

Die ukrainische Autoindustrie soll geschützt werden

26.10.2011

Gestern fand die Präsentation des Programmes zur Entwicklung der ukrainischen Autoindustrie statt. Es enthält protektionistische Maßnahmen, die, der Meinung der Ausarbeitenden nach, zu einem Anstieg der Autoproduktion in der Ukraine um das Achtfache bis 2020 führen soll. Diese Initiativen werden von den Importeuren feindselig aufgenommen, da sie darin eine Gefährdung des Binnenmarktes für Autos sehen. Viele von ihnen könnten sogar daran denken, ihr Geschäft in der Ukraine zu schließen. Doch Spezialisten meinen, dass die Entwickler des Programmes die Möglichkeiten des ukrainischen Haushalts zur Unterstützung der Branche zu optimistisch einschätzen.

Gestern fand die Präsentation des Programmes zur Entwicklung der ukrainischen Autoindustrie statt. Es enthält protektionistische Maßnahmen, die, der Meinung der Ausarbeitenden nach, zu einem Anstieg der Autoproduktion in der Ukraine um das Achtfache bis 2020 führen soll. Diese Initiativen werden von den Importeuren feindselig aufgenommen, da sie darin eine Gefährdung des Binnenmarktes für Autos sehen. Viele von ihnen könnten sogar daran denken, ihr Geschäft in der Ukraine zu schließen. Doch Spezialisten meinen, dass die Entwickler des Programmes die Möglichkeiten des ukrainischen Haushalts zur Unterstützung der Branche zu optimistisch einschätzen.

Die Präsentation des Entwurfes des Staatsprogrammes für die Entwicklung des PKW-Baus in der Ukraine bis 2020 fand in Kiew auf der III. Internationalen Konferenz zur Entwicklung der Autoindustrie Autoprom.ua 2011 statt. Es wurde von der Branchenassoziation „UkrAwtoProm“ und dem Staatsunternehmen „UkrPromWneschExpertisa“ im Rahmen der Umsetzung der Anweisung Präsident Wiktor Janukowitschs aus diesem Frühling, Maßnahmen zur Wiederbelebung der ukrainischen Automobilindustrie auszuarbeiten, ausgearbeitet. Der Stellvertreter des Direktors der Abteilung für Industriepolitik des Ministeriums für ökonomische Entwicklung und Handel, Pawel Schinkarenko, konkretisierte, dass die für die Umsetzung der Anweisung geschaffene Arbeitsgruppe das Dokument analysiert und es bis Ende des Jahres dem Kabinett zur Bestätigung vorlegt.

Bei der Präsentation des Programmes betonte der Direktor der „UkrPromWneschExpertisy“, Wladimir Wlassjuk, dass seine Umsetzung einen Anstieg der Produktionsmengen (um mehr als das Achtfache – von 84.000 2010 auf 728.000 2020) und den Export der Autos (um das 9,5-fache von 33.000 auf 312.000) fördern soll. Der Anteil von Autos aus einheimischer Produktion soll am Ende der Umsetzung des Programmes 70% gegenüber 33% im Jahr 2010 erreichen. Die Produktionskapazitäten sollen von 400.000 auf 1,19 Mio. Autos im Jahr steigen und der lokale Anteil der Produktion von 26% auf 55%. Die Zahl der Arbeiter, die in den Unternehmen der Autoindustrie beschäftigt sind, soll von 10.400 auf 176.900 steigen.

Diese Resultate sollen über die Schaffung günstiger Bedingungen für Investitionen in die Branche erreicht werden. Insbesondere soll der Einfuhrzoll für Autos von den jetzigen 10% auf 30% erhöht werden; der Zoll für den Import von Ausrüstungen für die Produktion von Autos soll von 3,5% auf 0% gesenkt, ein Satz von 0% bei der Mehrwertsteuer beim Import von Ausrüstungen für die Autoindustrie, eine teilweise Kompensation der Zinsen (bis zu 10%) bei Bankkrediten, die für die Einrichtung einer Produktion von neuen Autos ausgegeben werden; die Gewinnsteuer für neu gegründete Autounternehmen von 23 auf 0% unter der Bedingung gesenkt werden, dass dieser Gewinn im Verlaufe von fünf Jahren reinvestiert wird. Vorgeschlagen wird ebenfalls diesen Unternehmen eine staatliche Hilfe in Höhe von 15.000 Hrywnja (ca. 1.360 €) für die Schaffung eines Arbeitsplatzes zu gewähren. Die Nachfrage nach einheimischen Autos plant man über die Kompensation eines Teils der Kreditzinsen in Höhe von 2,1% und ebenfalls über die Zahlung von 10.000 Hrywnja (ca. 900 €) vom Preis eines neuen Autos bei Entsorgung des alten zu stimulieren. Es wird erwartet, dass die Auszahlung der Kompensationen 2017 beginnen wird.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden von den Produzenten aktiv unterstützt. „Wir sind ohne Übergangsperiode der WTO beigetreten und dies hat den Binnenmarkt für die Importeure geöffnet, welche die einheimischen Autos verdrängt haben“, sagt der Ehrepräsident der Gesellschaft „UkrAwto“, Tariel Wassadsse. Den

Angaben von „UkrPromWneschExpertisy“ nach stieg der Anteil des Imports an den insgesamt verkauften Autos in der Ukraine in den Jahren 2006-2009 von 44% auf 67%. Prognosen nach wird der Importanteil in diesem Jahr 75% erreichen. Wassadse unterstrich, dass der Staat der Autoindustrie in den Krisenjahren keinerlei Unterstützung gewährt hatte. Im Ergebnis musste allein AwtoSAS 14.000 Menschen entlassen. Die Autoproduktion sank nach der Krise von 368.400 im Jahr 2008 auf 84.000 im Jahre 2010. Er hob ebenfalls hervor, dass andere Länder in dieser Zeit zu protektionistischen Maßnahmen gegriffen haben. Russland erhöhte beispielsweise den Einfuhrzoll von 30% auf 35%. Derzeit gelten Zölle in vielen Mitgliedsstaaten der WTO: in China – 25%, Brasilien – 35%, Indien – 105%. „Wenn wir unseren Markt nicht schützen und günstige Bedingungen für Investoren schaffen, dann müssen wir unsere Fabriken schließen“, sagt der Vizepräsident der Gesellschaft „Bogdan“, Wladimir Guntschik.

Einerseits entsprechen die vorgeschlagenen Maßnahmen vollständig Plänen des Kabinetts. Wie der **„Kommersant-Ukraine“** mitteilte, plant man in der Regierung den vor dem WTO-Beitritt geltenden 25-prozentigen Einfuhrzoll zu erreichen. Vorher hatte Premierminister Nikolaj Asarow diese Information bestätigt. Jedoch wurde bislang keine offizielle Erklärung über den Beginn von Verhandlungen veröffentlicht. Die Verabschiedung einer solchen Entscheidung ist bereits in der nächsten Woche möglich. Am 28. Oktober schließt die Föderation der Arbeitgeber die Annahme von Vorschlägen ihrer Mitglieder zu einer Revision der Zollsätze ab und übergibt diese der Regierung. Andererseits hat die Ukraine dem zugestimmt, dass im Falle der Unterzeichnung des Vertrages über die Freihandelszone mit der EU der Richtwert für die zollfreie Einfuhr europäischer Autos 45.000 Einheiten im Jahr betragen soll und im Falle einer Marktausweitung erhöht werden kann (siehe [Kommersant-Ukraine](#) vom 24. Oktober).

Gegen die Schutzmaßnahmen für den Markt, die in der Konzeption vorgeschlagen wurden, trat der Hauptverhandlungsführer der Ukraine mit der WTO und der Europäischen Union, der Regierungsbevollmächtigte für Fragen der europäischen Integration, Walerij Pjatnizkij, auf. In der Pause der Sitzung, auf der die Konzeption vorgestellt wurde, warf er sich buchstäblich mit den Worten auf Wladimir Wlassjuk: „Woran haben Sie gedacht, als sie dieses Programm geschaffen haben? Niemand wird Ihnen diese Gelder aus dem Haushalt geben. Haben Sie daran gedacht, inwieweit der Haushalt leiden wird?“ Wlassjuk fand keine Zeit darauf zu antworten. „Allein mit Schutzzöllen wird nichts gelöst“, erklärte Walerij Pjatnizkij gestern. „Es müssen unbedingt Treffen mit den größten Produzenten von Autos, darunter aus der Europäischen Union stattfinden. Und dabei bewiesen, überzeugt werden, dass die Ukraine ein Teil der globalen Autoindustrie werden kann“. Und der Leiter der Verwaltung für Fragen der europäischen Integration bei der Präsidentialadministration, Jewgenij Pereligin, fügte hinzu, dass es wichtig ist, Ordnung im Rechts- und Steuerbereich zu schaffen und es so einzurichten, dass die Spielregeln sich nicht ändern.

Völlig vorhersehbar treten die Importeure gegen den Protektionismus auf. Die Generaldirektorin von „Awto International“ (Importeur von Mazda, Suzuki), Jelena Dunina, sagt, dass die Einführung dieser Maßnahmen sich negativ auf ihr Geschäft auswirken wird. Falls dies stattfindet, werden viele darüber nachdenken müssen, ob es sich lohnt, das Geschäft in der Ukraine aufrechtzuerhalten. „Die Vergünstigungen, von denen geredet wird, werden auf Kosten der einfachen Bürger der Ukraine gewährt und die Preise steigen um 30-35%. Das könnte sich auch auf die Servicedienstleistungen auswirken. Doch glaube ich daran, dass die Ukraine als WTO-Mitglied diese Zölle nicht einführen kann, da wir ein Abkommen über einen 10-prozentigen Importzoll unterzeichnet haben. Jedoch gibt es von unserem Land keine Argumente für ihre Erhöhung. Denn der Import bedroht die nationale Sicherheit nicht. Außerdem haben wir keinen Autoboom, wie im Jahr 2008“, betonte sie.

Andrej Juchimenko, Andrej Ledenjow, Jurij Pantschenko

Quelle: [Kommersant-Ukraine](#)

Übersetzer: **Andreas Stein** — Wörter: 1156

Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Sie dürfen:

- das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen
- Bearbeitungen des Werkes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

Namensnennung. Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt).

Keine kommerzielle Nutzung. Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.

Weitergabe unter gleichen Bedingungen. Wenn Sie dieses Werk bearbeiten oder in anderer Weise umgestalten, verändern oder als Grundlage für ein anderes Werk verwenden, dürfen Sie das neu entstandene Werk nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

Haftungsausschluss

Die Commons Deed ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

Creative Commons ist keine Rechtsanwaltsgesellschaft und leistet keine Rechtsberatung. Die Weitergabe und Verlinkung des Commons Deeds führt zu keinem Mandatsverhältnis.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.