

## Ein Ruck Richtung Transitverkehr

**23.11.2011**

In dieser Woche veröffentlichte das Staatliche Amt für Statistik Datenmaterial zum Güterverkehr in der Ukraine von Januar-Oktober dieses Jahres, das einige interessante Details zum Vorschein kommen lässt.

In dieser Woche veröffentlichte das Staatliche Amt für Statistik Datenmaterial zum Güterverkehr in der Ukraine von Januar-Oktober dieses Jahres, das einige interessante Details zum Vorschein kommen lässt.

Insgesamt wuchs die Gütertransportleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7,9 % und betrug 666,1 Mio. Tonnen. Das größte Wachstum wurde im Schienengüterverkehr verbucht – 11,5 %. An zweiter Stelle befindet sich der Rohrleitungstransport mit 4,4 %, an dritter der Luftfrachtverkehr mit 1,3 %. Ein leichter Rückgang ist beim Seefrachtverkehr (0,1 %) und Luftfrachtverkehr (0,3 %) zu beobachten; bedeutend fielen hingegen die Kennzahlen im Binnenschiffahrtsbereich (40 %).

Dabei wird in der Transitverkehrsstatistik prinzipiell ein anderes Bild widerspiegelt – hier ist ein sehr markanter Abfall des Transitvolumens zu verzeichnen. Seit Jahresbeginn nahm das Transitvolumen um 19,9 % ab und beträgt 109,28 Mio. Tonnen. Der starke Gesamtabfall ist hauptsächlich auf den Rückgang des Rohrleitungstransitverkehrs (um 30,8 %) zurückzuführen, während im Schienengüterverkehr ein geringer Abfall um 1,8 % auf 32 Mio. Tonnen zu verbuchen ist. Der Straßengüterverkehr vergrößerte sein Volumen um das 2,3-fache auf 5,44 Mio. Tonnen, während sich der Seefrachtverkehr um 1,7 % auf 2,55 Mio. Tonnen steigerte.

Der Rohrleitungstransitverkehr wird traditionell durch den auf politischer Ebene ausgehandelten Erdöltransit durch die Ukraine beeinflusst. Allerdings wird auch der Rückgang beim Schienenverkehrstransit, wenn dieser auch nicht so bedeutend ist, von einer Reihe unterschiedlicher Faktoren bedingt. Einer der Schlüsselfaktoren für den Negativtrend liegt in der bis heute nicht geklärten Frage, ob „Ukrsalisnyzja“ den für den Zoll relevanten Unternehmensstatus zurückerhält, was den Frachtguttransit durch die Ukraine beträchtlich vereinfachen würde. ZN.UA hat unlängst darüber berichtet, dass die Regierung diese Frage überdenkt. (Artikel „Der Schlagbaum auf den Schienen“ in der Ausgabe Nr. 34 vom 23. September dieses Jahres). Der Vize-Premierminister und Minister für Infrastruktur, Boris Kolesnikow, sagte, dass dieser Status in der näheren Zukunft wieder hergestellt wird, andernfalls wird das Staatliche Zollamt, von dem die Lösung der gegebenen Frage abhängt, den Gütertransport in den Loren auf seine Schultern nehmen. Allerdings hat sich die Situation bis zum heutigen Tag nicht verändert.

Obwohl das neue Zollgesetzbuch eine Reihe deregulierender Punkte vorsieht, bleibt der zollrechtliche Status des Unternehmens unerwähnt, und die Zollbehörde selbst zieht es vor, die Perspektiven eines Kompromisses mit „Ukrsalisnyzja“ öffentlich nicht zu kommentieren.

Am 15. November griff Boris Kolesnikow erneut das Thema auf und erklärte, dass die Frage, ob „Ukrsalisnyzja“ den für den Zoll relevanten Unternehmensstatus zurückerhält, bis Ende des Jahres geklärt sein würde: „Im Endeffekt wird es darauf hinauslaufen, dass wir generell den Transitverkehr nicht kontrollieren werden.“ Allerdings wahren die beiden Lager dieser Affäre – „Ukrsalisnyzja“ und die Staatliche Zollbehörde – hinsichtlich ihrer gegenseitigen Beziehung Stillschweigen, aber die Eisenbahn legt das technologische Fundament dafür, dass sich das Transitverkehrspotenzial des Staates trotz allem nicht in Luft auflöst, wie das momentan allmählich geschieht.

Eine öffentliche Erklärung machte Boris Kolesnikow während der Eröffnung der elektrifizierten Eisenbahnteilstrecke Poltawa-Krementschuk-Burty, über welche Güterverkehrszüge gehen werden. Die Inbetriebnahme derselben stellt nämlich ein wichtiges Ereignis für den Transitverkehr dar – die Elektrifizierung dieser Teilstrecke ermöglichte ein Umstellen der kürzesten Transitstrecke zwischen der östlichen Grenze mit Russland und den Schwarzmeerhäfen auf elektrische Traktion.

Der Ökonom Boris Kuschniruk geht davon aus, dass die Elektrifizierung bedeutender Schienennetzsegmente eine viel versprechende Zukunftsperspektive im Tätigkeitsfeld von „Ukrsalisnyzja“ darstellt.

„Die Ukraine besitzt elektrische Energie im Überfluss, exportiert diese und kann sogar ihre Exportkapazität ausbauen. Kernkraftwerke abzustellen, beabsichtigt niemand. Indem neue Elektrolokomotiven angekauft und ein großer Teil des Güter- und Personenverkehrs auf die elektrische Traktion umgestellt werden, kann „Ukrnalisnyzja“ Synergieeffekte durchsetzen, die Effektivität ihrer Wirtschaftstätigkeit erhöhen. Neue Elektrolokomotiven, erneuerte Eisenbahnteilstrecken, elektrische Traktion – das sind Konstituenten eines modernen Eisenbahnsektors. Es wäre eine groteske Situation, wenn wir im zweiten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts Transportfahrzeuge nutzen würden, die Mitte des vergangenen Jahrhunderts konstruiert worden sind, große Mengen kostenintensiver Brennstoffe verbrennen würden, während wir gleichzeitig über das größte Potenzial relativ günstiger Energieformen verfügen – über Elektrizität“, sagt der Experte.

Selbst „Ukrnalisnyzja“ ist sich übrigens dieser Zusammenhänge bewusst. Im Juni dieses Jahres verabschiedete die Behörde ein Fünfjahresprogramm zur Elektrifizierung, in welchem eine Umstellung auf elektrische Traktion für eine Strecke von mehr als 1.500 km vorgesehen wird. Das Programm ist nicht billig – zu dessen Realisierung werden etwa 17 Mrd. Hrywnja eingeplant, jedoch planen die Eisenbahner durch die wesentlich geringeren Kosten von Elektrizität gegenüber Diesel jährlich 2 Mrd. Hrywnja einzusparen, wodurch sich die Kosten für das Programm innerhalb von acht Jahren amortisieren würden.

Vitali Maksimtschuk, Leiter der Hauptabteilung Elektrifizierung und Energieversorgung „Ukrnalisnyzja“, verdeutlicht, dass sich durch die Elektrifizierung die Fahrtgeschwindigkeit und Anhängelast erhöhen, und dies würde die Umschlagkapazität der Bahn erhöhen. „Der Verbrauch von Dieselmotoren wird bedeutend gesenkt, was die Transportkosten minimiert, was einen energieeinsparenden Effekt haben wird und auch eine Verbesserung der Umweltsituation durch eine Minimierung der Schadstoffemissionen nach sich ziehen würde. Durch die Elektrifizierung werden sich die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner verbessern, die Lärmbelastung für die Menschen verringern, die aus dem einen oder anderen Grund in der Nähe von Schienen wohnen oder sich aufhalten. Am konkreten Beispiel wird durch die Elektrifizierung der Teilstrecke Poltawa-Kremetschuk jährlich der Verbrauch von Dieselmotoren um 20 Tausend Tonnen auf den Strecken der „Südlichen Eisenbahn“ gesenkt, während die Verbrennungsemissionen schätzungsweise um 78 Tausend Tonnen gesenkt werden. Insgesamt kann der ökonomische Effekt bei Vollauslastung 211 Mio. Hrywnja betragen. Davon werden 192,9 Mio. durch die Minimierung der Instandhaltungskosten realisiert, 17,5 Mio. durch den Geschwindigkeitszuwachs und etwa 0,81 Mio. durch geringere Umweltzahlungen“, merkt der Beamte an.

Speziell durch niedrigere Transportkosten, die aus dem Betrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen resultieren, plant auch „Ukrnalisnyzja“, auf den mittlerweile elektrifizierten Teilstrecken Durchfuhrwaren aus Russland, Kasachstan und Asien zu gewinnen, die im Anschluss an den Schienentransport per Seefracht weiter transportiert werden könnten.

Angesichts der Dringlichkeit, mit welcher der Güter- und Transitverkehr sowie Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr (siehe unten) unbedingt geregelt werden müssen, wurde an den Teilstrecken mit knappen Zeitvorgaben gearbeitet, und zwar an sämtlichen Strecken, nicht nur an denen der Südlichen.

„Bereits 2007 wurde beschlossen, diese Teilstrecke zu elektrifizieren. Wenn alles nach Plan gegangen wäre, hätten wir diese Teilstrecke 2008 eröffnet. Allerdings haben dies unterschiedlichste Faktoren verhindert. Die Arbeit an der genannten Teilstrecke begann 2009, wurde aber aufgrund der Finanzkrise unterbrochen. Angesichts der ökonomischen und strategischen Vorteile, die eine Elektrifizierung mit sich bringt, wurde die Baufinanzierung des genannten Teilabschnitts 2011 wiedereingesetzt. Die Arbeiten wurden in diesem Jahr verstärkt fortgeführt, und uns ist gelungen, diese im November praktisch abzuschließen. Am 28. Oktober führten wir eine Probefahrt auf der Teilstrecke im elektrischen Betrieb durch. Das Projekt kostete 330 Mio. Hrywnja. Obgleich die Arbeiten auch im nächsten Jahr fortgeführt werden, da der Antrieb über fahrbare Unterwerke realisiert wird und noch stationäre Umspannwerke gebaut werden müssen, wird dieser Bau ohne Betriebsunterbrechung durchgeführt, so dass sich das investierte Geld bereits amortisieren kann.“

Unter Berücksichtigung der Anlageninvestitionen, die für die vollständige Elektrifizierung mit externer Netzversorgung sowie ein viel versprechendes Wachstum des Beförderungsvolumens unumgänglich waren, wird sich das gegebene Projekt innerhalb von 5-7 Jahren amortisieren“, berichtet W. Maksimtschuk.

Momentan wurden 45,5 % der genutzten Bahnstrecken in der Ukraine elektrifiziert, wobei der Anteil der elektrischen Traktion an der Transportleistung etwa 89% beträgt. Es wird geschätzt, dass in Ländern mit einer entwickelten Schieneninfrastruktur 55-60 % der Strecken elektrifiziert sind. Insgesamt plant „Ukrnalisnyzja“ im Rahmen des Fünfjahresprogramms 52 % der gesamten genutzten Strecken zu elektrifizieren und die Transportleistung auf elektrischen Netzen auf etwa 93-95% zu erhöhen.

Die Elektrifizierung stellt im Rahmen des Planes auch eine wichtige Komponente für die Einführung des Hochgeschwindigkeitspersonenverkehrs im nächsten Jahr dar. Der CEO von „Ukrnalisnyzja“, Wladimir Kozak, erklärte bei einem Briefing zur Eröffnung der Teilstrecke Poltawa-Krementschu-Burty, dass zum 1. März 2012 die Elektrifizierung der Teilstrecke von Poltawa bis Losowa abgeschlossen sein sollte. Nach Abschluss dieser Arbeiten werden die Teilstrecken Lwiw-Kiew-Poltawa-Donetsk durch eine Strecke von 1.500 km verbunden, und bereits im März wird dort der Hochgeschwindigkeitsbetrieb eröffnet.

Bezüglich des Transitgüterverkehrs existieren, abgesehen vom Fehlen des zollrechtlichen Status für „Ukrnalisnyzja“, noch weitere Probleme. So werden wegen unökonomischer Kontrollschaltkreise für ukrainische offene Güterwagen und ihrem aktuellen Einsatz durch die Eisenbahnverwaltungen der GUS-Staaten die Voraussetzungen für ein Defizit an offenen Güterwagen in der Ukraine geschaffen. „Ukrnalisnyzja“ beschäftigt sich bereits mit diesem Problem sowie mit einigen anderen Fragen, die mit dem Ausbau des Transitverkehrspotenzial zusammenhängen. Angesichts der Tatsache, dass sich wenige Länder mit einer geografischen Lage brüsten können, die unserer gleich kommt (und der ukrainische Koeffizient für Transitverkehr ist einer der höchsten in Europa), wäre es verschwenderisch, von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch zu machen. Insbesondere zum jetzigen Zeitpunkt, da der vorhergesagte Rückgang der Geschäftstätigkeit in einen ebensolchen Rückgang des Gütertransports, wie vor drei Jahren, umschlagen kann.

18. November 2011 // **Wiktor Kljutschew**

Quelle: [Serkalo Nedeli](#)

Übersetzerin: [Yvonne Ott](#) — Wörter: 1488



Jahrgang 1978. Yvonne Ott hat Slavistik und Wirtschaftswissenschaften an der Carl von Ossietzky Universität in Oldenburg studiert. Seit 2010 arbeitet sie als freie [Lektorin und Übersetzerin](#).

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.