert: Drei Viertel aller Transportunternehmen haben nicht mehr als vier Lkw.

■ Rumänien: Nah und doch so fern

Lastzüge sind die Transportquelle Nummer eins. Dies wird weiter forciert,

wie einige Großprojekte zeigen. So soll die Transylvanien-Autobahn zwischen Brasov und Bors auf einer Länge von 680 Kilometern bis 2012 fertiggestellt sein. Und die etwa 150 Kilometer lange Karpaten-Autobahn zwischen Bukarest und Brasov könnte bereits 2009 fertig sein.

Moderne Logistik-Parks haben sich in den letzten Jahren vor allem um Bukarest aber auch in der Landesmitte und im Westen Rumäniens entwickelt. Das rumänische Speditionsunternehmen Dumagas Transport investiert zum Beispiel vier Millionen Euro in ein neues Logistikzentrum in Craiova. Der Komplex entsteht auf einem 1,5 Hektar großen Grundstück und wird über eine überbaute Fläche von 4.500 Quadratmetern verfügen. Bis Anfang 2008 soll die Erweiterung des bestehenden Logistikzentrums in Bukarest von derzeit 3.000 auf 8.000 Quadratmeter abgeschlossen werden.

■ Russland: Probleme bleiben

Globale Dienstleister bestimmen neben regional fokussierten Kleinunternehmen den Markt. Der Wettbewerb verschärft sich in letzter Zeit – durch mehr Anbieter, strategische Allianzen und Preisoffensiven, die der von Westeuro-

G R E N Z E N L O S
O S T E U R O P A
Z E N T R A L A S I E N

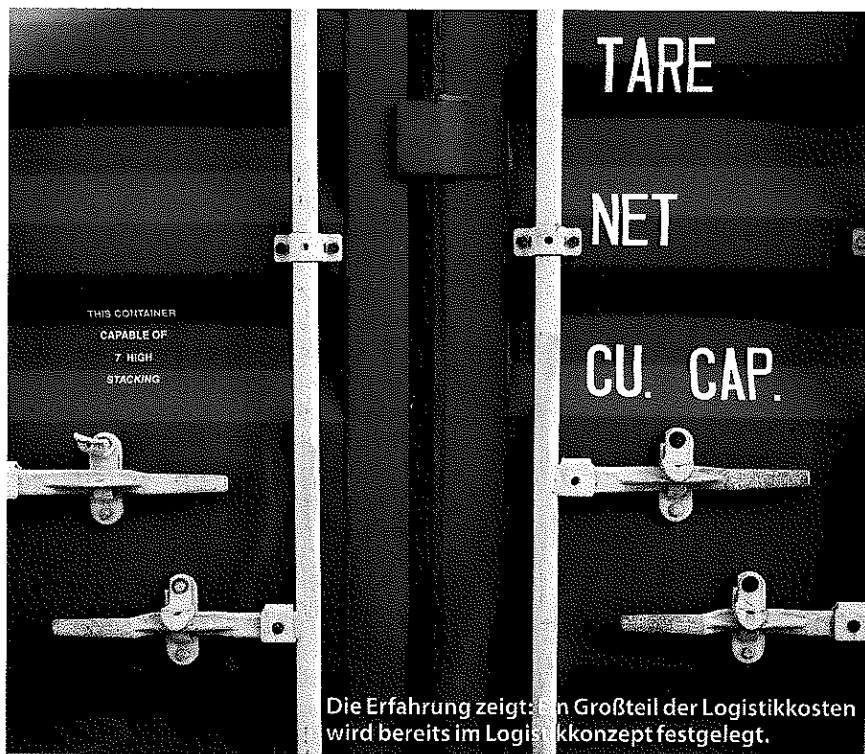
BALTIKLIM
BELARUS
RUSSLAND
UKRAINE
TÜRKMENISTAN
USBEKISTAN
KASACHSTAN

LKW-VERKEHRE
SONDERTRANSPORTE
BAHNVERKEHRE
CONTAINERVERKEHRE

SEIT DEM 30.04.2007
MIT NEUEM STANDORT:

VAN BELT INTERNATIONAL GMBH
RÖNTGENSTR. 1/1
73730 ESSLINGEN, GERMANY
PHONE 0049 (0) 711 49084 0
FAX 0049 (0) 711 49094 166
WWW.VAN-BELT-SPEDITION.DE
INFO@VAN-BELT-SPEDITION.DE

Logistics + Trading
VAN BELT
International GmbH
S P E D I T I O N



päern gewünschten Qualität aber oft hinterherhinken. Das betrifft auch das landesweit schlechte Straßennetz. Die höchste Konzentration an Hallen- und Lagerflächen gibt es in Moskau. Im Fokus deutscher Unternehmen stehen neben der Hauptstadt auch St. Petersburg, Nishnij Nowgorod und - mit Einschränkungen - Jekaterinburg am Ural. Das bedingt angesichts schlechter Straßen Lkw-Fahrzeiten von bis zu zehn Tagen vom Ural aus.

Kühne+Nagel hat jüngst seine Kapazitäten in St. Petersburg ausgebaut und einen neuen Logistikkomplex eröffnet. Rhenus hat eine eigene Zollbrokerlizenz für Russland erworben und kann die komplette Zollabwicklung für Einfuhren nach Russland übernehmen. In Nishnij Nowgorod will die Moskauer Liter 137 Millionen Euro in den Bau eines großen Logistikterminals an der Bahnstrecke Moskau-Nishnij Nowgorod investieren. Inrast-NN plant, 86 Millionen Euro in den Bau eines Komplexes bei Kanawinsk zu stecken, und die Hamburger Garbe-Gruppe baut für 30 bis 40 Millionen Euro ein großes World Cargo Center nahe dem Flughafen Nischnij Nowgorod.

■ Slowakei: Temporeiche Logistik

Das Teilstück der Autobahn D1 von Važec nach Mengusovce wurde vor Weihnachten für den Verkehr freigegeben. Damit verlängert sich die Autobahn, die zwischen der Hohen und der Niederen Tatra verläuft. Derzeit führt sie über 57 Kilometer von Ivach-

nová östlich von Ružomberok bis nach Važec. Von Mengusovce soll die Autobahn im kommenden Jahr bereits um weitere 16 Kilometer bis in den Osten der Tatra-Metropole Poprad verlängert werden. Die Regierung will bis 2010 mit privater Unterstützung die Autobahn D1 von Bratislava nach Kosice fertigstellen. Für drei Teilstücke zwischen Žilina und Prešov wurden bereits Konzessionen ausgeschrieben.

Allerorten entstehen in der Slowakei große Logistikzentren. An der Autobahn D1 unweit von Trnava expandiert eins der landesweit größten Zentren für Zulieferfirmen von PSA Peugeot Citroën. Zu den bedeutendsten Zentren gehören: „Devinska Nova Ves Logistic Park“ (an der D2), „AutoLogistic Park Slovakia“ (Bratislava) und „Westpoint D2 Distribution Park“ (Lozorno). Zum größten Logistikstandort jedoch entwickelt sich die Stadt Senec mit dem „Bratislava Logistics Park“ und dem „Senec Cargo Center“.

■ Tschechien: Es geht voran

Das Straßen- und Autobahnnetz in der Tschechischen Republik ist gut ausgebaut. Zu den rund 55.000 Straßenkilometern gehört ein Autobahnnetz von über 560 Kilometern. Anfang Dezember wuchs mit der Eröffnung des 17 Kilometer langen Abschnitts von Ost-rava-Rudná nach Bohumín (D47) das Autobahn- und Schnellstraßennetz auf über 1.000 Kilometer. Im Bau bzw. in Planung befinden sich weitere 1.171 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen.

Die wichtigsten bestehenden Autobahnen sind die D1 von Prag nach Brno und weiter (als D2) zur slowakischen Grenze und die D5 von Prag nach Plzeň und weiter zur deutschen Grenze. Zu den wichtigsten künftigen Projekten gehören die D3 von Prag nach Česká Budějovice und weiter zur österreichischen Grenze, die Fertigstellung der D11 von Prag nach Hradec Králové, die Fertigstellung des Prager Autobahnringes und die Schnellstraße R35 von Liberec über Hradec Králové nach Olomouc. Dieser Tage ist mit dem Bau des letzten noch fehlenden, 18 Kilometer langen Teilstücks der Autobahn D8 von Prag nach Dresden begonnen worden.

■ Ukraine: Weite Wege gehen

In der Ukraine spielt es eine große Rolle, wo Sie einkaufen. Aus dem Osten sind es rund 2.600 Kilometer nach Frankfurt am Main, von Kiew aus immerhin noch 1.850 Kilometer und vom Westen des Landes etwa 1.300 Kilometer. Der Großteil der Transporte geht per LKW nach oft langen Grenzwarthezeiten durch Polen nach Deutschland. Viele Straßen in der Ukraine weisen erhebliche Mängel auf.

Die wichtigste Route ist die M10 von Lwiv über Rivne und Schytomyr nach Kiew. Für 15 Milliarden US-Dollar wollen die ukrainische Regierung sowie ein Bau- und Betreiberkonsortium unter Führung der französischen Bouygues-Gruppe in den kommenden Jahren nicht weniger als 5.000 bis 7.000 Kilometer Autobahnen und Fernstraßen neu errichten oder ausbauen. Bis dahin dauern die Transporte nach Deutschland inklusive Zollabwicklung zwischen vier Tagen (Westukraine), fünf Tagen (Kiew) und sechs bis sieben Tagen aus der Ostukraine.

■ Ungarn: Auf dem Vormarsch

Die Ost-West-Strecken wie die M1, die von Budapest über die A4 nach Wien führt, sind fertiggestellt und gut zu befahren. Die M3 Richtung Ukraine ist bis Nyiregyhaza fertig. Ungarn hat eine große Dichte an Businessparks. Fast ein Drittel des ungarischen Warenexports wird in Gewerbeparks erzeugt, von denen es über 180 gibt. Insgesamt sind knapp 3.000 meist mittelständische Unternehmen in den Parks wie dem Industriepark Győr angesiedelt. Gleichzeitig soll in Ungarn ein landesweites Netz von 13 großen Logistikzentren entstehen. Die Hälfte davon ist bereits fertig.

KONTAKT
GVC Management Consulting GmbH,
Unterföhring
Tel.: 089/99 21 62 53
p.prokop@gvc-consulting.com