

Wirkungen neuer Handels- und Transitrestriktionen Russlands

Im Januar 2016 verhängte Russland erneut Handelsrestriktionen über ukrainische Importgüter: Das Freihandelsabkommen wurde aufgehoben und viele Güter aus dem „Agri-Food“-Sektor wurden gänzlich verboten. Die Ukraine reagierte daraufhin mit entsprechenden Restriktionen gegen Russland. Unseren Schätzungen zufolge führen diese neuen Restriktionen jährlich zu Exportrückgängen in Höhe von 624 Mio. USD und Importrückgängen von 505 Mio. USD auf ukrainischer Seite. Entsprechend wird das jährliche Handelsdefizit um 119 Mio. USD bzw. 0,1% des BIP ansteigen.

Gleichzeitig verhängte Russland auch Transitrestriktionen gegen ukrainische Exportgüter nach Kasachstan; der direkte Güterverkehr durch Russland ist nun nicht erlaubt. Nur der indirekte Verkehr durch Belarus ist noch möglich. Sollte diese „Belarus Route“ reibungslosen Güterverkehr tatsächlich ermöglichen, wären die Auswirkungen auf den Export nach Kasachstan minimal. Sollte sich die Route als nicht praktikabel erweisen, dann müssten die Exporteure auf die Route über den Kaukasus ausweichen. In diesem Fall wäre kapazitätsbedingt mit jährlichen Exporteinbrüchen in Höhe von 405 Mio. USD zu rechnen. Nach unseren Schätzungen müsste der Seeverkehr im Schwarzen und im Kaspischen Meer, um dies zu verhindern, um zusätzliche Fähren aufgestockt werden.

Neue Handelsrestriktionen

Im Januar 2016 ersetzte Russland das bis dahin mehr als 20 Jahre bestehende Freihandelsabkommen durch die Meistbegünstigungsklausel für ukrainische Importe. Die Ukraine reagierte gleichermaßen.

Zölle nach Meistbegünstigungsklausel: Ukraine vs. Russland



Quelle: Eigene Berechnungen

Diese Einführung der Meistbegünstigungsklausel impliziert nun deutlich gestiegene Zölle auf russischer Seite für ukrainische Importgüter: der gewichtete Durchschnittszollsatz liegt nun bei 7,6% verglichen mit den vorherigen 0% aus dem Freihandelsabkommen. Auf ukrainischer Seite liegt der gewichtete Durchschnittszollsatz bei vergleichsweise geringen 1,7% für russische Importgüter.

Dieser massive Unterschied beim gewichteten Durchschnittszollsatz begründet sich durch zwei Faktoren: Zum einen sind Zölle aus Meistbegünstigungsklauseln in Russland generell deutlich höher als in der Ukraine. Zum anderen stellt Energie, ein traditionell und nach wie vor zollfreies Importgut, mehr als 50% der russischen Exporte in die Ukraine dar.

Über diese Zollerhebungen hinaus verhängte Russland auch ein temporäres Einfuhrverbot für ausgewählte ukrainische „Agri-Food“-Produkte. Die Ukraine erhob daraufhin ebenfalls Einfuhrverbote für „Agri-Food“-Produkte, Chemikalien, Lokomotiven und andere Ausrüstung für den Schienenverkehr aus Russland.

Auswirkungen auf die bilaterale Handelsbeziehung

Zollerhebungen führen stets zu einer Verteuerung ausländischer Güter auf dem inländischen Markt. Dadurch wird der Außenhandel zunehmend unattraktiver und somit fallen Exporte wie Importe. Um diesen Fall für die Ukraine greifbar zu machen, muss der Rückgang im Außenhandel mit den Auswirkungen der Einfuhrverbote ukrainischer Waren nach Russland kombiniert werden (siehe Tabelle).

Gesamteffekt durch Zölle und Einfuhrverbote

	Änderung, in Mio. USD	Änderung, in %
Exporte nach Russland	-624	-12,9
Importe aus Russland	-505	-6,8
Handelsbilanz	-119	--

Quelle: Eigene Berechnungen

Die Wirkung der neuen Handelsrestriktionen erweist sich als signifikant. Bei den Exporten nach Russland ist ein Rückgang in Höhe von 624 Mio. USD bzw. 12,9% zu erwarten. Allerdings wird durch die entsprechenden Maßnahmen seitens der Ukraine der gesamte makroökonomische Effekt deutlich geringer ausfallen. So werden die Importe aus Russland um 505 Mio. USD zurückgehen und das Handelsdefizit wird also nur um 119 Mio. USD bzw. 0,1% des BIP ansteigen.

Sektorale Konsequenzen für die Ukraine

Besagte Restriktionen werden viele Sektoren der ukrainischen Wirtschaft beeinträchtigen: insbesondere die Sektoren tierische Produkte, Metalle und Maschinen, die 53% der nun fallenden Gesamtexporte ausmachen.

Neue Transitrestriktionen

Darüber hinaus hat Russland ebenfalls im Januar 2016 den direkten Transit ukrainischer Güter, die nach Kasachstan gelangen sollen, durch Russland untersagt. Da somit die direkte Transitroute nicht zur Verfügung steht, bot Russland als Alternativroute den indirekten Transit durch Belarus an.

Die einzige Alternative zur „Belarus Route“ ist den Güterverkehr durch den Kaukasus, sprich über die „Neue Seidenstraße“, zu leiten. In dem Fall müsste der Transport mit Fähren über das Schwarze Meer, dann durch Georgien und Aserbaidshan, und anschließend über das Kaspische Meer erfolgen.

Das Thema des Transits ist dabei von großer Bedeutung: 2015 exportierte die Ukraine Güter im Wert von 700 Mio. USD nach Kasachstan. Dabei waren Maschinen (19%), verarbeitete Weizenprodukte (12%) und Metalle (8%) die Hauptgütergruppen. Des Weiteren exportiert die Ukraine auch viele Güter in andere Länder Zentralasiens.

Auswirkungen der Transitrestriktionen auf Exporte

Sowohl die Nutzung der „Belarus Route“ als auch die der „Neuen Seidenstraße“ bedeuten im Vergleich zum direkten Transit durch Russland Nachteile: höhere Transportkosten, gestiegener Zeitaufwand und teilweise kapazitätsbedingte Transporteinschränkungen. Nachfolgend sind in der Tabelle unsere Schätzungen für den Effekt dieser Handelsrestriktionen auf den Export nach Kasachstan dargestellt.

Effekt der Restriktionen auf den Export nach Kasachstan

Route	Annahmen	Effekt, Mio. USD	Effekt, % des BIP
„Belarus Route“	Route ist reibungslos passierbar	-13	-0,02
„Neue Seidenstraße“ (Kaukasus)	Derzeitige Frachtkapazität auf dem Schwarzen und dem Kaspischen Meer	-405	-0,46
	Stärkung der Frachtkapazität: +3 Fähren am Schwarzen und +2 Fähren am Kaspischen Meer	-43	-0,05

Quelle: Eigene Berechnungen

Unter der Annahme, dass die „Belarus Route“ einen annähernd reibungslosen Güterverkehr ermöglicht, würde dieser Weg zumindest keine kapazitätsbedingten Einschränkungen mit sich bringen. Auch die zusätzlichen Transportkosten wären nur sehr moderat. So würden demnach die Exporte nach Kasachstan bei ausschließlicher Nutzung dieser Route nur um 13 Mio. USD zurückgehen.

Nach derzeitigem Stand würde allerdings die „Neue Seidenstraße“ zusätzlich beachtliche kapazitätsbedingte Einschränkungen hinsichtlich der Fähren am Schwarzen und am Kaspischen Meer mit sich bringen. Im Ergebnis könnte nur noch ein Teil der Exportgüter

Kasachstan auf diesem Weg erreichen. Dies würde so einen Exporteinbruch von 405 Mio. USD bedeuten.

Dieser Exporteinbruch könnte aber durch Investitionen in neue Fähren vermieden werden. Drei zusätzliche Fähren am Schwarzen und zwei zusätzliche am Kaspischen Meer würden den Exportrückgang auf 43 Mio. USD begrenzen, was sicherlich vergleichbar mit dem Weg über Belarus ist.

Fazit

Hinsichtlich der Frage der alternativen Transitroute muss die Ukraine nun zügig zumindest die reibungslose Nutzung der Belarus Route sicherstellen. Die gravierendsten Entwicklungen zeigten sich hauptsächlich im Januar und im Februar 2016, was zu einem Einbruch der Exporte nach Kasachstan um 52% beitrug. Bereits im März schien sich die Situation jedoch wieder normalisiert zu haben. Gleichzeitig sollte aber die Politik in Zusammenarbeit mit internationalen Partnern daran arbeiten, die kapazitätsbedingten Einschränkungen im Kaukasus zu beseitigen.

Die neuen Handelsrestriktionen stellen eine weitere Stufe der Verschlechterung der bilateralen Handelsbeziehungen dieser Länder dar – mit einem deutlichen Ergebnis: die ukrainischen Exporte nach Russland, die 2011 noch 19,8 Mrd. USD betragen, erreichten in 2015 nur noch 4,8 Mrd. USD, was nur noch 24% verglichen mit 2011 darstellt. Ähnliches gilt für die Importe aus Russland. Dieser Prozess der wirtschaftlichen Desintegration ist also kontinuierlich und mit beachtlicher Geschwindigkeit vorangeschritten.

Autoren

Ricardo Gucci, gucci@berlin-economics.com

Veronika Movchan, movchan@ier.kiev.ua

Hinweis: Eine ausführliche Analyse der Thematik bietet das Policy Briefing PB/05/2016 "The impact of new trade restrictions on Ukraine's trade with Russia" und das PB/04/2016 "Ukraine's exports to Kazakhstan. Impact of transit restrictions through Russia"

Download unter: www.beratergruppe-ukraine.de

Die Deutsche Beratergruppe

Die Deutsche Beratergruppe berät seit 1994 Entscheidungsträger der ukrainischen Regierung bei der Lösung aktueller Probleme in der Wirtschaftspolitik. Sie wird im Rahmen des TRANSFORM-Nachfolgeprogramms der Bundesregierung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie finanziert.

Herausgeber

Dr. Ricardo Gucci, Robert Kirchner

Impressum

Deutsche Beratergruppe

c/o BE Berlin Economics GmbH

Schillerstrasse 59, D-10627 Berlin

Tel: +49 30 / 20 61 34 64 0

Fax: +49 30 / 20 61 34 64 9

info@beratergruppe-ukraine.de

www.beratergruppe-ukraine.de