

## [UkrAwto will neues Werk bauen](#)

24.01.2008

Der größte Autohersteller der Ukraine "UkrAwto" untersucht die Möglichkeit des Baus eines neuen Werks in der Saporoshjer Oblast mit einer Kapazität von 300.000 Automobilen im Jahr. Am Projekt könnte der Partner des Unternehmens, eines der größten Automobilunternehmen der Welt General Motors (GM), teilnehmen, welches aufgrund dieser Teilnahme womöglich auf ein analoges Projekt in Russland verzichtet. In Abhängigkeit von der Art der Ausrüstung, wird, den Einschätzungen von Analysten nach, das Werk zwischen 160 – und 700 Mio. \$ kosten.

Der größte Autohersteller der Ukraine "UkrAwto" untersucht die Möglichkeit des Baus eines neuen Werks in der Saporoshjer Oblast mit einer Kapazität von 300.000 Automobilen im Jahr. Am Projekt könnte der Partner des Unternehmens, eines der größten Automobilunternehmen der Welt General Motors (GM), teilnehmen, welches aufgrund dieser Teilnahme womöglich auf ein analoges Projekt in Russland verzichtet. In Abhängigkeit von der Art der Ausrüstung, wird, den Einschätzungen von Analysten nach, das Werk zwischen 160 – und 700 Mio. \$ kosten.

Das Unternehmen "UkrAwto", der größte Hersteller und Verkäufer von Autos in der Ukraine. Besitzt das Saporoshjer Autowerk und die Warschauer Autofabrik "Fabrika Samochodow Osobowych". Produziert SAS, WAS, Lanos, Sens, Opel, Chevrolet, Chery, Fiat, Matiz und Warszawa. In 2006 betrug der Reingewinn 50,87 Mio. Hrywnja (ca. 6,87 Mio. €). Als Haupteigentümer der "UkrAwto" wird Tariel Wassadse gesehen.

Die Pläne des Baus eines neuen Werks wurden aus einem Brief (eine Kopie liegt dem [Kommersant-Ukraine](#) vor) des Vorstandsvorsitzende der Geschlossenen Aktiengesellschaft "Saporoshskij Awtomobilnij Sawod" (SAS), Nikolaj Jewdokimenko bekannt, welcher am 3. Dezember 2007 an Jewgenij Tschewonenko gesandt wurde und zu der Zeit den Posten des Leiters der Saporoshjer Oblastadministration (SOA) inne hatte. Der Brief enthält die Bitte, der SAS ein Grundstück mit einer Fläche von 400 ha für den Bau eines neuen Werks mit einer Kapazität von 300.000 Autos im Jahr zuzuweisen. Nikolaj Jewdokimenko teilte dem "[Kommersant-Ukraine](#)" mit, dass dies ein ausreichend großes Investitionsprojekt sei. Doch, seinen Worten nach, kann man bislang noch nicht über Details sprechen, da es noch einige ungelöste Frage gibt. Zuerst muss ein Grundstück zugewiesen und dessen Bestimmung von Ackerland zu Industrieland geändert werden.

Den Worten eines Informanten des "[Kommersant-Ukraine](#)" in der SOA, plant man als Teilnehmer für den Bau des neuen Werkes den Partner der SAS, das Unternehmen General Motors, ein. Offiziell wird diese Information von GM nicht kommentiert. Doch ein Informant des "[Kommersant-Ukraine](#)" in der Firma bestätigte, dass das Unternehmen im Augenblick zwei Varianten des Baus eines neuen Werkes auf dem Territorium der GUS untersucht. Es kann entweder in Saporoshe oder im russischen Nishnij Nowgorod gebaut werden. Dafür wurde in 2006 von dem Unternehmen "Objedinennye Transportnye Technologii", welche die Interessen von "Bogdan" und SAS in Russland vertritt, 50 ha Land im Borsker Rajon der Nishne-Nowgoroder Oblast der Russischen Föderation für den Bau eines Werkes für Autos und Lastwagen, aber auch Autobussen ("[Kommersant-Ukraine](#)" 25.10.2006), erworben.

Der kommissarische Leiter der SOA, Walerij Tscherkaska, bestätigt, dass er die Zuweisung eines Grundstückes für die SAS außerhalb der Stadt fördern wird. Den Worten des Informanten des "[Kommersant-Ukraine](#)" in der SOA nach, geht die Rede über das Grundstück des Agrarinstitutes NAN Ukrainy. Früher trat der Präsident des Institutes Alexej Subez dagegen auf, soweit dieses Land eines der fruchtbarsten in der Oblast ist.

Der Werksbau mit einer kleinteiligen Montage und der im Brief genannten Kapazität würde etwa 700 Mio. \$ kosten, so der Direktor der AG Capital, Alexander Agibalow. "Ford kostete der Bau des Werks in Russland mit einer anfänglichen Kapazität von 75.000 Autos im Jahr 150 Mio. \$.", sagt er. Doch der Bau einer ähnlichen Produktion ist kostspielig genug. Eine Revalierung der Investition ist, den Worten des Leiters der Automobilabteilung von Ernst & Young, Iwan Bontschajew, nach, erst nach fünf bis sieben Jahren erreicht. Den Bewertungen des Analysten der Investmentfirma Galt & Taggart Securities, Alexej Nekrasa, nach, ist der Bau eines Werkes mit einer Endmontage billiger mit etwa 160 – 200 Mio. \$. "Wenn Eurocar der Bau eines Werkes mit der Kapazität von 45.000 Autos etwa

25 Mio. \$ kostete, dann benötigt 'UkrAwto' entsprechend sechs Mal mehr Mittel.", sagt Nekrasa.

Der Direktor der Beratungsfirma Autoconsulting, Oleg Omelnizkij, denkt, dass der Bau einer Produktionsstätte in der Ukraine zweckmäßig ist. Den Daten seiner Firma nach, wurden in der Ukraine 2007 542.000 Autos neue Autos verkauft, was 46% mehr als 2006 war. Im nächsten Jahr werden die Verkäufe auf 709.000 ansteigen. ??"Der ukrainische Markt wird noch die nächsten Jahre wachsen, solange, wie das Niveau der Automatisierung nicht die Ziffer von wenigstens 500 Autos auf 1.000 Einwohner erreicht (momentan etwas mehr als 130 – "Kommersant-Ukraine"), denkt man bei Autoconsulting.

Übersetzer: **Andreas Stein** — Wörter: 718

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 Rechtsanwalts-gesellschaft 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.