

Probleme der strukturellen Transformation des postsowjetischen Raumes

Vardomskij, Leonid; Vjatkina, Natal'ja; Savostina, Ljubov'

Veröffentlichungsversion / Published Version

Forschungsbericht / research report

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Vardomskij, L., Vjatkina, N., & Savostina, L. (1997). *Probleme der strukturellen Transformation des postsowjetischen Raumes*. (Berichte / BIOst, 19-1997). Köln: Bundesinstitut für ostwissenschaftliche und internationale Studien. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-42965>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Die Meinungen, die in den vom BUNDESINSTITUT FÜR OSTWISSENSCHAFTLICHE UND INTERNATIONALE STUDIEN herausgegebenen Veröffentlichungen geäußert werden, geben ausschließlich die Auffassung der Autoren wieder.

© 1997 by Bundesinstitut für ostwissenschaftliche und internationale Studien, Köln

Abdruck und sonstige publizistische Nutzung - auch auszugsweise - nur mit vorheriger Zustimmung des Bundesinstituts sowie mit Angabe des Verfassers und der Quelle gestattet.

Bundesinstitut für ostwissenschaftliche und internationale Studien, Lindenbornstr. 22, D-50823 Köln,
Telefon 0221/5747-0, Telefax 0221/5747-110; Internet-Adresse: <http://www.uni-koeln.de/extern/biost>

ISSN 0435-7183

Inhalt

	Seite
Kurzfassung.....	3
Einleitung	7
1. Besonderheiten der Transportpolitik in den postsowjetischen Ländern	9
1.1 Transitländer	10
1.2 Länder ohne Zugang zum Meer	13
1.3 Rußland.....	14
2. Territoriale Diversifizierung der Außenhandelstätigkeit in Ruß- land und in der Ukraine	16
2.1 Rußland.....	17
2.1.1 Innerrussische Geographie des Exports und Imports	17
2.1.2 Regionale Besonderheiten von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung.....	18
2.1.3 Regionale Projektierung ausländischer Kredite und technischer Hilfe	21
2.1.4 Die außenwirtschaftliche Differenzierung Rußlands und regio- nale Zusammenarbeit.....	23
2.2 Ukraine.....	27
2.2.1 Lokalisierung von Außenhandelstätigkeit und ausländischen Investitionen.....	27
2.2.2 Soziokulturelle Aspekte der außenwirtschaftlichen Regionali- sierung.....	29
Summary	33

27. Februar 1997

Die Verfasser sind wissenschaftliche Mitarbeiter am Institut für internationale ökonomische und politische Studien (IMEPI) in Moskau.

Redaktion: Roland Götz

Übersetzung: Olga Löwen

Leonid Vardomskij/Natal'ja Vjatkina/Ljubov' Savostina

Probleme der strukturellen Transformation des postsowjetischen Raumes

Bericht des BIOst Nr. 19/1997

Kurzfassung

Vorbemerkung

Der Zerfall der Sowjetunion zog die Auflösung des einheitlichen volkswirtschaftlichen Komplexes, der nach den Regeln der Kommandowirtschaft funktioniert hatte, nach sich. Diese legte auch das Monopol des Staates in den Außenwirtschaftsbeziehungen fest, die relativ häufig aus rein politischen Überlegungen, manchmal zum wirtschaftlichen Nachteil, etabliert wurden. Derzeit befinden sich die Volkswirtschaften der ehemaligen Sowjetrepubliken im Übergang zum Regionalismus, wobei einzelne administrative Einheiten immer häufiger als Subjekte internationaler Wirtschaftsbeziehungen auftreten, was eine Transformation des bestehenden internationalen Transportsystems notwendig macht. Die vorliegende Arbeit gibt den Kenntnisstand Mitte 1996 wieder.

Ergebnisse

1. Aufgrund der großen Ausdehnung des postsowjetischen Raumes und der beträchtlichen Transportkosten sind viele Regionen, die über Rohstoffe verfügen, jetzt entfernungsbedingt isoliert. Zur Lösung dieses Problems müssen große Investitionen in das Transportsystem erfolgen.
2. Die postsowjetischen Länder können nach ihrer Transportpolitik in drei Gruppen eingeteilt werden:
 - Länder, deren Wirtschaft eng mit Beförderungsleistungen für die GUS-Staaten verbunden ist: die baltischen Länder, die Ukraine, Belarus, Moldova und Georgien;
 - Länder, die keinen Zugang zum Meer haben: Aserbaidschan, Armenien und die zentralasiatischen Länder;
 - Rußland, das aufgrund seiner Ausdehnung einen besonderen Platz einnimmt.
3. In der Güterbeförderungsstruktur der Ostseehäfen entfällt ein Großteil der Frachten auf Rußland. In Lettland betragen die Einnahmen aus dem Umschlag russischer Güter rund 500 Mio. Dollar. Tallinn will, um den Anteil russischer Frachten zu erhöhen, einen regelmäßigen Containerzugverkehr einrichten. Gleichzeitig werden Projekte zur alternativen Ölversorgung entwickelt. Zu diesem Zwecke sollen große Ölterminals gebaut werden.

4. Georgien gewährt Armenien und Aserbaidschan Zugang zum Schwarzen Meer. Über diese Länder erhalten die zentralasiatischen Republiken ebenso wie der Iran Zugang zum Schwarzen Meer. Es ist geplant, über georgische Häfen Öl aus Aserbaidschan sowie Erdgas aus Rußland und Turkmenistan in die Türkei zu liefern. Eine Holdinggesellschaft soll ein Verkehrsnetz zwischen dem Schwarzmeer- und dem Kaspi-Becken schaffen. Auch eine Eisenbahnverbindung in die Türkei soll entstehen.
5. Durch das Territorium der Ukraine verlaufen die Ölpipeline "Družba" und Ferngasleitungen nach Europa, jedoch findet aufgrund der hohen Transitpreise eine Umstellung der Güterströme auf billigere Varianten statt. Der Güterumschlag in den ukrainischen Häfen hat sich 1990-1995 beträchtlich verringert, auch der Export von Beförderungsleistungen ist zurückgegangen. Der Plan einer ukrainisch-türkischen Brücke für den Transport von Erdöl aus dem Nahen Osten nach Mitteleuropa wird erörtert, allerdings wird die Entwicklung von Transitfunktionen der Ukraine durch das Fehlen moderner Verkehrsverbindungen erschwert.
6. Die Transitpolitik von Belarus ist im Gegensatz zu der ukrainischen auf eine Festigung der Zusammenarbeit mit Rußland ausgerichtet. Gemeinsam mit Rußland realisiert es große Verkehrsprojekte: Neben dem Bau der Gasleitung Jamal-Westeuropa sollen die Autobahn- und die Eisenbahnstrecke Moskau-Minsk-Brest modernisiert werden.
7. Die Außenwirtschaftsbeziehungen Aserbaidschans, Armeniens und der zentralasiatischen Länder hängen vom Transit über andere Staaten ab. Um die Verkehrsinfrastruktur in dieser Region zu modernisieren, wurde die Eisenbahnstrecke Tedžen-Sarachs (Turkmenistan)- Meschhed (Iran) in Betrieb genommen. Aus Turkmenistan soll über Iran und die Türkei eine Gasleitung nach Europa sowie über Afghanistan nach Indien gelegt werden. Öl des Kaspi-Ölkonsortiums soll hauptsächlich über Kasachstan exportiert werden, der erste Abschnitt der Rohrleitung soll 1997 in Betrieb genommen werden. Es wird eine Variante des Erdölexportes über den Iran ausgearbeitet, wofür der Hafen Aktau (Kasachstan) modernisiert wird. Viele Verkehrsprojekte in dieser Region gehen auf die Initiative des Iran zurück.
8. In Rußland befinden sich große Investitionsprojekte in der Ausarbeitungsphase (Bau der Eisenbahnschnellstrecke Helsinki-St. Petersburg, der Gasleitung Jamal-Westeuropa usw.).
9. Der größte Teil des Außenhandelsumsatzes Rußlands entfällt auf Moskau, wobei die Moskauer Exporte zu fast einem Drittel Öl und einem noch höheren Anteil Gas sind. Auf Moskau entfällt auch der größte Teil der ausländischen Investitionen, die in den Bereichen getätigt werden, die das marktwirtschaftliche Umfeld schaffen. Das Investitionskapital wird ebenfalls überwiegend über das Moskauer Bankensystem verteilt.
10. Im Rahmen des EU-Programms "Tacis" werden Projekte im Uralgebiet, in der grenznahen Nord-West-Region und im Kaliningrader Gebiet gefördert. Die EBRD finanziert hauptsächlich Vorhaben, die auf die Entwicklung des Erdölkomplexes, der Telekommunikation, der Finanzinfrastruktur und von Kleinunternehmen abzielen. Die Weltbank und einige Finanzorganisationen der USA unterstützen außerdem Projekte im Bereich von

Hochtechnologieproduktionen und sind Garanten für Privatinvestoren. Die USA sind der größte Investor in Rußland.

11. Kredit- und Handelsabkommen der Treuhandanstalt und einiger deutscher Banken berücksichtigen die Wirtschaftsinteressen der neuen Bundesländer. Die Interessen Frankreichs konzentrieren sich vorwiegend auf die Erdgasregionen und Moskau (Atomindustrie). Japan, China und Korea investieren hauptsächlich in den russischen Fernostregionen, während Griechenland, Zypern und die Türkei ihr Interesse an der Schwarzmeer-Region zeigen.
12. In der Ukraine ist ebenso wie in Rußland die Außenwirtschaftstätigkeit sehr ungleichmäßig lokalisiert: Die Ostukraine dominiert sehr stark in der Exportproduktion, die Westukraine profitiert von ihrer geographischen Lage und der unternehmerischen Aktivität ihrer Bevölkerung. Aufgrund der vorwiegend russischsprachigen Bevölkerung orientiert sich die Ostregion eher an Rußland, während die Westregion mehr zur Integration in die europäische Wirtschaft tendiert.

Einleitung

Die Wirtschaft der ehemaligen UdSSR entstand als ein einheitlicher volkswirtschaftlicher Komplex. Unter den Bedingungen der Kommandowirtschaft und des staatlichen Monopols für Außenwirtschaftsbeziehungen legte die enge Produktspezialisierung die strikten Wirtschaftsbeziehungen zwischen den einzelnen Teilen des sowjetischen Raumes fest. Der Zerfall der UdSSR sowie die Entstehung neuer politischer und dementsprechend auch ökonomischer Grenzen haben diese Beziehungen empfindlich gestört.

Der von den ehemaligen Unionsrepubliken begonnene Übergang zu marktwirtschaftlichen Beziehungen, der mit der Öffnung der Volkswirtschaften, Liberalisierung des Wirtschaftslebens und Reduzierung der Regulierungsfunktionen des Staates einherging, übt ebenfalls starken Einfluß auf die Struktur der Wirtschaft sowie der Handels- und Produktionsbeziehungen aus, die sich in der sowjetischen Periode herausgebildet hat. Durch die Öffnung der Volkswirtschaften der ehemaligen Sowjetrepubliken, die Annäherung der absoluten und relativen Binnenpreise an die Weltmarktpreise sowie den gewaltigen Anstieg der Transportkosten erwiesen sich viele der geerbten Verbindungen als nicht wettbewerbsfähig.

Unter den veränderten Bedingungen versucht jedes der untersuchten Länder, die starken Seiten seiner neuen geopolitischen und geoökonomischen Lage möglichst vollständig zu nutzen und die schwachen zu neutralisieren.

Der postsowjetische Raum erfährt gegenwärtig bedeutende Transformationen, die durch die eigenständige Beteiligung der neuen Staaten an der Weltwirtschaft und größere Einwirkung äußerer Faktoren auf die nationale Wirtschaft bedingt sind. Die Entwicklung der Zusammenarbeit im Rahmen der GUS und zwischen den baltischen Ländern sowie zwischen diesen Ländern und den mit ihnen benachbarten Drittstaaten ordnet sich in zunehmendem Maße den Gesetzmäßigkeiten der Weltwirtschaftsentwicklung unter.

Eine dieser Gesetzmäßigkeiten ist die Regionalisierung der internationalen ökonomischen Zusammenarbeit. Diese Problematik ist relativ gut erforscht, und es sollen nur die ganz allgemeinen Thesen genannt werden, die zum Verstehen der folgenden Darstellung wichtig sind.

Die Regionalisierung ist ein konkretes Phänomen und Folge des Regionalismus. Im engen Sinne wird unter "Regionalismus" die Herstellung von ökonomischen Vorzugsbeziehungen innerhalb einer Ländergruppe einer bestimmten geographischen Region untereinander, vor allem im Handel, verstanden. Diese Beziehungen sind Folge der Politik, die diese Länder betreiben, um auf der Grundlage der internationalen Zusammenarbeit die relativen ökonomischen Vorzüge ihrer benachbarten geographischen Lage möglichst vollständig zu nutzen.

In den internationalen Wirtschaftsbeziehungen macht sich Regionalismus in der dynamischen Entwicklung der Beziehungen zwischen den Ländern bemerkbar, die in einer geographischen Region liegen. Die größere Dichte von Handels-, Finanz-, wissenschaftlich-technischen und kulturellen Beziehungen zwischen Nachbarländern in einem bestimmten Teil der Welt zeitigt einen beträchtlichen ökonomischen Effekt. Noch erfolgreicher entwickelt sich die Zusammenarbeit, wenn ein starkes Finanz- und Innovationszentrum vorhanden ist, das bei kulturel-

ler Nähe von Partnern mit etwa gleich großem, dennoch relativ hohem Niveau der sozioökonomischen Entwicklung, mit einer Tradition ökonomischer und humanitärer Bindungen als Angelpunkt dient.

Die Regionalisierungsprozesse entwickeln sich in der heutigen Welt dynamischer als Globalisierungsprozesse, was durch die Entwicklung von Informationstechnologien, Verschiebung des Schwerpunkts der Weltwirtschaftsentwicklung von der Wirtschaft der "Größenordnungen" zur Wirtschaft der "Vielfalt" sowie die größere Komplexität der Weltwirtschaftsstruktur bedingt ist.

In einer allgemeineren Form bedeutet Globalismus Interessenpriorität des führenden Elements eines komplizierten räumlichen Systems in der Wirtschaftsentwicklung, während Regionalismus die aktive Nutzung der Ressource Nachbarschaft und Nähe durch die unterschiedlich großen Elemente dieses Systems zu ihrer eigenen Entwicklung ist.

In der internationalen Praxis haben sich einige Arten von wirtschaftlicher Zusammenschlüssen der Länder nach ihrem Integrationsgrad herausgebildet: Wirtschaftsunionen und -gemeinschaften, Freihandelszonen, Zollunionen sowie "lockere" Vereinigungen zur gemeinsamer Ressourcennutzung von Flüssen, Meeren und Seen mit der Aussicht auf eine intensivere Zusammenarbeit.

Zugleich lassen sich Regionalisierungsprozesse nach ihrer territorialen Ausdehnung klassifizieren. Es kann von Makro-, Meso- und Mikroebene gesprochen werden. Die erste wird in einem Raum von kontinentaler Größe realisiert, nämlich regionale Zusammenarbeit (EU, NAFTA, APEC). Die zweite Ebene wird im Rahmen einiger Länder verwirklicht, die subregionale Zusammenarbeit (Visegrád-Staaten, Mercosur, Caricom [Caribbean Community], Schwarzmeer-Kooperation). Die dritte Ebene wird von Länderteilen umgesetzt, nämlich grenznahe Zusammenarbeit. Sie kann sowohl auf der Basis von zwischenstaatlichen Abkommen als auch auf der Ebene von lokalen Machtorganen erfolgen.

Es muß unterstrichen werden, daß administrative Teile von Ländern immer häufiger als Subjekte internationaler Wirtschaftsbeziehungen auftreten und sich auf verschiedenen Ebenen an der Zusammenarbeit beteiligen. Dazu tragen die größeren Rechte der lokalen Machtbehörden sowie die Beseitigung von Hürden beim grenzüberschreitenden Verkehr von Menschen, Waren, Produktionsressourcen und Informationen innerhalb regionaler Gemeinschaften bei. Der Begriff der Regionalisierung spiegelt in diesem Sinne auch die größere Rolle der einzelnen Landesteile sowie ihrer Lenkungsorgane in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen wider.

Die Effizienz der Regionalisierungsprozesse verschiedener territorialer Ebenen wird in vielem durch die territoriale Wirtschaftsstruktur der Mitgliedsländer bestimmt. Mit einer intensiveren Zusammenarbeit der Länder einer Region geht in der Regel eine entsprechende Adaptierung der Wirtschaftsstandorte einher. Jede weitere Stufe bei der Vertiefung der Zusammenarbeit stützt sich auf die vorangegangene Periode territorialer Entwicklung der nationalen Wirtschaft.

Für die postsowjetischen Länder sind die Transformationsprozesse der Wirtschaft eng mit der Regionalisierung wirtschaftlicher Zusammenarbeit verbunden. Im vorliegenden Bericht werden diese Prozesse am Beispiel des Transportwesens und der Veränderungen in der geographischen Ausrichtung der Außenwirtschaftsbeziehungen der administrativen Gebiete untersucht.

1. Besonderheiten der Transportpolitik in den postsowjetischen Ländern

Unter den gegenwärtigen Bedingungen haben äußere Faktoren in der Entwicklung des Transportwesens der untersuchten Länder erstrangige Bedeutung erlangt. Innerhalb der UdSSR waren internationale Transporte Teil des einheitlichen sowjetischen Transportraumes mit einer für diesen charakteristischen relativ engen Spezialisierung von Seehäfen und Grenzbahnhöfen auf die Abfertigung bestimmter Güter und auf bestimmte Beförderungsrouten sowie mit einer begrenzter Zahl von Transportunternehmen, die internationale Aufträge ausführten.

Die Spezialisierung, die sich innerhalb der UdSSR herausgebildet hatte, wandelte sich unter den neuen geopolitischen und ökonomischen Bedingungen für einige Länder zu einer Art Beförderungsmonopol in bezug auf alle übrigen postsowjetischen Partner. Andererseits befanden sich aufgrund der ungeheuren Ausdehnung des postsowjetischen Raumes und der Entstehung neuer Staaten die tief im Hinterland gelegenen Landesteile auf einmal in einer entfernungsbedingten Abgeschiedenheit, d.h. einer Isoliertheit, die durch hohe Transportkosten, einschließlich Transitzkosten, verursacht wird. Dies macht sich insbesondere darin bemerkbar, daß im Export der neuen Staaten Produkte mit geringem Preis pro Leistungseinheit vorherrschen. Vorrangige Aufgabe der neuen Staaten mußte darum zwangsläufig sein:

- den Bedarf des Außenhandels möglichst vollständig durch das nationale Transportwesen abzudecken;
- die Beförderungsvarianten für den Außenhandelsumsatz zu diversifizieren;
- den Export von Beförderungsleistungen in bezug auf die Nachbarländer auszubauen;
- die gegenseitige Zusammenarbeit in Fragen des Transits und der Beförderungstarife zu erweitern.

Die Veränderungen in den internationalen Verkehrsverbindungen waren 1992-1996 vergleichsweise wenig kapitalintensiv und beruhten auf ererbtem Potential. In diesem Zeitraum ist die Zahl internationaler Flughäfen, Grenzübergänge und Transportunternehmen, die Export- und Importleistungen erbringen, darunter Fährschiffverbindungen, gestiegen, in einigen Seehäfen sind neue Umschlagkapazitäten geschaffen worden.

Gleichzeitig werden große Projekte zur Anpassung der Transportinfrastruktur an die veränderten Bedingungen entwickelt. Mit der Realisierung einiger von ihnen ist bereits begonnen worden. Verkehrsprojekte gehen immer häufiger auf die Initiative von lokalen Machtorganen und Privatunternehmern zurück. Um sie zu verwirklichen, werden Mittel von internationalen Finanzorganisationen, Kredite von ausländischen und nationalen Banken sowie Geldmittel der Bevölkerung herangezogen.

Die Veränderungen im Transportwesen seit dem Zerfall der UdSSR sind eng mit den Verschiebungen in der Geographie des Außenhandels, vor allem mit der größeren Bedeutung von Handelsbeziehungen zu den Nachbarländern, verknüpft. In der regionalen Zusammenarbeit kommt Verkehrsprojekten eine Schlüsselrolle zu.

Die postsowjetischen Länder können nach den Besonderheiten der von ihnen praktizierten Transportpolitik in drei Gruppen eingeteilt werden. Die erste besteht aus den baltischen Ländern, der Ukraine, Belarus, Moldova und Georgien, deren Wirtschaft stark mit Transitleistungen für den Außenhandel der GUS-Staaten zusammenhängt. Die zweite Gruppe bilden die zentralasiatischen Länder, Aserbaidschan und Armenien, die keinen Zugang zum Meer haben und deswegen für eine Anbindung an die Weltmärkte auf Transit angewiesen sind. In die dritte Gruppe gehört Rußland, das aufgrund seiner Ausdehnung Merkmale der ersten sowie der zweiten Gruppe besitzt.

1.1 Transitländer

Die Transitländer umrahmen vom Westen her den riesigen eurasischen Raum der ehemaligen UdSSR. Die Außenhandelsströme, die aus dem Landesinneren kommen, müssen in den meisten Fällen diesen äußeren Gürtel überqueren. Die geographische Lage dieser Länder bedingt ihre Funktion als Brücke zwischen den anderen postsowjetischen Partnern und dem fernen Ausland.

Die Transportpolitik dieser Länder ist allerdings bei weitem nicht gleich. Es sind die baltischen Länder, die sich besonders aktiv um Transitfrachten bemühen. Zu diesem Zweck setzen sie wettbewerbsfähige Tarife für den Güterumschlag in den Häfen und vergünstigte Eisenbahntarife für die Anbindung an ihre Häfen ein. Zum selben Zweck sind die Zoll- und Hafensformalitäten vereinfacht worden.

In der Güterbeförderungsstruktur der baltischen Häfen stellen die Frachten aus den GUS-Ländern, vor allem aus Rußland, den überwältigenden Anteil. So betrug der Anteil von eigentlich lettischen Gütern in den Häfen Lettlands 1995 3%. Die aktive Transitpolitik wird dadurch bedingt, daß der Export von Beförderungsleistungen 50-60% des Warenausfuhrwerts ergibt. 1995 erbrachte allein der Umschlag russischer Güter in lettischen Häfen rund 500 Mio. Dollar.

Es muß unterstrichen werden, daß im Kampf um die Güter aus Rußland die Häfen der baltischen Staaten untereinander sowie mit den finnischen Häfen stark konkurrieren, was die Transportkosten der Transitpartner verringert und zugleich die Leistungsqualität erhöht.

Um die Güterfrachten aus Rußland und anderen GUS-Ländern anzuziehen, modernisiert Finnland seine Seehäfen, die Eisenbahn- und Autobahnstrecke Turku - Helsinki - russisch-finnische Grenze sowie den Grenzbahnhof Buslovskaja-Vainikkala.

In dem Kampf um die Transitgüter setzten die baltischen Häfen in den Jahren 1993-1995 hauptsächlich auf niedrigere Tarife. Das Hauptargument der finnischen Häfen hingegen ist ein besserer Service und gut funktionierende Seeverbindungen zu den EU-Ländern. Derzeit ist es auch für die Häfen Lettlands, Litauens und Estlands wichtig, die Beförderungsqualität

zu erhöhen. Aus diesem Grunde wird z.B. der Containerterminal in Tallinn modernisiert; auf der Strecke Tallinn-Moskau-Tallinn soll regelmäßiger Containerzugverkehr aufgenommen werden. Ähnliche Maßnahmen werden auch im Rigaer Hafen durchgeführt.

Gleichzeitig sind in der Hafenwirtschaft der baltischen Länder Anpassungsmaßnahmen an die eigenen Bedürfnisse geplant oder werden bereits durchgeführt. Dies hängt vor allem mit dem Bau von Erdölterminals für importiertes Öl und Ölprodukte zusammen. Das größte Terminal sollte in Butinge (Litauen) gebaut werden, das als der nördliche Teil des Ostsee-Schwarzmeer-Kollektors vorgesehen war, aus dem die postsowjetischen Länder mit Erdöl aus alternativen Quellen versorgt werden sollten. Jedoch wird die Realisierung dieses Projekts, an dem sich auch Belarus und die Ukraine beteiligen sollten, durch große Anfangsinvestitionen und höhere Preise des alternativen Öls gegenüber dem russischen (10-15 US-\$ pro t mehr) erschwert.

Die Bedeutung der baltischen Staaten als Transitländer wird durch die Verwirklichung der Autobahnbauprojekte für die Strecke Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki (Via Baltica), St. Petersburg-Pskov-Riga-Klaipeda-Kaliningrad-Gdańsk-Hamburg (Via Hanseatica) und Klaipeda-Wilnius-Minsk-Homel' im Rahmen der von der EU bestätigten Konzeption zur Entwicklung europäischer Verkehrswege zunehmen.

Georgien betreibt ebenfalls eine aktive Transitpolitik. Die Republik gewährt Armenien und Aserbaidschan Zugang zum Schwarzen Meer, über diese haben die zentralasiatischen Republiken und Iran Zugang zum Meer. Um einen Zugang zu den Häfen garantiert zu bekommen, hat Usbekistan ein Sonderabkommen mit Georgien abgeschlossen. Die Ukraine, Georgien und Aserbaidschan haben sich darauf geeinigt, eine Transportholdinggesellschaft zu bilden, die ein Verkehrsnetz aufbauen soll, das die Schwarzmeer-Region mit der Kaspischen Region verbinden soll. Durch diese Verbindungen soll die auf dem abchasischen Abschnitt eingestellte Tätigkeit der Eisenbahnstrecke Rostov-Tbilissi kompensiert und Bedingungen dafür geschaffen werden, daß die Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Ukraine und Aserbaidschan sowie dem Iran wiederaufgenommen werden können. Von Poti aus steuern Fährschiffe regelmäßig die Häfen Rumäniens an.

Die Beförderung von Erdöl aus Aserbaidschan über georgische Häfen sowie von russischem und turkmenischem Gas über Georgien in die Türkei dürfte die Transiteinnahmen um ein Vielfaches vergrößern. Auch der geplante Bau der Eisenbahnlinie Achalkalaki (Georgien) - Kars (Türkei) dürfte die Position der Republik als Transitland festigen.

Die Ukraine, die über ausgedehnte Verkehrsverbindungen zu den osteuropäischen Ländern und einen langgezogenen Zugang zum Schwarzen Meer verfügt, nimmt bei den internationalen Transportwegen Rußlands und der zentralasiatischen Staaten de facto eine Monopolstellung ein. Für viele der ukrainischen Beförderungswege, vor allem die Ölpipeline "Družba" und die Ferngasleitungen nach Europa, gibt es keine Alternativen. Davon ausgehend, wollte die Ukraine in der ersten Zeit ihre Einnahmen aus den Transitleistungen dadurch maximieren, daß sie die Tarife an hob und etliche zusätzliche Gebühren für die Grenzüberquerung ausländischer Transportmittel einführte.

Die hohe Preis für die Transitleistungen führte allerdings dazu, daß ein beträchtlicher Teil der Güterströme dort, wo dies möglich war, auf billigere Varianten umgestellt wurde. Der Güterumschlag der ukrainischen Häfen verringerte sich von 1990 bis 1995 von 123 Mio. t auf 40 Mio. t. Rußland beschleunigte die Realisierung seines Projekts einer internationalen Gaspipeline Jamal-Westeuropa durch Belarus. Gleichzeitig wurde die Ausarbeitung von Projekten zum Ausbau der russischen Häfen im Asowschen und Schwarzen Meer sowie in der Ostsee aktiviert. Auch der Übergang zu einer gemäßigeren Tarifpolitik vermochte die entstandene Situation nicht mehr zu ändern, da der Umstellungsprozeß der Güterströme eine gewisse Eigendynamik erlangt hatte. Von 1994 bis 1995 ist der Export von Beförderungsleistungen von 976 auf 937 Mio. Dollar gefallen, sein Anteil am Warenexport von 12,5% auf 9,7% gesunken.

1993/1994 sollte forciert werden, daß sich der Anteil alternativer Energieversorgungsquellen der Republik erhöht. Allerdings wird der Bau des im Hafen Južnyj geplanten Terminals für Erdölimporte bislang wegen der hohen Baukosten und der höheren Preise für Erdöl aus alternativen Quellen hinausgezögert. Dennoch hat die Idee, daß sich die Ukraine an dem Ostsee-Schwarzmeer-Ölkollektor beteiligt, nichts von ihrer Aktualität eingebüßt. Es war vorgesehen, für die Arbeit dieses Kollektors die südliche Abzweigung der Ölpipeline "Družba" auf dem Abschnitt Odesa-Kremenčuk und Odesa-Brody zu nutzen. Aktiv wird die Frage einer ukrainisch-türkischen Brücke für die Beförderung von Öl aus dem Nahen Osten nach Mitteleuropa erörtert. Zu diesem Zwecke ist der Bau einer transtürkischen Ölpipeline Ceyhan-Samsun und von Erdölterminals in Samsun und Odesa geplant.

Die Entwicklung von Transitfunktionen wird in der Ukraine dadurch behindert, daß dem Land ein Gerüst moderner Verkehrsverbindungen fehlt. Das vorhandene Verkehrsnetz der Ukraine sind "Überreste" der Verkehrswege des Russischen und des Österreichisch-Ungarischen Imperiums. Es gibt keine modernen Autoschnellstraßen zwischen der Hauptstadt und den wichtigsten regionalen Zentren, darunter dem wichtigsten Seehafen. Darum lautet die strategische Aufgabe, ein Gerüst von Verkehrsverbindungen entsprechend der veränderten geopolitischen und geoökonomischen Lage der Landes aufzubauen.

Belarus, das alternativlos auf Rußlands Weg nach Europa liegt, verfolgt im Gegensatz zur Ukraine eine ausgewogene Transitpolitik. Die Festigung der Zusammenarbeit mit Rußland im Rahmen der Zoll- und Wirtschaftsunion und seit 1996 auch in der "Gemeinschaft der souveränen Republiken" bildet die Grundlage, auf der große Verkehrsprojekte realisiert werden können, zu denen neben der erwähnten Gasleitung auch die Modernisierung der Auto- und Eisenbahnstrecke Moskau-Minsk-Brest gehört.

Moldova, das auf den Verkehrswegen liegt, die die GUS-Staaten mit dem Balkaneuropa verbinden, hat große Transiteinnahmen. Gleichzeitig kann die Republik aufgrund der Besonderheiten ihrer geopolitischen Lage Export-Import-Beziehungen nur mit hohen Transportkosten realisieren. Um diese Kosten zu senken, wird geplant, einen Hafen dort zu errichten, wo Moldova einen Zugang zur Donau hat, in Giurgiulești. Hier, im Donaudelta, soll neben dem ukrainischen Hafen Reni ein Terminal für den Import von Erdölprodukten entstehen.

1.2 Länder ohne Zugang zum Meer

Das größte Beförderungsproblem der zentralasiatischen Länder, Aserbaidschans und Armeniens ist es, ihren Waren sichere und rentable Wege zu den Außenmärkten zu gewährleisten. Ihre Außenwirtschaftsbeziehungen sind am stärksten vom Transit über die Verkehrswege anderer Staaten abhängig. Das Problem wird dadurch gelöst, daß in den vielversprechendsten Ausrichtungen des Außenhandels eine neue Verkehrsinfrastruktur aufgebaut und die Sicherheit der vorhandenen Beförderungswege erhöht wird.

Das in dieser Hinsicht bedeutendste Ereignis der letzten Zeit war die Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Tedžen - Sarachs (Turkmenistan) - Meschhed (Iran) im Mai 1996, mit einer Gesamtlänge von 198 km. Ihre projektierte Durchlaßkapazität wurde mit 7 Mio. t im Jahr veranschlagt. Durch diese Strecke zusammen mit dem 1990 in Betrieb genommenen Eisenbahngrenzübergang "Družba-Alashankou" konnte der "Große Seidenweg" wiederhergestellt werden. Den zentralasiatischen Ländern wurde dadurch Zugang zum Pazifischen und Indischen Ozean ermöglicht, China direkte Verbindung zu den Ländern Zentralasiens und am Persischen Golf und dem Iran zu Zentralasien, Rußland und China.

Diese neue Infrastruktur, die ein Resultat regionaler Zusammenarbeit ist, wird diese Kooperation weiter fördern. Im Gebiet um Sarachs soll eine freie Wirtschaftszone entstehen, die mit den Ländern der Region aktiv zusammenarbeiten soll. Die wichtige Rolle Turkmenistans bei der Veränderung der Verkehrssituation in der Region muß hervorgehoben werden. Die Bedeutung Turkmenistans wird mit dem Bau von Gaspipelines aus Turkmenistan - durch den Iran und die Türkei - nach Europa, nach Pakistan, künftig auch über Afghanistan nach Indien sowie dem Bau der Eisenbahnlinie Eralievo (Kasachstan) - Turkmenbaşi (Turkmenistan) - Bandar-e Torkeman (Iran) von 442 km Länge noch wachsen. Turkmenistan hat die Schlüsselrolle bei der den Breitengrad entlang verlaufenden Eisenbahnhauptstrecke Taschkent-Ašgabad-Turkmenbaşi-Baku-Tbilisi-Poti (Batumi). Das größte Interesse an dieser Strecke hat Usbekistan, weil dies die kürzere Verbindung für seine Baumwollexporte zum westeuropäischen Markt ist als die Beförderung durch Rußland sowie die ukrainischen und baltischen Häfen. Usbekistan setzt gewisse Hoffnungen auf die Nutzung der Straßen, die das Land über Afghanistan mit Pakistan verbinden: Termez-Kabul-Peshawar-Karatschi und Kuška-Herat-Quetta-Karatschi, allerdings sind diese Routen aufgrund der inneren Konflikte in Afghanistan höchstgefährlich.

Das wichtigste Beförderungsproblem Kasachstans ist es, für das Öl aus dem Tengiz-Vorkommen ein sicheres Exportsystem zu schaffen. Kasachstan entschied sich für Astrachan'-Novorossijsk im Rahmen des Kaspischen Ölkonsortiums als Hauptroute der Ölausfuhr.

Der erste Abschnitt dieser Rohrleitung soll 1997 in Betrieb genommen werden.¹ Über sie soll das "frühe" Öl (early oil) von den Ölfeldern Aserbaidschans transportiert werden. Die Wahl des Exportwegs für die kaspischen Erdölvorkommen Aserbaidschans und Kasachstans wurde

¹ Die folgende Darstellung gibt den Kenntnisstand Mitte 1996 wieder. Bis Februar 1997 sind die genannten Routen nicht in Betrieb genommen worden. (Anm. d. Red.)

zu einem großen politischen und wirtschaftlichen Problem. Abgesehen von der nördlichen Variante über Novorossijsk soll das kaspische Öl über die georgischen Häfen Batumi und Poti ausgeführt werden. Dafür ist eine Erdölleitung von Baku bis zur georgischen Stadt Supsa (127 km) vorgesehen. Die ersten Erdöllieferungen über die kombinierte See-Eisenbahn-Verbindung Aktau (früher Ševčenko) - Baku - Ali-Bairamly - georgische Häfen sollen 1996 erfolgen.

Um aserbaidjanisches und kasachisches Öl ausführen zu können, versuchte die Türkei sehr aktiv, ihre Variante mit dem türkischen Mittelmeerhafen Ceyhan, zu dem eine Erdölpipeline aus Baku gelegt werden sollte, durchzusetzen. Nach einem scharfen Konkurrenzkampf wurde im Mai 1996 der Novorossijsk- und der Batumi-Variante der Vorzug gegeben.

Außerdem wird in Kasachstan eine Variante des Exportöltransits über Iran erarbeitet. Da die notwendige Infrastruktur nicht vorhanden ist, ist ein Kompensationsmodell vorgesehen. Kasachstan liefert über das Kaspische Meer Öl in die nördlichen Regionen Irans, während Iran über seine südlichen Häfen eine gleich große Menge Öl an die kasachischen Partner verschifft. Aus diesem Grunde hat Kasachstan mit der Modernisierung des Hafens Aktau begonnen.

Für Aserbaidjan ist neben der Lösung des Ölexportproblems die Gewährleistung einer sicheren Verkehrsverbindung zu Rußland von noch größerer Aktualität. Die transkaspische Eisenbahnstrecke ist wegen des Kriegs in Tschetschenien außer Betrieb. Mit erheblichen Schwierigkeiten sind auch die Gütertransporte im Straßenverkehr verbunden. Darum ist es für Aserbaidjan ebenso wie für Rußland und die anderen Kaspi-Anrainer von großer Bedeutung, daß zwischen ihnen eine regelmäßig Fährverbindung eingerichtet wird.

Für Aserbaidjan und Armenien sind die Seehäfen der Nachbarländer Iran und Georgien von großer Bedeutung. Diese Länder haben eine Reihe von Grenzübergängen für Autos an der Grenze zu Iran aufgemacht und nutzen häufig die Eisenbahnverbindung zu den georgischen Häfen.

Es sollte unterstrichen werden, daß viele Verkehrsprojekte in der Region vom Iran initiiert werden, der sich bemüht, seine Verkehrsverbindungen zur Außenwelt zu diversifizieren, den ökonomischen und politischen Einfluß auf die Länder in der Region zu verstärken und den Export von Beförderungsleistungen zu vergrößern. So wurde im Sommer 1996 mit Rußland ein Abkommen über den gemeinsamen Bau des Hafens Olja unweit von Astrachan' unterzeichnet, über den Iran auf russischen Transportwegen eine Verbindung nach Europa unterhalten kann. Sollte diese Variante verwirklicht werden, wird sie eine Alternative zum Seeweg über den Suez-Kanal sein.

1.3 Rußland

Die Reaktion Rußlands auf die erfolgten geopolitischen Veränderungen drückte sich in der Anfangsphase darin aus, einen möglichst hohen Grad der "Selbstversorgung" im Bereich der internationalen Verkehrsverbindungen anzustreben. Darauf ist es unter anderem zurückzuführen, daß es eine Vielzahl von Projekten zum Ausbau der vorhandenen und zur Errichtung

neuer Häfen gab. Die Gesamtdurchlaßkapazität der geplanten Projekte zur Schaffung neuer Hafenkapazitäten beträgt in der Ostsee 100-200 Mio. t und im Asowschen-Schwarzmeer-Bekken 60-70 Mio. t. Es muß betont werden, daß als Initiatoren der meisten Projekte regionale und munizipale Machtorgane sowie Privatunternehmen auftreten.

Nachdem einige Jahre vergangen sind, hat es sich herausgestellt, daß die Transitbedingungen über die Häfen des Baltikums und Finnlands durchaus günstig sind. Demgegenüber sind die russischen Häfen im europäischen Teil des Landes nicht ausgelastet. Dennoch hat sich von 1992 bis 1996 das Umschlagpotential von Murmansk, St. Petersburg, Taganrog, Vladivostok und Nachodka erheblich vergrößert. 1995 zwang dies dazu, zu protektionistischer Politik in bezug auf die eigenen Häfen überzugehen. Vergünstigte Eisenbahntarife wurden dabei zum wichtigsten Mittel.

Das Problem der Selbstversorgung beim Export von Erdöl und Erdölprodukten steht allerdings immer noch auf der Tagesordnung. Im Zusammenhang damit wurde mit der Errichtung von Tankerhäfen im Finnischen Meerbusen (Primorsk und Bucht Batarejnaja) und mit dem Ausbau der Kapazität des Hafens Novorossijsk begonnen. Im untersuchten Zeitraum erhielten 60 Flughäfen den Status von internationalen Flughäfen, wurden neue Übergänge an der Grenze zu Polen, Finnland und China aufgemacht sowie regelmäßige Fährverbindungen eingerichtet.

Insgesamt waren diese Anpassungsmaßnahmen nicht kapitalintensiv, die Verkehrsverbindungen, insbesondere zu den Nachbarländern, konnten dadurch aber deutlich verbessert werden. Die größten Investitionsprojekte, mit deren Umsetzung 1995/1996 begonnen wurde, sind der Bau der Eisenbahnschnellstrecke Moskau-St. Petersburg, die Erstellung einer modernen Auto- und Eisenbahnverbindung Helsinki-St. Petersburg, Ausbesserung des Verkehrskorridors Moskau-Minsk-Warschau und Bau der Gaspipeline Jamal-Westeuropa sowie der Ölpipeline Tengiz-Novorossijsk, die die Anbindung an Europa festigen werden. Im russischen Fernen Osten sind die größten Projekte der Bau einer Brücke über den Amur in der Nähe von Blagowesčensk, einer Gasleitung aus dem Irkutsker Gebiet bis zur Küste des Gelben Meeres und eines großen Hafen-Industrie-Komplexes in der Tumen-Mündung.

Gleichzeitig erlangen durch die große Entfernung der Regionen, die die Exportprodukte herstellen, jene Verkehrsprojekte große Bedeutung, die den Weg der im Landesinneren gelegenen Regionen zu den Häfen erheblich verkürzen. Beispiel für ein derartiges Projekt ist der Bau von Eisenbahnlinien, durch die der Weg vom Gebiet Perm' und von der Republik Komi aus nach Archangel'sk und zu anderen nördlichen Häfen verkürzt wird (Kudymkar-Syktvykar-Karpogory).

Darüber hinaus wird der Bau der privaten, 126 km langen Eisenbahnstrecke Ledmozero-Kočkoma bald fertiggestellt sein, die den finnischen Hafen Oulu mit Belomorsk verbinden und so die Entfernung zwischen den nördlichen Gebieten Finnlands und Rußlands (Archangel'sker Gebiet und Republik Komi) um 600 km verringern wird.

In der derzeitigen Transportpolitik Rußlands werden die Bedürfnisse der GUS-Staaten bei der Nutzung der rußländischen Transportinfrastruktur im ausreichenden Maße berücksichtigt.

Dies geschieht über die Abstimmungsmechanismen in bezug auf die Transporttarife und die garantierte Nutzung von Transportwegen, die auf zwischenstaatlichen Abkommen "Über die Grundprinzipien der Wechselwirkung und Zusammenarbeit im Bereich des Verkehrs" basieren.

So gewinnen strukturelle Fortschritte im Transportwesen der postsowjetischen Länder allmählich Gestalt. Die Schaffung von neuen Verkehrsverbindungen und neuer Infrastruktur ist in vielem durch das Bestreben bedingt, die Außenhandelsbeziehungen, insbesondere im Energiebereich, zu diversifizieren. Eine große Rolle beim Ausbau der internationalen Verkehrsnahtstellen spielt die regionale Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen, und die neuen Verkehrsbedingungen geben den Regionalisierungsprozessen einen zusätzlichen Impuls.

2. Territoriale Diversifizierung der Außenhandelstätigkeit in Rußland und in der Ukraine

Eine Besonderheit der Regionalisierungsprozesse in den postsowjetischen Staaten ist, daß diese sich auf dem wirtschaftlichen Fundament entwickeln, das unter den Bedingungen des einheitlichen Staates entstanden ist, der lange Jahre isolationistische Politik betrieb und dessen Export stark von Brenn- und Rohstoffen dominiert war. In diesem Sinne ist für diese Länder ein stärkerer Einfluß geoökonomischer Faktoren auf die Entwicklung der internationalen regionalen Zusammenarbeit bezeichnend als in den anderen Übergangswirtschaften.

Einzelne Teile des nationalen Wirtschaftsraumes sind in den internationalen Waren- und Finanzkreislauf, in den Informations- und Technologieaustausch ungleichmäßig integriert. Diese Gesetzmäßigkeit ist in jedem Land festzustellen und hängt mit der Verkehrs- und der geographischen Lage, der Wirtschaftsstruktur, dem historischen Verlauf der Wirtschaftsentwicklung und vielen anderen Faktoren zusammen. Auch Rußland, die Ukraine und andere GUS-Staaten bilden hierbei keine Ausnahme. Zu Beginn der Reformen differierte das Territorium dieser Staaten nach Grad und Art der Teilnahme an Außenhandelsbeziehungen stark. Infolge der marktwirtschaftlichen Liberalisierung haben sich diese Unterschiede noch verschärft. Unter den Bedingungen einer Übergangswirtschaft führt dies zu unerwünschten Folgen in Form einer abrupten Verstärkung von sozioökonomischen Kontrasten innerhalb des Landes. Ein Teil der Gebiete steht sozusagen außerhalb der internationalen Arbeitsteilung, während die innerstaatliche Arbeitsteilung unter den einzelnen Gebieten im beträchtlichen Maße unrentabel geworden ist.

Die regionalen Unterschiede nach Einbezogenheitsgrad in die internationalen Wirtschaftsbeziehungen wirken sich relativ stark auf die Regionalisierungsprozesse aus. Gleichzeitig ist ein deutlicher Einfluß der letzten auf die strukturelle Transformation der postsowjetischen Länder auszumachen.

2.1 Rußland

2.1.1 Innerrussische Geographie des Exports und Imports

Eine detaillierte Analyse über die Aufteilung des Außenhandelsumsatzes auf die Subjekte der RF wird dadurch erschwert, daß keine vergleichbare statistische Basis vorhanden ist. Die regionale Aufteilung der Produktionsstätten für Exportgüter, der Exportgeschäfte und ihrer Zollabwicklung weist verhältnismäßig starke Unterschiede auf. So exportierten z.B. 1995 Moskauer Unternehmen und Organisationen für 10,1 Mrd. Dollar (1994: 5 Mrd. US-\$), was fast 13% der russischen Ausfuhr ausmachte. Dabei betrug der Eigenanteil der Moskauer Industrieproduktion, die 1995 ins Ausland ausgeführt worden war, nur ca. 400 Mio. Dollar oder 2,9% des Gesamtexports. Bei den Moskauer Exporten entfielen 28,7% auf Öl und 37,6% auf Erdgas, also auf Güter, die für den Bedarf des Staates oder der Hauptstadt geliefert werden. Nach der Zollstatistik betrug der Anteil Moskaus an den dort vom Zoll abgefertigten Waren im ersten Halbjahr 1996 16,2% des gesamten Außenhandelsumsatzes Rußlands.² Das ist erheblich mehr als der Anteil der Stadt an der gesamtrussischen Exportproduktion und an Exportgeschäften von Unternehmen und Organisationen. Moskau nimmt eine Schlüsselrolle im russischen Außenhandel hauptsächlich aufgrund seiner Funktion als Zwischenhändler ein.

Dennoch sprechen die vorliegenden Zahlen für eine hohe territoriale Konzentration des Exports. 1995 gab es in Rußland 15 Regionen mit einem Exportvolumen von mehr als 1 Mrd. Dollar, einschließlich Exportproduktion und Zwischenhandel: Moskau, Gebiet Tjumen' (mit dem Autonomen Kreis der Chanten und Mansen sowie dem Autonomen Kreis der Jamal-Nenzen), Gebiet Samara, Region Krasnodar (mit dem Autonomen Kreis Taimyr und dem Autonomen Kreis der Ewenken), Gebiet Irkutsk, Gebiet Kemerowo, St. Petersburg, Gebiet Perm', Gebiet Sverdlovsk, Gebiet Vologda, Gebiet Lipeck, Gebiet Orenburg, Gebiet Nižnij Novgorod, Republik Tatarstan und Republik Baschkortostan. Weitere 10 Regionen hatten ein Exportvolumen von 500-1.000 Mio. Dollar. Alle diese Territorien verfügen über ein großes Exportpotential in einem oder mehreren führenden Produktionszweigen, die ihre nationale und internationale Spezialisierung festlegen.

Die meisten Subjekte der RF jedoch haben ein um einige Größenordnungen geringeres Exportvolumen vorzuweisen. Im Gebiet Amur betrug es z.B. 69 Mio. Dollar, im Gebiet Brjansk 66 Mio., im Gebiet Kostroma 48 Mio. und im Gebiet Tambov 42 Mio. Dollar.

Es muß betont werden, daß bei vielen Subjekten der RF eine Zunahme der Exporte festzustellen ist, sich aber gleichzeitig die absoluten Unterschiede zwischen der Gruppe der führenden Regionen und den übrigen vertiefen.

Die relativen Unterschiede zwischen den Regionen nach Exportvolumen sind noch auffälliger. 1995 lag nur in 10 Regionen der Export pro Einwohner über dem russischen Durchschnittswert von 550 Dollar: in Moskau, in den Gebieten Samara, Irkutsk, Tjumen', Lipeck,

² Finansovye izvestija, 92/1996.

Vologda, Kamtschatka und Sachalin, in der Region Krasnojarsk und in der Republik Chakasien.

Eine andere wichtige Besonderheit der Exportproduktion ist ihre Konzentration auf das Landesinnere, auf die Regionen, die von potentiellen Außenmärkten weit entfernt sind. Auf Sibirien entfallen bis zu 60% der Exportproduktion Rußlands. Westsibirien liefert fast 100% der russischen Erdgasausfuhr, rund 90% des Erdöls und 60% der Steinkohle. Die Wirtschaftsregion Ostsibirien sorgt für die Ausfuhr von 85% des Aluminiums, 70% des Kupfers und 50% des Nickels.

Dennoch sind die sibirischen Regionen von den wichtigsten Grenzübergängen weit entfernt. So beträgt z.B. die Entfernung von Krasnojarsk nach St. Petersburg 4.500 km, nach Novorossijsk 4.080 km und nach Nachodka 5.300 km. Die Lieferkosten bis zu den potentiellen ausländischen Verbrauchern machen einen immer größeren Teil des Exportpreises aus.

Ein beträchtlicher Teil der russischen Exportgüter wird im Ural und im Wolgagebiet hergestellt (ca. 30%), die von ausländischen Verbrauchern ebenfalls weit entfernt sind.

Der Anstieg des Anteils von Roh- und Brennstoffen am Export Rußlands bedeutet im Prinzip eine Verlagerung des Schwergewichts der Exportproduktion ins Landesinnere und ein Abrücken von den potentiellen Absatzmärkten. Außerdem verlaufen viele traditionelle Ausfuhrrouuten für sibirische Rohstoffe über das Territorium von GUS-Ländern und des Baltikums, was mit Transit und zusätzlichen Kosten verbunden ist. Bedenkt man den relativ niedrigen Wert einer Gewichtseinheit des russischen Exports, so bedeutet dies eine erhebliche Erhöhung der Transportkosten in der Exportproduktion. Das schnelle Ansteigen der Transporttarife von 1992 bis 1995 hat die Gefahr der Zerstörung vieler traditioneller Exportproduktionszweige heraufbeschworen.

Gleichzeitig bleibt das Exportpotential der meisten grenznahen Regionen äußerst gering. So betrug der Export der Region Krasnodar im Jahre 1995 laut Zollstatistik 375 Mio. Dollar oder weniger als 0,5% der russischen Ausfuhren. Im selben Jahr exportierten Unternehmen und Organisationen in Novorossijsk für 33 Mio. Dollar, wobei nicht lokal hergestellte Waren den größten Teil der Region- und der Stadtexporte ausmachten. Dies spricht dafür, daß die grenznahen Regionen Funktionen als Zwischenhändler übernehmen.

Am dynamischsten entwickeln sich der Zwischenhandel im Import. 1995 betrug der Import in der Region Krasnodar und in Novorossijsk 745 Mio. bzw. 146 Mio. Dollar. Über die als Zwischenhändler fungierende Regionen - die Stadt Moskau, St. Petersburg, Region Krasnodar, Region Primor'e, Gebiet Kaliningrad und andere - gelangt der Großteil der Importe, darunter auch der von "fliegenden Händlern" und von Konsumgütern, nach Rußland und wird dann über den Großhandel in kleinen Parteien sowie den nicht organisierten Handel über das gesamte Territorium verteilt.

2.1.2 Regionale Besonderheiten von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung

Der zunehmende Unterschied zwischen den Regionen nach ihrem Einbezogenheitsgrad in die Außenwirtschaftsbeziehungen hängt im großen Maße mit direkten ausländischen Investitio-

nen zusammen. Unter den vorliegenden statistischen Angaben scheint die Tätigkeit von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung der Indikator zu sein, der die Attraktivität von Regionen für ausländisches Kapital am getreusten wiedergibt, da es sich dabei um bereits realisierte oder relativ weit fortgeschrittene Projekte handelt.

Besonders attraktiv sind für ausländische Investoren die Moskauer Region (die Stadt Moskau mit dem Moskauer Gebiet) sowie St. Petersburg und das Gebiet Tjumen'. Deutlich dahinter liegt eine Gruppe von 13-15 Regionen mit einem Produktionsanteil von 1-3% der Unternehmen mit ausländischer Beteiligung am gesamtrussischen Produktionsvolumen. Es muß betont werden, daß die drei führenden Regionen 1992 bis 1995 ihr Rating halten oder sogar stabilisieren konnten.

*Tabelle 1: Tätigkeit von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung
in den wichtigsten Regionen der RF 1995*

Bezeichnung	Produktions- und Dienstleistungsvolumen	
	Mrd. Rbl	%
Moskau	12.790	27,8
St. Petersburg	5.630	12,2
Gebiet Tjumen'	5.047	10,9
Gebiet Moskau	4.027	8,7
Gebiet Nižnij Novgorod	1.300	2,8
Region Primor'e	1.141	2,4
Gebiet Perm'	976	2,1
Republik Komi	964	2,1
Gebiet Irkutsk	853	1,9
Republik Tatarstan	827	1,8
Gebiet Archangel'sk	768	1,7
Region Krasnodar	765	1,7
Gebiet Tomsk	625	1,4
Gebiet Rostov	589	1,3
Leningrader Gebiet	559	1,2
Gebiet Kaliningrad	524	1,1
RF insgesamt	46.023	100,0

Quelle: Social'no-ekonomičeskoe položenie RF v janvare-fevrale 1996, Nr. 1, Goskomstat RF, S. 187-190.

Insgesamt entfallen auf die ersten zwanzig Regionen mit dem größten Betätigungsumfang von Firmen mit ausländischer Beteiligung praktisch alle Direktinvestitionen, die in Rußland in den Reformjahren getätigt wurden. In den meisten russischen Regionen sind jedoch ausländische Investoren entweder sehr schwach oder gar nicht vertreten. Die zwischen den Regionen entstandene Kluft wird sich in den nächsten Jahren noch vertiefen, da neue Investitionen hauptsächlich dorthin gelenkt werden, wo die ausländischen Geldgeber bereits Fuß gefaßt haben.

Für die ausländischen Investoren, die Produkte und Dienstleistungen auf den Außenmärkten verkaufen wollen, ist es von größerer Bedeutung, ob in der Region Exportressourcen vorhanden sind, während es für die Investoren, die für den russischen Verbraucher arbeiten, am wichtigsten ist, daß es einen potentiell aufnahmefähigen Markt mit wachsender kaufkräftiger Nachfrage gibt, der in Regionen mit mehr Bevölkerung und höherem Einkommen größer ist. In diesem Zusammenhang muß angemerkt werden, daß 1994-1995 der Investitionsanteil in den Bereichen zugenommen hat, die das marktwirtschaftliche Umfeld bilden: Handel und Gaststättenwesen, Hotelwesen, Kredit- und Finanzbereich, Telekommunikation, Informations- und Consultingdienste. Auf diese Betätigungsfelder, die sich vor allem in Moskau, St.

Petersburg und einigen anderen Großstädten entfalten, entfiel 1995 rund die Hälfte aller Investitionen.

An zentraler Stelle in der regionalen Bevorzugung der Investoren steht Moskau dank seiner Funktion als Hauptstadt, der außerordentlichen Rolle im Informations- und Geldkreislauf und eines weitaus günstigeren unternehmerischen Klimas. In der Hauptstadt wurden und werden Kooperationsprojekte unterschiedlicher Größenordnung realisiert, unter denen allerdings die nicht kapitalintensiven und sich schnell bezahlt machenden mit geringem unternehmerischen Risiko dominieren.

Die Hauptstadt Rußlands spielt dank ihres wirtschaftlichen und politischen Stellenwerts eine außergewöhnliche Rolle im Investitionsprozeß. Sie fungiert als Brückenkopf, von dem aus ausländische Firmen und Banken das Land erschließen. Über das Moskauer Bankennetz werden die Kredite verteilt, die das Land erhält. Auf dem Moskauer Wertpapiermarkt erwerben die ausländischen Investoren den überwältigenden Anteil der Wertpapiere, die an Nichtresidenten verkauft werden.

Moskau hebt sich nicht nur durch seine Koordinierungsfunktionen hervor. In den Jahren der Reform ist die Attraktivität der Stadt für ausländische Investoren erheblich angewachsen. 1995 entfielen auf die Hauptstadt 46,9% der ausländischen Investitionen in der RF oder rund 1,4 Mrd. Dollar. 1994 betrug der Anteil Moskaus 17,9% (189 Mio. US-\$), 1993 28,5% (290 Mio. US-\$). Dies ist nunmehr nicht allein auf die Funktionen als föderales Zentrum zurückzuführen, sondern auch auf bedeutende Fortschritte bei der Schaffung eines marktwirtschaftlichen Umfelds und allgemeine Investitionsbelebung in der Hauptstadt. Seitdem sich Rußland gegenüber ausländischem Kapital geöffnet hat, hat Moskau nicht weniger als ein Drittel aller ausländischen Investitionen angezogen, die hauptsächlich in jenen Bereichen getätigt werden, die die Infrastruktur des Geschäftslebens bilden. Diese Investitionen erhöhen noch mehr die Attraktivität der Stadt als Investitionsstandort. Urteilt man nach den getätigten Investitionen, so ist Moskau für ausländische Investoren fast ebenso attraktiv wie Ungarn.

Nach einer Prognose des Wirtschaftsministeriums wird der Zustrom ausländischer Investitionen nach Rußland in den nächsten Jahren stetig anwachsen, auf 10-15 Mrd. Dollar 1998-2000. Sollten die gegebenen regionalen Prioritäten der ausländischen Investoren bestehen bleiben, so dürfte das ausländische Kapital zu einem wichtigen Faktor für zunehmende sozioökonomische Unterschiede zwischen den Regionen werden.

2.1.3 Regionale Projektierung ausländischer Kredite und technischer Hilfe

Neben ausländischen Investitionen sind Kredite und technische Hilfe ausländischer Staaten und internationaler Organisationen ein Faktor, der zu einer immer größeren Differenzierung des russischen Wirtschaftsraumes beiträgt. Eine besondere Rolle spielen Organisationen der Europäischen Union (EU), die den russischen Reformen finanzielle und technische Hilfe gewähren. So werden z.B. im Rahmen von "Tacis", des technischen Beistandsprogramms der EU, acht Projekte im Ural gefördert, wobei diese Projekte auf die Bedürfnisse der Region ausgerichtet sind. Besondere Aufmerksamkeit schenken die Organisatoren des Programms auch der an die EU angrenzenden Nord-West-Region und dem Kaliningrader Gebiet. Im Ka-

liningrader Gebiet werden oder sind bereits sechs Projekte realisiert. Die Bedeutung des Tacis-Programms liegt darin, daß zur Umsetzung der Projekte, die ausgearbeitet werden, finanzielle Ressourcen der Union herangezogen werden können.

Obgleich die von der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Rekonstruktion (EBRD) finanzierten Projekte produktions- oder branchenbezogen sind (Erdöl-Erdgas-Komplex, Telekommunikation, Finanzinfrastruktur, Kleinunternehmertum), so geht es doch um einige wenige Regionen, in denen sie konzentriert sind: Moskau, St. Petersburg, die Gebiete Tjumen', Archangel'sk, Nižnij Novgorod, Tula und Tomsk sowie die Republik Komi. Dasselbe gilt für die Projekte, die von der Weltbank und amerikanischen Finanzorganisationen - Agency for International Development (AID), Overseas Private Investment Corporation (OPIC) und der Eximbank - finanziert werden. Dies sind hauptsächlich Investitionen in den Erdöl-Erdgas-Komplex, das Telekommunikationssystem, die Finanzinfrastruktur, Hochtechnologieproduktionen und die Holzverarbeitung sowie zur Unterstützung von kleinen Unternehmen, die in den größten Ballungsgebieten sowie in Erdöl und Erdgas fördernden Regionen getätigt werden.

Die Bedeutung von Krediten und Investitionen internationaler Finanzorganisationen besteht darin, daß diese als Garanten für Privatinvestoren auftreten und deren Investitionsbemühungen unterstützen. So teilen die holländische Firma "Philips" und die Weltbank das Aktienkontrollpaket des Bildröhrenwerks "VELT" in Voronež.

An der Politik von ausländischen Kreditorganisationen und Investoren läßt sich das Bestreben erkennen, unter Umgehung Moskaus, mit den Regionen direkt Geschäfte zu machen. Die Voraussetzungen dafür schaffen die größeren Vollmachten der Subjekte der RF im Rahmen der neuen russischen Verfassung sowie die Schließung von Verträgen mit dem föderalen Zentrum über die Kompetenzenabgrenzung. Ein Beispiel für dieses direkte Vordringen in die Region ist die amerikanische Agency for International Cooperation, die der Stadt Nižnij Novgorod 11 Mio. Dollar für das Projekt "Munizipale Finanzierung und Verwaltung" zuteilte, das die Installierung eines globalen Computersystems vorsieht. Die Technologie und Software hierfür sollen in den USA eingekauft werden.

Beim direkten Zusammenwirken mit den Regionen entsteht das Problem, die gewährte Kredite abzusichern, und ein dementsprechend höheres Risiko. Beileibe nicht alle Regionen verfügen über Aktiva, die den ausländischen Kreditoren und Investoren genügen. Viele von ihnen können bei Großprojekten nicht auf die Garantien des föderalen Zentrums verzichten. Dieses Problem lösen die einzelnen Länder jeweils anders. So übernimmt der Garantiefonds für norwegische Investitionen in Rußland vom 1. Januar 1995 jedes Risiko zur Absicherung norwegischer Investoren bei kurzfristigen Krediten, um die Investitionstätigkeit in der Provinz anzukurbeln. Für langfristige Kredite sind reziproke Garantien russischer Banken und der regionalen Machtorgane notwendig.

Deutschland benutzt Kredit- und Handelsabkommen als Mittel der direkten wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit russischen Regionen. So unterzeichneten die Treuhandanstalt und eine Reihe von Banken ein Kredit- und Handelsabkommen über 1 Mrd. Mark mit dem Gebiet Tjumen', dem zufolge das Gebiet mit einzelnen deutschen Unternehmen Lieferkontrakte über die

Ausrüstung schließen kann, die es benötigt. Die Kredite will das Gebiet mit der Lieferung von petrochemischen Produkten abzahlen. Mit diesem Modell bringt Deutschland die Erzeugnisse seiner Betriebe auf den russischen Markt. Besonders wichtig für das Land ist, daß es sich um Unternehmen aus den neuen Bundesländern handelt. Eben solche Abkommen sind mit den Gebieten Perm', Sverdlovsk und Čeljabinsk sowie der Republik Komi und der Republik Tatarstan geschlossen worden. Diese Abkommen belegen, daß die deutschen Banken Bürgschaften von jenen russischen Regionen akzeptieren, die über ein großes Exportpotential verfügen.

Die Konzentration der Finanzspritzen von außerhalb auf 20-25 Subjekte der RF trägt zur schnelleren Restrukturierung ihrer Wirtschaft und Anpassung an die marktwirtschaftlichen Bedingungen bei sowie zur größeren Nutzung der Möglichkeiten, die eine offene Wirtschaft bietet. Die zunehmenden Unterschieden zwischen den Regionen in der Entwicklung von internationalen Wirtschaftsbeziehungen wirken sich auf den Zustand des russischen Raumes aus, auf die Beziehungen zwischen dem föderalen Zentrum und den Subjekten der RF und auf die Beziehungen der Regionen untereinander.

2.1.4 Die außenwirtschaftliche Differenzierung Rußlands und regionale Zusammenarbeit

Die Verschärfung der Unterschiede zwischen den Regionen nach ihrem Einbezogenheitsgrad in die Außenwirtschaftsbeziehungen ist also für die Anfangsetappe der Reformen charakteristisch. In allgemeiner Form kann dies anhand von Deviseneinnahmen auf den Konten der Betriebe und Organisationen der Regionen veranschaulicht werden, die in konzentrierter Form die Außenwirtschaftsbeziehungen der Regionen kennzeichnen. Unter den Subjekten der RF sticht eine nicht sehr große Gruppe von 10-12 Regionen hervor, auf die der größte Teil der Deviseneinnahmen entfällt.

Tabelle 2: Die größten Regionen Rußlands nach den auf Konten von Unternehmen und Organisationen eingegangenen Deviseneinnahmen

1993			1994		
Mio. US-\$	%		Mio. US-\$	%	
Moskau	9.168	32,0	Moskau	15.570	36,8
Gebiet Tjumen'	3.509	12,3	Gebiet Tjumen'	3.482	8,2
Gebiet Samara	1.196	4,2	Gebiet Novosibirsk	1.564	3,7
St. Petersburg	843	2,9	Gebiet Samara	1.313	3,1
Region Krasnojarsk	782	2,7	Region Krasnojarsk	1.220	2,9
Region Primor'e	742	2,6	Gebiet Kemerovo	1.074	2,5
Gebiet Chabarovsk	732	2,6	Gebiet Moskau	1.059	2,5
Baschkortostan	665	2,3	St. Petersburg	983	2,3
Tatarstan	603	2,1	Gebiet Irkutsk	971	2,3
Republik Sacha	583	2,0	Tatarstan	889	2,1
Gebiet Sverdlovsk	581	2,0	Region Primor'e	861	2,0
Gebiet Irkutsk	571	2,0			
insgesamt 12 Regionen	19.975	69,8	insgesamt 11 Regionen	28.986	68,4
alle Regionen der RF	28.617	100,0	alle Regionen der RF	42.353	100,0

Quelle: Rossijskij statističeskij ežegodnik, 1995, Goskomstat RF, S. 873-875.

Dieser führenden Gruppe, in der Moskau stark hervorsteht, schließt sich eine in etwa gleich große Gruppe von Regionen an, auf die 1-1,9% der Deviseneinnahmen entfallen. 1993 waren es 12 mit einem Gesamtanteil von 12,7%, 1994 10 mit 14,4%.

Die Verstärkung der Unterschiede ist hauptsächlich auf die unterschiedliche Attraktivität der einzelnen Regionen für das ausländische Handels- und Finanzkapital zurückzuführen. Die regionalen Prioritäten des Auslands in Rußland werden von zwei Faktoren bedingt. Im ersten Fall sind sie damit verknüpft, wo sich konkret die Absatzmärkte, Ressourcen, Produktionsstätten und Branchen befinden, die unter dem Gesichtspunkt der Profitgewinnung und der Kontrolle ihrer Tätigkeit von Interesse sind. Im zweiten Fall wird die Regionalisierung des Auslandsinteresses durch die geographische und ethno-kulturelle Nähe zu bestimmten russischen Regionen bestimmt. Bei einigen Ländern kristallisieren sich territoriale Interessenzonen in Rußland unter der Einwirkung einer Kombination beider Faktoren heraus.

Der in der Entwicklung von Außenwirtschaftsbeziehungen festzustellende Abstand zwischen den Schlüsselregionen und den übrigen Gebieten spricht dafür, daß der erste Faktor in der Prioritätensetzung der ausländischen Staaten dominiert. Die Wirkung des zweiten Faktors, der mit regionaler Zusammenarbeit verbunden ist, hat bislang nur ergänzende Funktion. Dies ist dadurch bedingt, daß die meisten Grenzregionen Rußlands entweder wenig erschlossen und schwach besiedelt sind und nur ein begrenztes Wirtschaftspotential mit Dominanz von Rohstoffzweigen aufzuweisen haben oder aber bei einer großer Bevölkerungszahl nur eine schwa-

che Exportbasis besitzen. Dies macht sich in der Effizienz subregionaler und grenznaher Zusammenarbeit bemerkbar. In diesem Zusammenhang sollte unterstrichen werden, daß die günstigsten Bedingungen für regionale Zusammenarbeit sich Rußland an der Grenze zur Ukraine und zu Kasachstan bieten, da die Länder mit den am weitesten entwickelten Territorien aneinanderstoßen.

Der dynamische Ausbau von Außenwirtschaftsbeziehungen in den als wirtschaftliche Stützpunkte dienenden Territorien ist hauptsächlich durch die Aktivität der größten Wirtschaftsmächte bedingt. So sind für die USA, den größten Kapitalinvestor in Rußland, alle Regionen von Interesse, in denen es strategische Produktionszweige gibt. Es muß unterstrichen werden, daß sich die USA auf Regierungsebene bemühen, die Zusammenarbeit geographisch maximal auszudehnen.

Entsprechend dem Abkommen von Vancouver erhielten 77 Regionen Rußland technische Hilfe für die Durchführung von Privatisierungsscheckauktionen; mit Moskau, St. Petersburg, Stavropol' und Vladivostok wurden Abkommen über medizinische Kooperation geschlossen. Auf der Ebene von Banken und Firmen tritt allerdings besonderes Interesse an den wichtigsten sowie potentiellen Erdölfördergebieten, an Zentren der Erdölverarbeitung und Petrochemie, Raumfahrtindustrie und Telekommunikation zutage. Die USA sind auch daran interessiert, die Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen Rußlands zu vertiefen: mit den Gebieten Magadan und Kamtschatka sowie dem Autonomen Kreis der Tschuktschen. Bei der grenznahen Zusammenarbeit spielen die Machtorgane des amerikanischen Nachbarstaats Alaska eine große Rolle.

Deutschland hat durch seine wirtschaftliche und finanzielle Macht breitgefächerte wirtschaftliche Interessen in Rußland. Sie konzentrieren sich jedoch auf die Moskauer Region, das mittlere und untere Wolgagebiet, auf den Ural und Westsibirien. Großes Interesse legt Deutschland ebenfalls gegenüber dem Kaliningrader Gebiet an den Tag. Abgesehen davon, daß die meisten dieser Regionen eine Schlüsselbedeutung für die russische Wirtschaft haben, spielt bei diesem Interesse der ethnische Faktor eine gewisse Rolle, da dort Rußlanddeutsche leben.

Das territoriale Interessengebiet Frankreichs in Rußland ist bedeutend kleiner als das der USA und Deutschlands. Diese Interessen sind mit der Moskauer Region, mit Atominduszentren sowie den Regionen im unteren Wolgagebiet und im Autonomen Kreis der Nenzen verknüpft, die über Erdöl- und Erdgasvorkommen verfügen. Ähnlich, unter dominierendem Einfluß des Produktions- und Absatzfaktors, kristallisieren sich die territorialen Interessen von Großbritannien, der Schweiz, Italiens, Hollands, Kanadas, Australiens und anderer Industrieländer heraus, die nicht direkt an Rußland grenzen.

Die Auswirkung des Faktors geographischer und ethnischer Nähe auf regionale Präferenzen in Rußland zeigt sich noch deutlicher bei Rußlands Nachbarn. In den Außenwirtschaftsbeziehungen der grenznahen Subjekte der RF verstärkt sich die Ausrichtung auf benachbarte Länder und Regionen der Welt. So nehmen z.B. die in den Außenwirtschaftsbeziehungen Chinas, Südkoreas und Japans zu Rußland die benachbarten Fernostregionen der RF einen besonderen Platz ein, wobei der ökonomische Einfluß Japans im Gebiet Sachalin und in der Republik Sacha stärker ist, der Chinas in den Gebieten Amur und Čita. Unter allen fernöstlichen Regionen

ist Südkorea am meisten an der Region Primor'e und am Gebiet Sachalin interessiert, was abgesehen vom Faktor Nähe und Nachbarschaft darauf zurückzuführen ist, daß es dort eine koreanische Diaspora gibt. Dementsprechend spielen diese Länder eine führende Rolle in den Außenwirtschaftsbeziehungen der Fernostregionen Rußlands. 1995 entfielen 70% des Außenhandelsumsatzes der Region Primor'e auf die Länder des asiatisch-pazifischen Raums, 18% auf Amerika, 10% auf die europäischen Länder und rund 1% auf die GUS-Staaten. Die Anfang 1995 im Fernen Osten tätigen Unternehmen mit ausländischer Beteiligung teilten sich nach Kapitalherkunft wie folgt auf: China 40%, Japan 17%, USA 16% und Südkorea 10%.

Es muß festgehalten werden, daß die Kooperationsstruktur dieser Länder mit den russischen Regionen jeweils recht spezifisch ist, was ihre Interessen und Möglichkeiten widerspiegelt. China zieht es vor, den Handel hauptsächlich auf Barterbasis abzuwickeln, und tauscht seine Waren für den Massenbedarf gegen Rohstoffe. Japan verwirklicht mittelgroße Projekte mit geringem unternehmerischen Risiko, die mit Holz und Meeresprodukten zu tun haben. Eben-diese Waren sind es, die beim russischen Export in dieses Land den ersten Platz belegen. Unter den japanischen Regionen ist Hokkaido am intensivsten an den Beziehungen zu den benachbarten russischen Regionen beteiligt. Insgesamt verhält sich Japan relativ zurückhaltend in bezug auf die von ihm weiter entfernten Regionen, obgleich es über riesige Investitionsmöglichkeiten verfügt. Südkorea unternimmt, abgesehen vom Import russischer Rohstoffe gegen Fertigprodukte, Schritte, eine Zusammenarbeit im Bereich von Hochtechnologien zu etablieren.

Im Blickfeld der skandinavischen Länder stehen an erster Stelle die geographisch nahe gelegenen Gebiete Archangel'sk, Murmansk, Leningrad und Novgorod, die Stadt St. Petersburg, die Republik Komi und Karelien. Die Entwicklung der Zusammenarbeit Finnlands mit den nördlichen rußländischen Republiken wird durch die ethnische Nähe gefördert.

Die Zusammenarbeit mit diesen Ländern entwickelt sich in viele Richtungen: Schaffung einer Grenzinfrastuktur und eines Verkehrsnetzes, Vermittlungstätigkeit bei der Lancierung russischer Waren auf den Außenmärkten, Ökologie, Consultingdienste usw. Die skandinavischen Länder bemühen sich, ihre Präsenz sowohl in der Holz-, holzverarbeitenden sowie Papier- und Zellstoffindustrie als auch in der Fischindustrie dieser russischen Regionen auszubauen. Das sind bekanntlich die Kernwirtschaftsbereiche dieser Länder.

Zur Zusammenarbeit der baltischen Länder mit den benachbarten russischen Regionen trägt die Tätigkeit des Ostseerats bei. In der Erklärung der Außenministerkonferenz dieser Staaten vom März 1992 ist ein gesonderter Abschnitt der regionalen Zusammenarbeit gewidmet. Außerdem hat Rußland Sonderabkommen mit Finnland und Polen über Zusammenarbeit in den Grenzregionen geschlossen. Zwischenstaatliche Abkommen werden durch direkte Kooperationsvereinbarungen zwischen Regionen ergänzt, so z.B. zwischen dem Gebiet Novgorod und der schwedischen Provinz Värmland, dem Gebiet Kaliningrad und der Wojewodschaft Gdańsk, der Republik Tatarstan und dem Bundesland Niedersachsen.

Griechenland, Zypern und die Türkei haben geschichtlich bedingt ein ausgeprägtes Interesse an den Schwarzmeergebieten Rußlands. In der Region Krasnodar lebt die größte griechische Diaspora in Rußland. Die Türkei hat ein besonderes Interesse an den turksprachigen Republi-

ken Rußlands und legt als bedeutender Exporteur von Dienstleistungen im Baugewerbe zunehmendes Interesse gegenüber den Zentren an den Tag, in denen eine Belebung der Investitionstätigkeit zu verzeichnen oder zu erwarten ist. Es muß festgestellt werden, daß die Türkei 1995 im Export der Region Krasnodar mit 9,4% an dritter, im Import mit 14,0% an erster Stelle lag. Die Zusammenarbeit zwischen den Schwarzmeerländern wird durch die Schwarzmeer-Kooperation gefördert. Das greifbare Ergebnis ihres Wirkens besteht bislang nur darin, daß im Bereich des Schwarzen Meers eine Infrastruktur des "fliegenden Handels" entstand.

Sehr verallgemeinernd kann die Aufteilung der Interessen der Ländern des fernen Auslands wie folgt dargestellt werden: Die Nachbarländer bemühen sich, die Wirtschaftskooperation mit den ihnen am nächsten gelegenen russischen Regionen auszubauen. Die Prioritäten der europäischen Länder liegen im europäischen Teil Rußlands, im Ural und in Westsibirien, die der Staaten der asiatisch-pazifischen Region im russischen Fernen Osten und in Ostsibirien. Die Interessen der USA erstrecken sich auf alle diese Regionen. Im Zusammenhang damit wird die Regionalisierung der russischen Raumes, bedenkt man die jeweiligen Ausrichtungen der internationalen Kooperation, zu einer schwierigen Konfiguration.

2.2 Ukraine

2.2.1 Lokalisierung von Außenhandelstätigkeit und ausländischen Investitionen

Wie in Rußland auch ist die Außenwirtschaftstätigkeit der einzelnen Gebiete der Ukraine sehr ungleichmäßig lokalisiert. Die größten Exporteure sind die Gebiete Donec'k, Dnipropetrovs'k, Zaporizžja und Luhans'k, in denen über 50% der ukrainischen Exporte konzentriert sind. Die Exportbasis bilden Eisen- und NE-Metalle, Erze, Maschinen und Ausrüstungen sowie Dünger. Zugleich ist in den letzten Jahren aufgrund der verringerten Rentabilität die Kohleausfuhr deutlich zurückgegangen.

Zu den Regionen mit einem Außenhandelsumsatz von über 500 Mio. Dollar gehören fünf Gebiete im Osten der Ukraine (neben den oben erwähnten auch das Gebiet Poltava), Kyjiv, Gebiete im Westen (Ivano-Frankivs'k und L'viv) sowie zwei im Süden (Mykolajiv und Odesa). Außenseiter im Außenhandel sind die westlichen Grenzgebiete Volyn', Zakarpattja und Černivci sowie die Gebiete Rivne, Ternopil' und Kirovohrad.

Tabelle 3: Ukrainische Gebiete mit dem größten Außenhandelsumsatz 1995

Gebiet	Umsatz in Mio. US-\$	Export in Mio. US-\$	Export in %	Import in Mio. US-\$	Import in %
Donec'k	3.448,2	2.454,7	21,2	993,5	8,7
Dnipropetrovs'k	3.213,1	2.018,0	17,4	1.195,1	10,5
Zaporižžja	1.531,8	1.021,4	8,8	410,4	3,6
Stadt Kyjiv	1.462,8	468,8	4,1	994,0	8,7
Luhans'k	850,8	573,6	5,0	277,2	2,4
Poltava	832,7	452,3	3,9	380,4	3,3
Mykolajiv	654,9	422,9	3,7	232,0	2,0
Odesa	609,6	246,0	2,1	363,6	3,2
Ivano-Frankivs'k	599,4	328,3	2,8	271,1	2,4
L'viv	540,5	267,7	2,3	272,8	2,4
Ukraine insgesamt	22.946,1	11.566,7	100	11.379,4	100

Die Unterschiede in der lokalen Aufteilung der Exporte und Importe sind auffällig. Die Importe sind eher gleichmäßig auf die Gebiete verteilt, während für die Exporte eine beträchtliche territoriale Konzentration bezeichnend ist, die von 1989 bis 1995 eine Wachstumstendenz aufwies. 1995 entfielen auf die fünf größten Gebiete 56,5% der ukrainischen Ausfuhr. Bei den Importen betrug diese Kennziffer 34,4%.

Tabelle 4: Die größten und die kleinsten Exportproduzenten (in %)

Gebiet	1989	1990	1991	1992	1995
Donec'k	16,6	15,6	11,1	9,8	21,2
Dnipropetrovs'k	15,0	14,9	14,1	26,0	17,4
Zaporižžja	4,7	5,0	4,6	8,8	8,8
Luhans'k	9,0	8,2	8,2	10,6	5,0
Stadt Kyjiv	4,4	2,4	4,1	3,2	4,1
Republik Krim	3,8	3,1	2,2	3,1	1,9
Gebiet Volyn'	0,7	0,5	0,4	0,4	0,5
Zakarpattja	0,7	0,6	0,4	0,5	0,5
Černivci	0,2	0,3	0,2	0,3	0,6
Ukraine insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Von 1991 bis 1995 ist der Anteil der Gebiete Donec'k, Zaporižžja und Dnipropetrovs'k am Export deutlich angewachsen, was auf eine größere Ausfuhr metallurgischer Produkte zurückzuführen ist.

Bei der Standortverteilung der Betriebe mit ausländischer Beteiligung ist eine noch größere Konzentration festzustellen. Nach den Zahlen für das erste Halbjahr 1995 entfielen auf die er-

sten fünf Gebiete 65,8% aller Unternehmen mit ausländischer Beteiligung und 61,6% der getätigten Investitionen.

Tabelle 5: Regionale Besonderheiten der Standortverteilung von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung (Stand: 1.7.1995)

Gebiet	Anzahl der Unternehmen	Anzahl in %	Investitionsvolumen in Mio. US-\$	Investitionsvolumen in %
Stadt Kyjiv	827	27,9	133,6	23,6
Odesa	351	11,8	64,4	11,4
Donec'k	146	4,9	63,4	11,2
Dnipropetrovs'k	184	6,2	50,2	8,9
L'viv	470	15,8	36,8	6,5
Čerkasy	48	1,6	24,6	4,3
Luhans'k	56	1,9	21,0	3,7
Ternopil'	28	0,9	20,1	3,5
Zakarpattja	123	4,1	15,4	2,7
Gebiet Kyjiv	37	1,2	14,6	2,6
Ukraine insgesamt	2.969	100,0	566,4	100,0

Bei der Standortverteilung von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung ist ein Trend zu Gebieten mit großer Bevölkerungszahl und großen regionalen Zentren auszumachen. In diesem Sinne sind die Unterschiede bei der Standortverteilung von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung in der Ukraine im beträchtlichen Maße eine Wiederholung derer in Rußland, allerdings hat die Differenzierung in der Ukraine nicht so krasse Kontraste aufzuweisen. Zum Teil läßt sich das damit erklären, daß das Investitionsvolumen pro Kopf der Bevölkerung 1995 4,5 mal geringer war als in Rußland.

Insgesamt sind die interregionalen Unterschiede nach dem Einbezogenheitsgrad in die Außenwirtschaftsbeziehungen in der Ukraine deutlich geringer als in Rußland, auch wenn die Länder sich, was die Beschaffenheit dieser Unterschiede an sich betrifft, sehr ähneln. Die Außenwirtschaftstätigkeit ist in den Gebieten relativ schwach, wo der Anteil ländlicher Bevölkerung hoch und Zweige der Nahrungsmittel- und Leichtindustrie sowie des Maschinenbaus vorherrschend sind. Den Gegenpol bilden in dieser Hinsicht Gebiete mit Großstädten und einem hohen Anteil von Rohstoffe und Materialien produzierenden Industriezweigen.

2.2.2 Soziokulturelle Aspekte der außenwirtschaftlichen Regionalisierung

Die regionale Differenzierung der Außenwirtschaftstätigkeit in der Ukraine ist durch strukturelle Besonderheiten der Wirtschaft, der verkehrs-geographischen Lage sowie der kulturell-historischen Traditionen und Beziehungen bedingt. Dies läßt sich anhand der Makroregionen gut veranschaulichen. Die West-, die Ost- und die Südukraine unterscheiden sich relativ stark im Hinblick auf den Verlauf und die Ergebnisse der wirtschaftlichen Liberalisierung sowie

die geographische Struktur der Außenbeziehungen. Die einzelnen Komponenten der Außenwirtschaftsbeziehungen sind in den Makroregionen unterschiedlich stark vertreten.

Tabelle 5: Anteil der Makroregionen der Ukraine an den Außenwirtschaftsbeziehungen 1995 (in %)

Region	Anzahl der an der Außenwirtschaftstätigkeit Beteiligten	Export	Anzahl der Unternehmen mit ausländischer Beteiligung
Ukraine insgesamt	100,0	100,0	100,0
Ostukraine	25,3	59,6	20,4
Westukraine	41,2	27,7	34,2
Südukraine	12,1	8,7	16,8
Stadt Kyjiv	21,4	4,0	28,6

Die Ostukraine dominiert sehr stark in der Exportproduktion, liegt aber bei allen anderen Komponenten zurück. Die Exportbasis bildet die leistungsstarke metallurgische Industrie im Donbass und Dnjepr-Gebiet. Dies ist die einzige Makroregion, in der der Exportanteil erheblich über dem Bevölkerungsanteil an der Gesamtpopulation liegt: 59,6 gegenüber 39,3%.

Die Westukraine sticht durch die Anzahl der an der Außenwirtschaftstätigkeit Beteiligten hervor, was die Besonderheiten der Lage sowie verstärkte unternehmerische Aktivität der Bevölkerung widerspiegelt. Es muß unterstrichen werden, daß die schwache Produktionsbasis des Warenexports zum Teil durch den Export von Beförderungsleistungen kompensiert wird, denn durch das Territorium der westlichen Gebiete verlaufen große Infrastrukturkorridore, die die Ukraine und die GUS-Staaten mit Mittel- und Osteuropa verbinden. Insgesamt aber ist der Beitrag der Region zur Außenwirtschaftstätigkeit deutlich geringer als ihr Bevölkerungsanteil - 41,1%.

Die südliche, am Schwarzen Meer gelegene Ukraine ähnelt in dieser Hinsicht der Westukraine. Bei einem Bevölkerungsanteil von 14,6% bewegt sie sich bei den untersuchten Kennziffern entweder unter dem Durchschnitt oder erreicht ihn in etwa. Die Situation stellt sich etwas anders dar, wenn der Export von Dienstleistungen angerechnet wird. Auf die Region entfällt die Hälfte der Dienstleistungsexporte und -importe, darunter 70% des Exports von Beförderungsleistungen und 90% der Dienstleistungen im Seeverkehr der Ukraine. Das Schwarzmeergebiet der Ukraine erhöht vor allem durch Hafendienste und Dienstleistungen der Seeflotte deutlich sein Exportpotential im Hinblick auf den Gesamtexport von Waren und Dienstleistungen. Es muß allerdings festgehalten werden, daß der Güterumschlag in den Häfen der Region sich von 1990 bis 1995 von 111 Mio. t auf 32,7 Mio. t verringert hat, wobei dies in beträchtlichem Maße auf Kosten von Transitfrachten aus Rußland und den anderen GUS-Staaten geschah. Dementsprechend hat sich auch der Export von Dienstleistungen im Seeverkehr reduziert.

Unter den veränderten Bedingungen ist das Außenwirtschaftspotential Kyjivs rapide angewachsen. Ebenso wie Moskau ist die Hauptstadt der Ukraine für Zwischenhandel in Außengeschäften und ausländische Investitionen besonders attraktiv. Allein 1994-1995 hat die An-

zahl derjenigen, die an der Außenwirtschaftstätigkeit beteiligt sind, in Kyjiv um das Fünffache zugenommen, während es im Landesdurchschnitt das 1,3fache war. Die Wirtschaftsliberalisierung hat Kyjiv zum größten Zwischenhandelszentrum der Ukraine gemacht.

Im Warenexport pro Kopf der Bevölkerung liegt die ukrainische Hauptstadt unter dem Durchschnittswert für 1995: 180 Dollar gegenüber 220. Im Import überrundet Kyjiv erheblich das durchschnittliche Niveau: 382 Dollar gegenüber 218.

In der Anzahl von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung ist Kyjiv allen Gebieten der Ostukraine zusammengenommen überlegen. Bei Direktinvestitionen pro Kopf der Bevölkerung weist Kyjiv fast den fünffachen Wert des ukrainischen Durchschnitts auf: 50 Dollar gegenüber 11.

Neben der sich verstärkenden Differenzierung des ukrainischen Raumes nach dem Einbezogenheitsgrad in die Außenwirtschaftsbeziehungen werden in einer offenen Wirtschaft die Unterschiede in der soziokulturellen Orientierung immer prägnanter. Die Westukraine, wo die Herausbildung der ukrainischen Nation unter dem Einfluß des europäischen Kulturkreises stattfand, tendiert zunehmend zu den benachbarten Ländern Mittel- und Osteuropas. In der Makroregion wurde noch zu Sowjetzeiten eine mächtige Infrastruktur aufgebaut, die heute der Zusammenarbeit der Ukraine und der anderen GUS-Staaten mit den europäischen Ländern dient. Zu einem Anzeichen für die sich verstärkenden subregionalen Beziehungen wurde die 1993 von Polen, Ungarn und der Ukraine gebildete Euroregion Karpaten. Zu einem späteren Zeitpunkt schlossen sich die Slowakei und Rumänien diesem Projekt an.

Der soziokulturelle Trend zum Westen tritt in Widerspruch zu den Möglichkeiten der Region, europäische Märkte zu erobern. Die Wirtschaftsstruktur der Westukraine ist so beschaffen, daß ihre Produkte (Lebensmittel, Zucker, Konsumgüter, Maschinen und Ausrüstung) in den nächsten Jahren nur auf den Märkten Rußlands und der anderen GUS-Staaten Absatzchancen haben. Es ist kein Zufall, daß die Gebiete der Region (Zakarpattja, Volyn', Ivano-Frankivs'k, Černivci) mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, weil die in der Sowjetzeit entstandenen Wirtschaftsbeziehungen zerstört sind. So paradox es klingen mag, so sind doch die in der Nähe der geographischen Mitte Europas liegenden Gebiete die am meisten depressiven der Ukraine.

Der vorwiegend russischsprachige Osten ist historisch mit Rußland verbunden. Die kulturellen und wirtschaftlichen Beziehungen haben dadurch, daß es neue Grenzen gibt, stark gelitten. Im Gegensatz zum Westen werden im Osten Waren produziert, die auf verschiedenen Weltmärkten nachgefragt werden. Der hohe Verbundenheitsgrad dieser Region mit Rußland dient angesichts ihres hohen Anteils an der ukrainischen Wirtschaft als Grundlage zur Vertiefung der russisch-ukrainischen Zusammenarbeit.

In der kosmopolitischen Südukraine macht sich in einer offenen Wirtschaft ein natürlicher Trend zu den Mittelmeerländern bemerkbar. Jedoch wird die wirtschaftliche Umsetzung dieses Trends durch die schwache Exportbasis gehemmt.

Tabelle 6: Der Außenhandelsumsatz des Schwarzmeergebiets 1994-1995 (ohne Exporte und Importe von Dienstleistungen)

Administrative Einheit	Export				Import			
	1994		1995		1994		1995	
	Mio. US-\$	%						
Ukraine	10.272	100,0	11.567	100,0	10.745	100,0	11.336	100,0
Schwarzmeergebiet insgesamt, darunter	777,4	7,6	1.002,2	8,7	516,9	4,8	813,7	7,2
Gebiet Mykolajiv	294,2	2,9	422,9	3,7	140,4	1,3	232,0	2,0
Gebiet Odesa	174,9	1,7	246,0	2,1	177,1	1,6	363,6	3,2
Republik Krim	171,8	1,7	217,6	1,9	110,8	1,0	85,5	0,8
Gebiet Cherson	136,5	1,3	115,7	1,0	88,6	0,8	132,6	1,2

Dennoch ist die Region dank Odesa eine der attraktivsten für ausländische Investoren. In vielem geht das auf die Wirkung des "nostalgischen Faktors" zurück, da ein Großteil des importierten Kapitals von ehemaligen Landsleuten investiert wird. Die strategische Aufgabe zur Wirtschaftsförderung in der Schwarzmeer-Region ist, ein Vorzugsregime für das Unternehmertum zu schaffen, um die relativen Vorteile, die sich aus der Lage an der Schnittstelle der wichtigsten Verkehrsverbindungen Nord-Süd und West-Ost ergeben, aktiv zu nutzen.

Unter den gegenwärtigen Bedingungen hat die schnelle Zunahme der außenwirtschaftlichen Bedeutung Kyjivs einen wichtigen geökonomischen und geopolitischen Sinn, denn dadurch verstärkt sich die integrierende Rolle der Hauptstadt. Dieser Integrationsimpuls gleicht die in einer offenen Wirtschaft unumgängliche Regionalisierung des Landes nach dem Trend zu den jeweils nahe gelegenen ausländischen Märkten aus.

Die soziokulturellen Unterschiede zeigen sich in der Ukraine auch darin, wodurch die Initiativen zur Gründung freier Wirtschaftszonen motiviert sind. Für die am Schwarzen Meer gelegenen Städte ist die Bewegung für freie Wirtschaftszonen der Versuch, sich jene ökonomischen Freiheiten als Freihäfen und freie Städte zu geben, die sie im 14. und 19. Jahrhundert erfolgreich zu nutzen wußten. Für die westlichen Gebiete gelten die freien Wirtschaftszonen als ein Mittel, um sich in die europäische Wirtschaft zu integrieren, während sie für die östlichen Gebiete die Methode sind, die durch Grenzen entstandenen Barrieren zu neutralisieren. Im Osten ist unter anderem die Schaffung grenznaher freier Wirtschaftszonen an der Nahtstelle der Grenze zu Belarus und zu Rußland in dem Dreieck Černihiv-Homel'-Novozybkov sowie in der Slobožanščina (Charkiv, Belgorod), in dem Dreieck Donec'k-Mariupol'-Rostov am Don und an den Ufern der Straße von Kerč geplant.

Leonid Vardomskij/Natal'ja Vjatkina/Ljubov' Savostina

Problems of Structural Transformation in the Post-Soviet Region

Bericht des BIOst Nr. 19/1997

Summary

Introductory Remarks

The disintegration of the Soviet Union brought with it the breakdown of the uniform economic complex that had functioned according to the rules of a planned economy. These rules also prescribed that the state had a monopoly on economic relations with the outside world, relations which were quite commonly established out of purely political considerations and sometimes to the disadvantage of the economy. At the moment, the economies of the former Soviet Republics are undergoing a transition to regionalism, with individual administrative units acting more and more frequently as subjects of international economic relations, this necessitating a transformation of the existing international transportations system. The present work portrays the status as of mid-1996.

Findings

1. Because of the vast extent of the post-Soviet region and the considerable cost of transporting things across it, many regions with raw material resources have now become isolated by their very remoteness. To solve this problem, it is going to be necessary to invest huge sums in the transportations system.
2. In terms of their transportations policy, the post-Soviet countries can be divided into three groups:
 - countries whose economy is closely linked with transportation services for the states of the CIS: the Baltic countries, Ukraine, Belarus, Moldova and Georgia;
 - countries which have no access to a sea: Azerbaijan, Armenia and the Central Asian countries;
 - Russia, which warrants a separate category by virtue of its expanse.
3. In the cargo shipping structure of the Baltic ports, Russia accounts for a major part of shipping movements. In Latvia, income from the handling of Russian cargoes amounts to some \$ 500 million. With a view to increasing the share of Russian freight business, Tallinn intends to set up a regular container train service. At the same time, plans are being developed for an alternative oil supply system involving the construction of large oil terminals.

4. Georgia allows Armenia and Azerbaijan access to the Black Sea. Via these countries, the Central Asian republics and Iran also have access to the Black Sea. There are plans to supply oil from Azerbaijan and natural gas from Russia and Turkmenistan to Turkey via Georgian ports. A holding company is to set up a transportations network between the Black Sea and the Caspian basin. A rail link into Turkey is also to be built.
5. The "Druzhba" oil pipeline and the natural gas pipeline to Europe run through the territory of Ukraine, but because of high transit prices the commodity flows are shifting to cheaper alternatives. The turnover of goods in Ukrainian ports dropped off significantly in 1990-1995, and the export of transportation services has also declined. Plans are under discussion for a Ukrainian-Turkish link-up for the transportation of petroleum from the Near East to Central Europe, but the lack of modern traffic systems is impeding the evolution of transit functions in Ukraine.
6. By contrast with Ukraine's, Belarus' transit policy is geared towards consolidating cooperation with Russia. The country is engaged in major transportation infrastructure projects together with Russia: a gas pipeline is to be built to connect Jamal to Western Europe, and the Moscow-Minsk-Brest highway and railway lines are to be modernised.
7. The foreign trade relations of Azerbaijan, Armenia and the Central Asian states depend on transit via other countries. With a view to modernising the traffic infrastructure in this region, a railway line has been opened up linking Tedzhen and Sarakhs in Turkmenistan with Mashhad in Iran. Pipelines are to be built to transport gas from Turkmenistan to Europe via Iran and Turkey and to India via Afghanistan. Oil pumped by the Caspian petroleum consortium is to be exported primarily via Kazakhstan, the first section of the pipeline is to be opened up in 1997. Planning work is also in progress for an alternative petroleum export route via Iran, for which the port of Aktau in Kazakhstan is to be modernised. Many infrastructure projects in this region originated from initiatives launched by Iran.
8. In Russia there are large-scale investment projects now in the engineering phase (construction of a high-speed rail link Helsinki-St. Petersburg and the Jamal-Western Europe gas pipeline).
9. The major part of Russia's foreign trade turnover originates in Moscow, almost a third of Moscow's exports being oil and an even larger part gas. Moscow also accounts for the major part of foreign investments, that go into the sectors that are shaping the market-economy environment. The investment capital is likewise distributed largely via Moscow's banking system.
10. Projects in the Ural region, in the near-border north-western region and in the Kaliningrad region are being promoted as part of the EU's "Tacis" programme. The EBRD is funding mainly projects aiming to develop the petroleum complex, telecommunications, the financial infrastructure, and small-scale enterprises. The World Bank and some U.S. financial organisations are also sponsoring projects in the field of high-technology production processes and are acting as guarantors for private investors. The USA is the largest investor in Russia.

11. Credit and trade agreements with the German Treuhandanstalt (the organisation set up to oversee the privatisation of the East German economy after re-unification) and a number of German banks take into account the economic interests of the new German states. France's interests are concentrated primarily on the regions with natural gas resources and on Moscow (site of the nuclear industry). Japan, China and Korea are investing mainly in Russia's far eastern regions, while Greece, Cyprus and Turkey are showing interest in the Black Sea region.
12. In Ukraine, like in Russia, foreign economic activity is very unevenly distributed: in eastern Ukraine there is a very strong predominance of production for export, while western Ukraine profits from its geographic situation and the entrepreneurial activities of its population. The eastern regions with their largely Russian-speaking population are orientated more towards Russia, while the western regions tend more towards integration into the European economy.