

MOLDAWIEN

Chancen bei Aufnahme Rumäniens in die EU

Land könnte wichtige Schnittstelle zur Gus werden/Voraussetzung ist die umfassende Verbesserung von Infrastruktur und Bürokratie

(sm) Östlich der Karpaten, jenseits des Flusses Prut, liegt ein fast unbekanntes Land. Geographisch gesehen gehört es noch zu Europa. Sollte Rumänien 2007 wie vorgesehen den Beitritt zur EU schaffen, dann könnte aus dem heute noch unbekanntem Land eine wichtige Drehscheibe für Transporte zwischen der EU, Russland und anderen Ländern der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (Gus) werden – denn dann liegt Moldawien direkt an der EU-Außengrenze. Zu den Aufgaben, die bis dahin auf jeden Fall bewältigt werden müssten, gehören der Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ebenso wie die Schaffung verlässlicher Zoll- und anderer Gesetze.

Von Inken Heeb*

Das kleine Land mit seinen etwa 3,5 Mio. Einwohnern hat – zumindest theoretisch – das Potenzial, um zum wichtigen Bindeglied zwischen Europa und den Märkten der ehemaligen Sowjetunion zu werden. Allerspätestens nach einem EU-Beitritt Rumäniens werden sich die extrem geringen Personalkosten auf dem Lohnveredelungsmarkt der neuen MOE-Staaten positiv für Moldawien auswirken. Schon jetzt haben die Lohnkosten in Polen fast Westniveau erreicht, die Preise in Tschechien, Rumänien, Bulgarien und der Slowakei ziehen gerade nach, zurzeit profitieren vor allem Georgien und

die Ukraine von den Investitionen westlicher Firmen in günstigere Lohnstandorte.

Noch sind die Rahmenbedingungen für Investoren unzureichend. Polizeiliche Schikanen und willkürliche Verkehrskontrollen sind häufig, auf dem Korruptionsindex von Transparency International (www.transparency.org) rangiert Moldawien auf Platz 93 von insgesamt 102 erfassten Ländern. Hauptursache für die Korruption seitens der staatlichen Angestellten, Beamten und Zöllner sind deren niedrige Gehälter. 700 bis 800 moldawische Lei (umgerechnet 45 bis 50 EUR) reichen knapp zum Überleben, der Staat wiederum nimmt zu wenig Steuern und

* Redakteurin am F.A.Z.-Institut in Frankfurt/Main; Kontakt über schmidt@dvz.de



Schlechte Straßen, Lkw „Marke Eigenbau“ und Probleme mit dem Zoll – die Verkehrswirtschaft in Moldawien hat großen Nachholbedarf. Fotos: Inken Heeb

Gebühren ein, um seine Beamten angemessen zu entlohnen.

Der Straßenzustand ist so mangelhaft, dass das Auswärtige Amt empfiehlt, Nachtfahrten zu vermeiden. Ein Autobahnnetz mit Raststätten gibt es noch nicht und die vielfach schmalen und kurvigen Straßen werden im Winter nicht geräumt. Zumindest häuft der moldawische Straßendienst niedlich anmutende Sandhaufen in regelmäßigen Abständen entlang der wichtigsten Verkehrsstraßen an. Zum Streuen, nur für alle Fälle. Lediglich das moldawische Tankstellennetz ist mittlerweile ausreichend, der Sprit kostet etwa halb soviel wie in Deutschland.

Güterverkehr gibt es trotzdem auf Moldawiens Straßen, bereits jetzt fahren verschiedene inländische Speditionsbetriebe auch für ausländische Firmen. Vitalij Didenko ist Geschäftsführer des internationalen Speditionsunternehmens Transenergoprojekt S.A. mit Sitz in Chisinau. Transenergoprojekt ist überwiegend für Kunden aus Rumänien, Bulgarien, der Ukraine und Russland tätig. Die Tiefkühlwagen und Lkw der moldawischen Spedition bringen Tomaten aus der Türkei, Zitronen aus Griechenland und Fleisch aus Rumänien und Moldawien nach Russland, dem Haupthandelspartner der Republik.

Russland ist wichtigster Handelspartner

Didenko ist stolz auf seine Fahrer und sagt von ihnen, dass sie nicht nur mit den schwierigen Straßenverhältnissen in seiner Heimat und in den benachbarten Ländern der Gus klarkommen, sondern auch im Umgang mit den Grenz- und Zollkontrollen erfahren seien. Tatsächlich sind die Grenzverfahren etwas „gewöhnungsbedürftig“. Didenko beschreibt die Schwierigkeiten wie folgt: „Deutsche verste-



F.A.Z.-Redakteurin Inken Heeb

Foto: privat

hen nicht, warum sie 20 bis 50 EUR zahlen sollen, um an der Grenze abgefertigt zu werden; ihnen ist auch nicht klar, warum ein Polizist sie einfach dafür bestraft, dass sie eigentlich nichts getan haben; und sie können auch nicht verstehen, warum ein Fahrzeug drei Tage lang an einem geöffneten Zollamt warten muss.“

Wer Waren durch oder nach Moldawien transportiert, sollte laut Vitalij Didenko von Rumänien kommend den Grenzübergang Albita/Leuseni wählen und auf dem weiteren Weg nach Osten in die Ukraine den Übergang Otaci (Maghiliov)/Podolskij. Für Frachttransporte ist dabei in Moldawien eine Gewichtsobergrenze von 38 t vorgeschrieben. Historisch noch aus Sowjetzeiten bedingt gilt dieses Gesamtgewicht übrigens auch in der Ukraine, Russland und Rumänien. Außerdem sollten die Lkw eine Gesamtlänge von 23 m sowie eine Höhe von 4,15 m und eine Breite von 2,5 m nicht überschreiten. Insbesondere die Brückenbauten sind nicht auf größere Fahrzeuge ausgelegt.

Das Carnet-Tir-System wurde 2001 eingeführt, allerdings nur in Moldawien selbst, nicht aber in dem abtrünnigen Landesteil Transnistrien, östlich des Flusses Nistru, an der Grenze zur Ukraine. Etwa 600 000 Menschen leben hier seit dem Bürgerkrieg 1992 unter der diktatorischen Herrschaft ihres Präsidenten Igor Smirnow, der wiederum Staatsbürger der Russischen Föderation ist. Zum Schutz dieses völker-

rechtlich nicht anerkannten Mini-Staates sind hier noch aus Sowjetzeiten Teile der 14. Armee stationiert, die trotz vertraglicher Zusicherung gegenüber Moldawien und der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) bis heute nicht abgezogen wurden.

Transnistrien: Von Transporten wird abgeraten

Von Transporten durch Transnistrien raten sowohl die Deutsche Botschaft in Chisinau als auch Speditionschef Didenko ab. Es muss hier nicht nur mit unberechenbaren Einreiseprozessen, sondern auch mit willkürlichen Verkehrskontrollen gerechnet werden. Da sich Transnistrien außerhalb der Kontrolle der offiziellen moldawischen Regierung befindet, können Botschaft und Auswärtiges Amt bei Schwierigkeiten nicht intervenieren.

Trotz allem gibt es hier jedoch einige interessante Unternehmen im Textilbereich, dazu ein Stahlwerk, das Stahlgürtelreifen herstellt, und auch Kleinteile für die Rüstungsindustrie werden in Transnistrien produziert. So haben sich auch einige wenige deutsche Investoren nicht von einem Engagement in Transnistrien abschrecken lassen, darunter ein Zulieferbetrieb des Schuhherstellers Romika. Bei der Privatisierung erhalten allerdings ausschließlich russische Firmen den Zuschlag, wie Regina Lochner von der Botschaft in Chisinau zu berichten weiß. Wer sich trotz der Unsicherheiten auf Geschäfte mit transnistrischen Partnern einlässt, dem rät sie: „Liefere Sie nur gegen sofortige Zahlung.“

Auf importierte und exportierte Waren schreibt das moldawische Zollrecht offiziell Sätze zwischen 1 und 30 Prozent vor. Moldawische Exporte sind von der Mehrwertsteuer befreit.

Außerdem wird eine administrative Zollgebühr von 0,25 Prozent des Gesamtwertes der importierten Güter erhoben. Ausgenommen von den Zolltarifen sind Waren, die in Rumänien oder der Gus produziert oder von dort importiert werden, da mit diesen Staaten ein Freihandelsabkommen besteht. Außerdem gibt es seit 2001 in Moldawien fünf Freihandelszonen (Chisinau, Tvardita, Valcanes, Otaci, Ungheni). Wer seine Produktion hier ansiedelt, muss weder Zölle noch Mehrwertsteuer zahlen.

Viele Importe benötigen anerkannte Zertifikate

Ausländische Unternehmen, die Waren nach Moldawien einführen, müssen sicherstellen, dass diese den moldawischen Einfuhr- und Sicherheitsbestimmungen entsprechen. So müssen Nahrungsmittel, Getränke, Holzprodukte und Textilien vor dem Import entsprechend den moldawischen Standards zertifiziert werden. Zudem ist für Nahrungsmittel, Kinder Spielzeug und Wasseraufbereitungsanlagen ein Hygienezertifikat erforderlich.

Wichtig ist auch, dass Importe nach Moldawien eine rumänische Aufschrift aufweisen müssen (ausgenommen Medikamente). Sofern die Produkte bereits international zertifiziert wurden, müssen diese Zertifikate von den moldawischen Behörden anerkannt werden. Wer nicht zertifizierte Waren importiert, muss sowohl ans Zollamt als auch an eine staatliche Zertifizierungsagentur Gebühren entrichten. Außerdem werden die Waren solange im Zolllager verwahrt, bis die Agentur Zertifikate erstellt hat. Die Vorverschiebungssinspektion wurde mittlerweile von der moldawischen Regierung offenbar auf Druck von Interessensgruppen ausgesetzt, obwohl dies eine Auflage zur Aufnahme in die WHO war. Seitdem kassieren nun wieder die Zollbeamten dafür ab, dass sie bei Diskrepanzen zwischen Warenliste und tatsächlichem Frachtbestand beide Augen zudrücken.

Obwohl Probleme mit Zoll und Grenzern in Moldawien an der Tagesordnung sind, kann der Warentransport auch reibungslos abgewickelt werden. „Wenn die Warenlisten und Zollpapiere vollständig sind, gibt es keine Probleme“, versichert Alexandru Sochircha, Executive Direktor von I.C.S. Samotex S.R.L., einer Näherei mit hundertprozentiger deutscher Kapitalbeteiligung.

Im März 2003 hat Samotex den Betrieb in der Kleinstadt Leova aufgenommen. Allerdings beherzigt Samotex auch das, wozu auch Regina Lochner von der Deutschen Botschaft rät: „Bestechen Sie niemanden, denn wenn man erst einmal anfängt zu bestechen, gibt es kein Entrinnen. Und schaffen Sie sich ein Netzwerk vor Ort mit zuverlässigen moldawischen Ansprechpartnern.“ (DVZ 17.02.2004)

SPANIEN / FRANKREICH

Trasmed und Norfolk prüfen Kooperation

Joint Venture im Küstenverkehr möglich

(jpn) Das spanische Schifffahrtsunternehmen Trasmediterránea (Trasmed) und die niederländische Short-Sea-Reederei Norfolk Line prüfen nach einem Bericht der spanischen Logistikzeitung „Transporte XXI“ die Gründung eines Joint Ventures. Absicht der Maersk-Tochtergesellschaft und des vergangenen Jahres privatisierten spanischen Staatsunternehmens ist die Einrichtung eines innergemeinschaftlichen Küstenverkehrs zwischen dem französischen Dünkirchen und einem Hafen in Nordspanien – entweder Bilbao oder Santander. Damit entsprechen die Reedereien den Bestrebungen der EU-Kommission, das Potenzial der Kurzstreckenverkehre auf See zu nutzen, um den Schwerverkehr von den europäischen Straßen auf das Wasser

zu verlagern. Die Hafenauswahl in Spanien sei abhängig von den Konditionen, die den Reedereien geboten werden. Noch gebe es keine Entscheidung, hieß es. Die Hafendienstleister seien aufgefordert worden, Angebote zu Preisen und Dienstleistungen abzugeben. Grundgedanke ist, dass der Dienst mit zwei Schiffen im Rundlauf betrieben werden soll, von denen eines Trasmediterránea und das andere Norfolk Line stellt. Sie sollen im Pendelverkehr zwei wöchentliche Abfahrten bieten. Die Transitzeit zwischen Nordspanien und Frankreich wird mit rund 35 Stunden veranschlagt. In Dünkirchen würde der Dienst mit den Norfolk-Line-Verkehren nach Dover, Felixstowe und Rotterdam verknüpft werden können. (DVZ 17.02.2004)

ITALIEN

Tirrenia stellt Fährverkehr nach Albanien ein

(hj/jpn) Die staatliche italienische Reederei Tirrenia di Navigazione hat angekündigt, die Fährverbindungen nach Albanien und Montenegro einzustellen.

Auf der vier Mal wöchentlich betriebenen Linie Ancona-Durres waren zuletzt 9150 Lkw und 16 429 Pkw transportiert worden, zwischen Ancona und Bar mit wöchentlich einer Abfahrt waren es 1700 Lkw und 4200 Pkw.

Die frei gewordenen Einheiten Schiffe will Tirrenia für den Fährbetrieb nach Pantelleria und Lampedusa verwenden.

Gegen den Beschluss, die Fähre nach Durres einzustellen, hat die albanische Bürgergemeinde von Ancona mit einer Unterschriftenaktion protestiert. (DVZ 17.02.2004)