

# Kfz-Markt Ukraine

KURZFASSUNG

## Management-Entscheidungsgrundlagen

Strukturen · Trends · Investitionsklima

Unterstützt durch

- Ministerium für Wirtschaft der Ukraine
- Botschaft der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland
- VDA Verband der Automobilindustrie
- UKRAUTOPROM Verband der Autohersteller der Ukraine

Herausgeber ist die Arbeitsgemeinschaft

BAADER CONSULTING GmbH  
UkrConsult GmbH  
WOLK & PARTNER CAR CONSULT GMBH

unter der Leitung von Dr. Victor Dombrowski,  
Wirtschaftsberater der Botschaft der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland

BAADER  
CONSULTING

**UkrConsult**



## Inhaltsverzeichnis

der Kurzfassung

Vorwort des Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) .....	3
Vorwort des Botschafters der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland .....	4
Vorwort des Präsidenten des Verbandes der Automobilhersteller der Ukraine UkrAutoProm .....	5
Einführung .....	6
A. Inhalts- Tabellen- und Abbildungsverzeichnis der Langfassung .....	8
1. Standort UKRAINE .....	14
1.1. Geopolitische Lage .....	14
1.2. Wirtschaftliche Entwicklung .....	14
1.3. Bevölkerungsstruktur und Einkommen .....	16
2. Verkehrsinfrastruktur .....	19
2.1. Eisenbahn .....	19
2.2. Flughäfen/Flugverbindungen .....	20
2.3. Straßen / Straßenverkehr .....	21
2.4. Tankstellen .....	22
3. Die Automobilmärkte .....	24
3.1 Der Pkw-Markt .....	27
3.2 Der Lkw-Markt .....	28
3.3 Der Busmarkt .....	29
4. Der Aftermarket für Pkw-Komponenten .....	32
B. Pressemitteilung .....	35
Arbeitsgemeinschaft .....	38
Werbung .....	39



**Vorwort** des Präsidenten des Verbandes  
der Automobilindustrie (VDA)

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Ukraine rückt immer näher an Europa heran, politisch aber auch wirtschaftlich - als direkter Nachbar der erweiterten Europäischen Union und als ein Land, das sich die starke Annäherung zum vereinten Europa zum Ziel gesetzt hat.

Auch die Automobilindustrie der Ukraine ist im Umbruch. Mit einem überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstum steigt rapide der Bedarf nach modernen Pkw. Und auch das Investitionsgut Nutzfahrzeug, seien es Lkw, seien es Busse, bekommt einen noch weiter steigenden Stellenwert. Zugleich ist natürlich auch in der Ukraine der Umstrukturierungsprozess der Industrie in vollem Gange. Zu diesem Prozess der Erneuerung trägt natürlich die steigende Präsenz ausländischer Unternehmen bei und zwar nicht nur mit ihren Vertriebsorganisationen, sondern auch mit Produktions- und Montagebetrieben in der Ukraine. Die Ukraine ist somit dabei, sich einen Platz im europäischen Fertigungsverbund der Automobilindustrie zu erarbeiten. Auch deutsche Unternehmen – Fahrzeughersteller wie Zulieferer – sind bereits in der Ukraine präsent.

Für einen steigenden Stellenwert der Ukraine in der Zukunft sprechen nicht nur die Entwicklung des Marktes sondern auch die Optionen für eine kostengünstige Fertigung, die das Land bietet. Umgekehrt kann gerade das Engagement der Automobilindustrie in der Ukraine einen ganz wichtigen Beitrag zu deren gesamtwirtschaftlicher Entwicklung leisten. Die Erfahrungen vieler Transformationsländer belegen, dass von kaum einer Branche so starke Beschäftigungs-, Wachstums- und Technologieimpulse ausgehen, wie von Fahrzeugherstellern und Zulieferern.

Mit der vorliegenden Studie werden umfassend die Daten zur Entwicklung des Automobilmarktes und der Automobilindustrie in der Ukraine dargestellt und zugleich auch die wichtigsten Rahmenfaktoren für ein erfolgreiches Engagement präsentiert. Sie enthält eine kompakte Darstellung der wichtigsten Unternehmen von der Industrie bis zum Automobilhandel. Sie ist damit eine sehr gute und umfassende Unterstützung für alle Unternehmen, die eine stärkere Präsenz im ukrainischen Markt prüfen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernd Gottschalk'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'B'.

Professor Dr. Bernd Gottschalk  
Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)



**Vorwort** des Botschafters der Ukraine  
in der Bundesrepublik Deutschland

Recht herzlich begrüße ich die Leser und Herausgeber des Reports „KFZ-Markt Ukraine“.

Die neue geopolitische Lage unseres Landes im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung und die aktuelle politische und wirtschaftliche Entwicklung geben der Ukraine eine Rolle in der globalen Strategie der weiteren Entwicklung der europäischen und der Weltgemeinschaft.

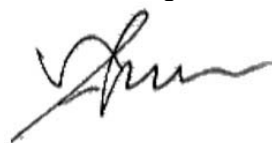
Die Integration der Ukraine in den Weltwirtschaftsraum ist ein außerordentlich wichtiger Prozess und verlangt eine entsprechende informative Begleitung, besonders in Zeiten von Reformen und Änderungen, die in unserem Land stattfinden.

Der Report "KFZ-Markt Ukraine" informiert über die wichtigsten Besonderheiten der gegenwärtigen Entwicklung des Automobilmarktes in der Ukraine und vermittelt Ihnen eine Vorstellung über interessante Perspektiven und das weitere Wachstum der Automotive-Branche in unserem Land.

Ich bin mir sicher, dass der Report „KFZ-Markt Ukraine“ einen Beitrag für die Entwicklung in der Zusammenarbeit der ukrainischen und ausländischen Unternehmen aus der Automobilindustrie leisten wird. Die in der Studie verarbeiteten Informationen werden dazu beitragen, ausländische Direktinvestitionen und moderne Technologien in die Ukraine zu leiten und das weitere Image unseres Landes zu stärken.

Ich wünsche den hochverehrten Lesern sowie den Herausgebern des Reports unerschöpfliche Energie und Optimismus bei der Realisierung von Plänen und Vorhaben, die auf eine Vertiefung der Integration des ukrainischen Staates in die Weltgemeinschaft zielen.

Hochachtungsvoll



Prof. Dr. Serhij FARENİK  
Botschafter der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland



**Vorwort** des Präsidenten des Verbandes der  
Automobilhersteller der Ukraine „UKRAUTOPROM“

Sehr geehrte Leser und Herausgeber des Reports „KFZ-MARKT  
UKRAINE“,

die vielseitigen und objektiven Informationen über die Ukraine, ihre Wirtschaft und die Entwicklung der wichtigsten Branchen unseres Landes der Weltgemeinschaft vorzustellen, ist während der gegenwärtigen Reformen in der Ukraine von besonderer Bedeutung.

Der Report „KFZ-MARKT UKRAINE“ spiegelt inhaltlich die Haupttendenzen des Aufbaus eines zeitgemäßen Investitionsklimas in unserem Land wider, gibt ein Bild über Entwicklungszustand und -aussichten der nationalen Automobilindustrie und informiert über die attraktiven Möglichkeiten des langfristigen Ausschöpfens des Branchenpotenzials durch ausländische Direktinvestitionen sowie moderne Handelsformen und Technologieprozesse.

Meiner Überzeugung nach wird der Report bestimmt zu einer aktiven Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen ukrainischen und ausländischen Unternehmen und Institutionen beitragen, das Heranziehen von Investitionsressourcen und neuen Technologien in die Automobilindustrie der Ukraine fördern sowie die weitere Integration unseres Landes in die Weltwirtschaftsgemeinschaft unterstützen.

Ich wünsche den Lesern dieses Reports, interessante und langfristige Kontakte in der Ukraine auf- und auszubauen sowie die neuen effizienten Geschäftsmöglichkeiten zu entdecken. Den Herausgebern wünsche ich, mit neuem gestalterischen Streben an der Weiterentwicklung des positiven Geschäftsimago der Ukraine mitzuarbeiten.

Hochachtungsvoll

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Liaschov". The signature is fluid and cursive.

Vadim T. LIASCHOV  
Präsident UKRAUTOPROM Verband der Automobilhersteller der Ukraine

## Einführung

Das Zentrum der Automobilindustrie verschiebt sich nach Osten, das ist das Fazit der Entwicklung der letzten Jahre. Die Länder in Zentral- und Osteuropa werden, bei weitgehend gesättigten westlichen KFZ-Märkten, zu einem wichtigen Wachstumsmotor der Automobilkonjunktur.

Mit einem Absatzmarkt von 47 Mio. Einwohnern und einem realen Wachstum des BIP in 2004 von 12,1% bietet die Ukraine zukünftig ein enormes automobiles Wachstumspotential in Europa. Die Entwicklung der Automobilindustrie in der Ukraine spiegelt diese Wachstumsdynamik in ihren KFZ-Produktions- und Zulassungszahlen wieder. Die Kfz-Industrie spielt in diesem Wachstumsprozess eine Schlüsselrolle, sowohl als Arbeitgeber mit sprunghaft wachsendem Beschäftigungsbedarf, aber auch mit ihren neuesten Kfz-Modellen als sichtbarer Träger einer Modernisierung dieser Industrie im nach wie vor stark überalterten Fahrzeugbestand.

Die Idee zum Report „Kfz-Markt Ukraine“ entstand aus Gesprächen mit der Botschaft der Ukraine in Deutschland und in der Folge eines Besuchs des ukrainischen Botschafters, Prof. Dr. Serhij Farenik, auf der IAA-Nutzfahrzeug Ausstellung im September 2004 in Hannover.

Als Grundlage für den Einstieg in den Kfz-Markt der Ukraine und als Ausgangsbasis für vertiefende Recherchen in Einzelsegmenten des Automotive Marktes sind in der Langfassung des Reportes alle Bereiche - Pkw, Lkw, Bus, Zulieferteile und Aftermarket - bewusst zusammengefasst worden.

Ein wichtiges Ziel des Reports besteht darin, primärstatistische und branchenspezifische Informationsquellen zu erschließen, um auch bei weiterführenden Fragestellungen die Möglichkeit zu haben, über stets aktuelle und detaillierte Ausgangsinformationen verfügen zu können.


Dank der Unterstützung durch UKRAUTOPROM, dem Verband der Automobilhersteller der Ukraine und der für den ukrainischen Kfz-Markt relevanten Ministerien konnte ein fundierter Datenbestand als unterstützende Entscheidungsgrundlage aufgebaut werden, der in der Studie bezogen auf Produktion, Bestand, Import, Export, Erstregistrierungen und den Aftermarket in verschiedenen Übersichten dargestellt ist.

Im Einzelfall kann es bei den Daten zu Abweichungen bei bisher im Westen veröffentlichten Daten kommen. Dies liegt insbesondere an abweichenden Erfassungskriterien und abweichenden Fahrzeugkategorien. Wichtig ist jedoch, die jeweiligen Einzelpotenziale in ihrer Bedeutung am derzeitigen Kfz-Markt zu verdeutlichen und so den Einstieg zu finden in einzelspezifische Recherchen, je nach Interessenlage.

Die Arbeitsgemeinschaft UkrAutomotive dankt der Botschaft der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland und den beteiligten Ministerien der Ukraine für die Unterstützung dieses Reports. Ein besonderer Dank geht an das Team von UKRAUTOPROM, den Verband der Automobilhersteller der Ukraine unter der Führung seines Präsidenten, Herrn Vadim T. Liaschov. Ein Dank geht auch an den VDA, Frankfurt/M., der von Anbeginn das Projekt mit Informationsmaterial und nützlichen Hinweisen unterstützt hat. Wir danken der Geschäftsführung und den Mitarbeitern von STATINFORMCONSULTING für die zur Verfügung gestellten Daten und Informationen. Nicht zuletzt geht ein besonderer Dank an die bfai (Bundesstelle für Außenhandelsinformation), Köln, die mit ihrem Repräsentanten in Kiew, Dr. Harald Meyer, und seinen Materialien sehr zum Verständnis des ukrainischen Kfz-Marktes beigetragen hat. Wir danken auch der Rechtsanwaltsgesellschaft BEITEN BURKHARDT für die Unterstützung bei den rechtlichen Fragen. Abschließend noch ein herzlicher Dank an EUROCAR (Ukraine) und AutoConsulting, die mit aktuellen Berichten und Informationen den Report unterstützt haben.

Bitte beachten Sie, dass es sich bei dem **vorliegenden Report** um eine **Kurzfassung** handelt, die nur einen ersten Überblick über den Kfz-Markt in der Ukraine vermitteln kann. Diejenigen, die einen breiten und zugleich tiefen Einblick in die Strukturen und Entwicklungen des ukrainischen Kfz-Marktes erhalten wollen, bekommen in Teil A der vorliegenden Kurzfassung schon einmal einen Einblick in das Inhalts-, Tabellen- und Abbildungsverzeichnis der Langfassung der Studie, die bei der Arbeitsgemeinschaft UkrAutomotive bestellt werden kann.

Im Namen der Arbeitsgemeinschaft UkrAutomotive



Dr. Victor Dombrowski

Wirtschaftsberater der Botschaft der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland

## **Inhalts- Tabellen- und Abbildungsverzeichnis der Langfassung**

### INHALTSVERZEICHNIS

**Vorwort** des Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

**Vorwort** des Botschafters der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland

**Vorwort** des Präsidenten des Verbandes der Automobilhersteller der Ukraine  
„UKRAUTOPROM“

### **Einführung**

### **Executive Summary**

### **1 Standort Ukraine**

- 1.1 Geopolitische Lage
- 1.2 Wirtschaftliche Entwicklung
- 1.3 Rahmenbedingungen für ausländische Investoren
  - 1.3.1 Rechtsgrundlagen
  - 1.3.2 Definition von Auslandsinvestitionen
  - 1.3.3 Allgemeine Rahmenbedingungen
  - 1.3.4 Registrierung ausländischer Investitionen
  - 1.3.5 Schutz der Rechte ausländischer Investoren
- 1.4 Bevölkerungsstruktur und Einkommen
  - 1.4.1 Bevölkerungsstruktur und -prognose
  - 1.4.2 Einkommensentwicklung

### **2 Verkehrsinfrastruktur**

- 2.1 Eisenbahn
- 2.2 Flughäfen/Flugverbindungen
- 2.3 Straßen / Straßenverkehr
- 2.4 Straßenunfälle
- 2.5 Kraftstoffverbrauch
- 2.6 Tankstellen
- 2.7 Technischer Überwachungsdienst („Techosmotr“)
- 2.8 Kfz-Versicherungssystem
- 2.9 Kfz-Besteuerungssystem

### **3 Strukturdaten der Automobile und Kfz-Teile/-Zubehör produzierenden Industrie nach Oblasten**

- 3.1 Unternehmen und Beschäftigte
- 3.2 Löhne und Gehälter
- 3.3 Umsatz

### **4 Die Automobil-Märkte**

- 4.1 Der Pkw-Markt (inkl. Kombinationskraftwagen)
  - 4.1.1 Produktion (insgesamt und nach Herstellern)
  - 4.1.2 Import und Export von Pkw
  - 4.1.3 Pkw-Bestand
  - 4.1.4 Erstregistrierungen
  - 4.1.5 Entwicklungstendenzen auf dem Pkw-Markt der Ukraine
  - 4.1.6 Firmenkurzprofile ausgewählter Hersteller
- 4.2 Der Lkw-Markt (ohne Lkw für besondere Zwecke)
  - 4.2.1 Produktion von Lkw (insgesamt und nach Herstellern)
  - 4.2.2 Import und Export von Lkw
  - 4.2.3 Lkw-Bestand
  - 4.2.4 Erstregistrierungen
  - 4.2.5 Firmenkurzprofile ausgewählter Hersteller
  - 4.2.6 Entwicklungstendenzen auf dem Lkw-Markt der Ukraine
- 4.3 Der Busmarkt (inkl. Minibusse)
  - 4.3.1 Produktion von Bussen (insgesamt und nach Herstellern)
  - 4.3.2 Import und Export von Bussen
  - 4.3.3 Bus-Bestand
  - 4.3.4 Erstregistrierungen
  - 4.3.5 Entwicklungstendenzen auf dem Bus-Markt der Ukraine
  - 4.3.6 Firmenkurzprofile ausgewählter Hersteller

### **5 Der Markt für Kfz-Komponenten**

- 5.1 Produktion
- 5.2 Der Aftermarket für Pkw-Komponenten
  - 5.2.1 Begriffsdefinitionen und Abgrenzungen
  - 5.2.2 Die Marktsituation 2004
  - 5.2.3 Die Marktentwicklung bis 2010
  - 5.2.4 Jährliche Ausgaben der Autofahrer für Pkw-Komponenten (nur Material)

### **6 Ranking der wichtigsten Hersteller im Automotive-Market der Ukraine nach Umsatz 2004**

- 6.1 Produzenten von Pkw, Lkw und Busse
  - 6.1.1 Pkw
  - 6.1.2 Lkw
  - 6.1.3 Busse

- 6.2 Produzenten von Karosserien, Aufbauten, Anhängern und Wohnanhängern
  - 6.2.1 Karosserien
  - 6.2.2 Wohnanhänger
  - 6.2.3 Aufbauten
  - 6.2.4 Teile für die Aufbauten und Anhänger
- 6.3 Produzenten von Teilen und Zubehör (OEM/AM)
  - 6.3.1 Auto-Radio
  - 6.3.2 Batterien/Accumulatoren
  - 6.3.3 Elektrik/Elektronik/elektrische Anlagen
  - 6.3.4 Armaturen
  - 6.3.5 Kfz-Filter
  - 6.3.6 Kfz-Klimaanlagen
  - 6.3.7 Sonstige Teile/Zubehör
- 6.4 Motoren und Motorenteile
- 6.5 Autoglas/Windschutzscheiben
- 6.6 Autochemie
  - 6.6.1 Motorenöle und Schmierstoffe
  - 6.6.2 Autopflege
  - 6.6.3 Hydraulische Flüssigkeiten und sonstige Chemie (z.B. Kühlerfrostschutz etc.)
- 6.7 Reifen (Neureifen, runderneuerte Reifen, sonstige Gummiteile)

## **7 Ranking der wichtigsten Groß- und Einzelhändler im Automotive-Market der Ukraine nach Umsatz 2004 im Aftermarket**

- 7.1 Großhändler von neuen und gebrauchten Pkw, Lkw und Bussen
- 7.2 Großhandel für Kfz-Teile, -Zubehör, -Reifen und -Autolacke
- 7.3 Einzelhandel für Kfz-Teile, -Zubehör und -Reifen

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abbildung 01: Die Ukraine als Präsidentialrepublik
- Abbildung 02: Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes (BIP)
- Abbildung 03: Ukraine Exportgüter 2004
- Abbildung 04: Ukraine Importgüter 2004
- Abbildung 05: Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes der Ukraine im Ländervergleich
- Abbildung 06: Ausländische Direktinvestitionen
- Abbildung 07: Zufluss von ausländischen Direktinvestitionen
- Abbildung 08: Kredite an den privaten Sektor
- Abbildung 09: Monatslöhne in der Ukraine 2004
- Abbildung 10: Regionale Lohnunterschiede in der Ukraine (Juni 2005)
- Abbildung 11: Kfz-Bestände ausgewählter MOE-Länder
- Abbildung 12: Krafffahrzeugdichte (Pkw u. Nkw) ausgewählter MOE-Länder
- Abbildung 13: Neuwagenverkäufe nach Regionen
- Abbildung 14: Der Pkw-Markt: Produktion und Montage 2001 bis 2004
- Abbildung 15: Der Pkw-Markt: Handels- und Direktimport 2001-2004
- Abbildung 16: Der Pkw-Markt: Export 2001-2004
- Abbildung 17: Der Pkw-Markt: Struktur der Markenherkunft
- Abbildung 18: Der Pkw-Markt: Bestand nach Altersstruktur
- Abbildung 19: Der Pkw-Markt: Erstregistrierung 2004 nach Baujahr
- Abbildung 20: Standorte ausgewählter Hersteller
- Abbildung 21: Der Lkw-Markt: Produktion
- Abbildung 22: Der Lkw-Markt: Importe
- Abbildung 23: Der Lkw-Markt: Handelsimporte nach Herkunftsländern 2004
- Abbildung 24: Der Lkw-Markt: Exporte 2001-2004
- Abbildung 25: Der Lkw-Markt: Bestand nach Fahrzeugtyp
- Abbildung 26: Lkw-Erstregistrierungen nach Fahrzeugart 2004
- Abbildung 27: Lkw-Erstregistrierung nach Marken 2004 (Kastenaufbau)
- Abbildung 28: Der Lkw-Markt: Erstregistrierung nach Marken 2004 (Pritschen-Lkw)
- Abbildung 29: Der Lkw-Markt: Erstregistrierungen nach Marken 2004 (Zugmaschinen)
- Abbildung 30: Der Lkw-Markt: Erstregistrierungen nach Marken 2004 (Kipper)
- Abbildung 31: Der Lkw-Markt: Erstregistrierungen nach Baujahr 2004
- Abbildung 32: Der Bus-Markt: Produktion und Montage 2001-2004
- Abbildung 33: Der Bus-Markt: Importe 2001-2004
- Abbildung 34: Der Bus-Markt: Bestand nach Markenherkunft
- Abbildung 35: Der Bus-Markt: Entwicklung der Erstregistrierungen 2002-2004
- Abbildung 36: Der Bus-Markt: Erstregistrierungen nach Altersstruktur 2004
- Abbildung 37: Der Bus-Markt: Erstregistrierungen 2004 (Neufahrzeuge)
- Abbildung 38: Der Bus-Markt: Erstregistrierungen 2004 (Alter 1-3 Jahre)
- Abbildung 39: Der Bus-Markt: Erstregistrierungen 2004 (Alter 3-5 Jahre)
- Abbildung 40: Der Bus-Markt: Erstregistrierungen 2004 (Alter 5-8 Jahre)
- Abbildung 41: Der Bus-Markt: Erstregistrierungen 2004 (Alter 8-10 Jahre)
- Abbildung 42: Der Bus-Markt: Erstregistrierungen 2004 (10 Jahre u. älter)
- Abbildung 43: Begriffsdefinitionen zum Kfz-Komponentenmarkt
- Abbildung 44: Pkw-Units in Operation (UIO) Ukraine 2000 – 2004
- Abbildung 45: Aftermarket für Pkw-Komponenten
- Abbildung 46: Aftermarket-Ländervergleich 2004
- Abbildung 47: Pkw-Prognose Units in Operation (UIO) Ukraine 2010
- Abbildung 48: Aftermarket-Szenario für Pkw-Komponenten in der Ukraine -2010-
- Abbildung 49: Entwicklung der Pkw-Komponenten-Ausgaben pro Pkw/Jahr

## TABELLENVERZEICHNIS

- Tabelle 01: Entwicklung ausgewählter Indikatoren in der Ukraine 2001-2006  
 Tabelle 02: Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes in der Ukraine im Vergleich 2003-2006  
 Tabelle 03: Entwicklung der Verbraucherpreise in der Ukraine im Vergleich 2003-2006  
 Tabelle 04: Ausländische Direktinvestitionen in der Ukraine zum 01.01.2005  
 Tabelle 05: Unternehmensbesteuerung in der Ukraine 2005  
 Tabelle 06: Besteuerung von in der Ukraine erwirtschafteten Erträgen 2005  
 Tabelle 07: Die Bevölkerung der Ukraine nach Gebieten zum 01.05.2005  
 Tabelle 08: Die Entwicklung der Bevölkerung der Ukraine 1990-2005  
 Tabelle 09: Die Bevölkerung der Ukraine nach Altersgruppen 1989 und 2001  
 Tabelle 10: Anzahl der privaten Haushalte und Haushaltsgröße in der Ukraine im Vergleich  
 Tabelle 11: Prognose der Bevölkerung der Ukraine bis 2030  
 Tabelle 12: Einkommensentwicklung in der Ukraine 2000-2004  
 Tabelle 13: Entwicklung der öffentlichen Eisenbahn der Ukraine 2000-2003  
 Tabelle 14: Flughäfen in der Ukraine  
 Tabelle 15: Länge und Dichte des Straßennetzes i. d. Ukraine im Vergleich 2000-2003  
 Tabelle 16: Straßenunfälle in der Ukraine im Vergleich 2000-2003  
 Tabelle 17: Kraftstoffverbrauch in der Ukraine im Vergleich 2000-2003  
 Tabelle 18: Besteuerung von Fahrzeugen in der Ukraine 2005  
 Tabelle 19: Unternehmen i. d. Kraftfahrzeugindustrie der Ukraine nach Oblasten 2004  
 Tabelle 20: Unternehmen i. d. Kraftfahrzeugindustrie der Ukraine nach Oblasten 2004  
 Tabelle 21: Unternehmen und Beschäftigte in der Kraftfahrzeugindustrie der Ukraine im Vergleich 2003/2004  
 Tabelle 22: Löhne und Gehälter in der Kraftfahrzeugindustrie der Ukraine im Vergleich 2003/2004  
 Tabelle 23: Löhne und Gehälter in der Kraftfahrzeugindustrie der Ukraine nach Oblasten 2004  
 Tabelle 24: Löhne und Gehälter in der Kraftfahrzeugindustrie der Ukraine im Vergleich 2003/2004  
 Tabelle 25: Umsatz der Kraftfahrzeugindustrie der Ukraine nach Oblasten 2004  
 Tabelle 26: Kfz-Nachfrageindikatoren 2004  
 Tabelle 27: Verkaufszahlen nach Pkw-Klassen 2004  
 Tabelle 28: Der Pkw-Markt: Verkäufe (Neuwagen) nach Regionen / Oblasten 2004  
 Tabelle 29: Der Pkw-Markt: Produktion und Montage 2001-2004  
 Tabelle 30: Der Pkw-Markt: Produktion und Montage nach Herstellern 2001-2004  
 Tabelle 31: Der Pkw-Markt: Handels- und Direktimporte  
 Tabelle 32: Der Pkw-Markt: Importe nach Herkunftsländern 2004  
 Tabelle 33: Der Pkw-Markt: Exporte 2001-2004  
 Tabelle 34: Der Pkw-Markt: Bestand nach Marken 2004  
 Tabelle 35: Der Pkw-Markt: Bestand nach Alterstruktur  
 Tabelle 36: Der Pkw-Markt: Indikatoren einer Bestandsverjüngung  
 Tabelle 37: Pkw-Erstregistrierungen in 2004 nach Baujahr  
 Tabelle 38: Der Pkw-Markt: Entwicklung der Erstregistrierungen nach Marken  
 Tabelle 39: Der Pkw-Markt: Entwicklungstendenzen bis 2010  
 Tabelle 40: Der Pkw-Markt: Wachsender Neufahrzeuganteil 2001-2004  
 Tabelle 41: Der Lkw-Markt: Produktion 2001 – 2004  
 Tabelle 42: Der Lkw-Markt: Importe 2001-2004  
 Tabelle 43: Der Lkw-Markt: Handelsimporte nach Herkunftsländern 2004  
 Tabelle 44: Der Lkw-Markt: Exporte 2001-2004  
 Tabelle 45: Der Lkw-Markt: Bestand nach Marken  
 Tabelle 46: Der Lkw-Markt: Bestand nach Marken und Typ (Bordwand u. Pritschen)  
 Tabelle 47: Der Lkw-Markt: Bestand nach Marken und Typ (Kipper)  
 Tabelle 48: Der Lkw-Markt: Bestand n. Marken und Typ (Zug- u. Sattelzugmaschinen)  
 Tabelle 49: Der Lkw-Markt: Bestand nach Marken und Typ (Lkw mit Kastenaufbau)  
 Tabelle 50: Der Lkw-Markt: Bestand nach Altersstruktur  
 Tabelle 51: Der Lkw-Markt: Erstregistrierungen nach Fahrzeugarten 2004  
 Tabelle 52: Der Lkw-Markt: Erstregistrierungen nach Baujahr in 2004

- Tabelle 53: Der Bus-Markt: Produktion und Montage 2001-2004
  - Tabelle 54: Der Bus-Markt: Importe 2001-2004
  - Tabelle 55: Der Bus-Markt: Handelsimporte nach Herkunftsländern und Wert 2005
  - Tabelle 56: Importstruktur nach Außenhandelsklassifikation 2004
  - Tabelle 57: Der Bus-Markt: Exporte 2001-2004
  - Tabelle 58: Der Bus-Markt: Bestand nach Markenherkunft
  - Tabelle 59: Der Bus-Markt: Bestand nach Marken
  - Tabelle 60: Bus-Bestand nach Altersstruktur
  - Tabelle 61: Der Bus-Markt: Entwicklung der Erstregistrierungen ausgewählter Marken
  - Tabelle 62: Der Bus-Markt: Erstregistrierung nach Altersstruktur 2004
  - Tabelle 63: Erstregistrierungen nach Marken 2004
  - Tabelle 64: Produktion von Kfz-Teilen und Zubehör (Warengruppe: 34.30.20)
  - Tabelle 65: Aftermarketvolumen für Pkw-Komponenten nach Sortimentsgruppen (nur Material)
  - Tabelle 66: Pkw-Komponenten Szenarien auf einen Blick
- 

Die Langfassung des Reportes „Kfz-Markt UKRAINE“ können Sie direkt bei der Arbeitsgemeinschaft **UkrAutomotive** bestellen.

## 1. Standort Ukraine

### 1.1 Geopolitische Lage

Die Ukraine (ukrainisch: Ukrajina) ist mit einer Gebietsfläche von 603.700 qkm flächenmäßig der größte Staat nach Russland in Europa. Hauptstadt ist Kyiv mit 2,6 Mio. Einwohnern. Verwaltungsmäßig ist das Territorium der Ukraine in 24 Bezirke (Oblaste) und zwei republikunmittelbare Großstädte mit dem Status eines Oblasts - Kyiv und Sewastopol - sowie die autonome Republik Krim unterteilt. Die Oblaste sind jeweils in 10 bis 30 Kreise (Rayons) und diese wiederum in Gemeinden unterteilt.

Großstädte mit 500.000 und mehr Einwohnern sind Kyiv (2,6 Mio. Einwohner), Charkiv (1,6 Mio.), Donezk (1,2 Mio.), Dnipropetrowsk (1,1 Mio.), Odesa (1,1 Mio.), Zaporishja (900.000), Lviv (840.000), Krywyj Rih (780.000) Mykolajiv (500.000) und Mariupol (500.000).

Die Währung ist die Hrywnja (UAH). Im April 2005 entsprach 1 EUR ca. 7 UAH.

Die Vorteile der Ukraine sind u.a. die hervorragende geographische Lage, ein großer Markt mit fast 48 Mio. Konsumenten, eine gut diversifizierte Volkswirtschaft und Lohnkosten, die derzeit bei weniger als 10% des EU-Durchschnitts liegen.

### 1.2 Wirtschaftliche Entwicklung

Die Ukraine war mit einem Anstieg der Industrieproduktion von offiziell 12,5% in 2004 die am schnellsten wachsende Wirtschaft in Europa. Aufgrund von zwei Regierungswechseln und marktwirtschaftlichen Maßnahmen der ukrainischen Regierung war in 2005 aber nur ein BIP-Wachstum von 2,4% zu verzeichnen. Ende 2005 hat die Regierung die Vorhaben zur Reprivatisierung in der Ukraine zurückgezogen und sich auf eine enge Zusammenarbeit mit den oligarchisch strukturierten Wirtschaftskreisen geeinigt.

<b>Entwicklung ausgewählter Indikatoren in der Ukraine 2001 – 2006</b>						
<b>Ausgewählte Indikatoren</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006<sup>1)</sup></b>
- Veränderung zum Vorjahr in % -						
<b>BIP (real)<sup>2)</sup></b>	9,2	5,2	9,6	12,1	2,4	4,5
<b>Industrieproduktion (real)</b>	14,2	7,0	15,7	12,5	3,1	5,3
<b>Inflation (Jahresdurchschnitt)</b>	12,3	0,8	5,2	9,0	12,0	8,0
<b>Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)</b>	11,8	10,1	9,1	7,8	7,5	9,0
- in Mio. EUR -						
<b>Güterexporte (Mio. EUR)</b>	19.075	19.732	20.959	26.868	27.570	29.960
<b>Güterimporte (Mio. EUR)</b>	18.854	18.982	21.197	23.862	25.600	29.090
<b>Ausländische Direktinvestitionen (Mio. EUR)<sup>3)</sup></b>	858	732	1.257	1.378	1.870	3.630
- in UAH -						
<b>Wechselkurs (Jahresdurchschnitt):</b>						
- UAH gegenüber EUR	4,8	5,0	6,0	6,6	6,8	6,8
- UAH gegenüber USD	5,4	5,3	5,3	5,3	5,1	5,0
1) Prognose 2) BIP-Entwicklung nach Weltbank-Repräsentanz in der Ukraine für 2005 bei ca. 6 bis 7% 3) Nettozufluss Quellen: Bank Austria Creditanstalt; Ukrainische Nationalbank, Ministerrat der Ukraine						

**Tabelle 01: Entwicklung ausgewählter Indikatoren in der Ukraine 2001-2006**

Auch im europäischen und internationalen Vergleich sind die Wachstumsraten für die Jahre 2003 bis 2005 als recht gut zu bewerten: Das BIP-Wachstum der Ukraine lag jeweils über dem der EU-25-Staaten und dem Wachstum in Japan. Auch die Erwartungen für 2006 mit 4,5% liegen ein gutes Stück über denen der EU, der USA und Japans.

<b>Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes in der Ukraine im Vergleich 2003 – 2006</b>				
<b>Land/Gebiet</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006<sup>1)</sup></b>
- Veränderungen zum Vorjahr in % -				
<b>Ukraine</b>	<b>9,6</b>	<b>12,1</b>	<b>2,4</b>	<b>4,5</b>
Deutschland	-0,1	1,6	0,8	1,6
Polen	3,8	5,3	4,4	4,5
Tschechien	3,7	4,0	4,0	4,2
EU-15	0,9	2,3	1,9	2,2
EU-25	1,0	2,4	2,0	2,3
USA	3,1	4,4	3,6	3,0
Japan	1,4	2,7	1,1	1,7
1) Prognose Quellen: IWF, EU-KOM, Ministerrat der Ukraine				

**Tabelle 02: Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes in der Ukraine im Vergleich 2003-2006**

Der Anstieg der ausländischen Direktinvestitionen in der Ukraine auf 1,378 Mrd. EUR in 2004 und die Erwartungen für 2005 und 2006 spiegeln die zunehmende Attraktivität der ukrainischen Wirtschaft und das wachsende Vertrauen von Investoren wider.

<b>Ausländische Direktinvestitionen in der Ukraine zum 01.01.2005</b>		
<b>Land</b>	<b>Direktinvestitionen zum 01.01.2005</b>	
	<b>Mio. USD</b>	<b>%</b>
<b>Gesamt</b>	<b>8.353,9</b>	<b>100,0</b>
- USA	1.153,7	13,8
- Zypern	1.035,6	12,4
- Vereinigtes Königreich	895,9	10,7
<b>- Deutschland</b>	<b>631,6</b>	<b>7,6</b>
- Niederlande	548,3	6,6
- Jungferninseln (GB)	543,8	6,5
- Russland	457,5	5,5
- Schweiz	411,3	4,9
- Österreich	345,6	4,1
- Polen	192,3	2,3
- Ungarn	179,1	2,1
- Nordkorea	172,4	2,1
- Sonstige	1.786,8	21,4
Quelle: UkrStat		

**Tabelle 03: Ausländische Direktinvestitionen in der Ukraine zum 01.01.2005**

Angesichts der Tatsache, dass die Ukraine neben ihren Erfahrungen im Automobilbau eines der niedrigsten Lohnkostenniveaus in Europa bietet und gleichzeitig über gut ausgebildete und qualifizierte Fachkräfte verfügt, dürften die ausländischen Investitionen - insbesondere was die Produktion von Automobilen und Kfz-Teilen betrifft – zukünftig noch stärker ansteigen.

### **1.3 Bevölkerungsstruktur und Einkommen**

#### **1.3.1 Bevölkerungsstruktur und -prognose**

Zum 01.05.2005 hatte die Ukraine insgesamt 47,135 Mio. Einwohner. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 78 Einwohnern pro qkm.

Im Zeitraum von 1990 bis 2005 sank die Einwohnerzahl von 51,944 Mio. um 9,3% auf 47,135 Mio.

<b>Die Bevölkerung der Ukraine nach Gebieten zum 01.05.2005</b>			
<b>Oblaste (Bezirke)</b>	<b>gesamt</b>	<b>städtisch</b>	<b>ländlich</b>
<b>Ukraine gesamt</b>	<b>47.134.675</b>	<b>31.940.524</b>	<b>15.194.151</b>
Krym	1.990.308	1.251.993	738.315
Vinniza	1.713.280	812.483	900.797
Volyn	1.043.046	526.269	516.777
Dnipropetrowsk	3.464.251	2.884.807	579.444
Donezk	4.652.283	4.200.001	452.282
Shitomyr	1.339.401	758.197	581.204
Zakarpattje	1.246.714	461.794	784.920
Zaporishja	1.871.104	1.423.992	447.112
Ivano-Frankivsk	1.391.470	590.697	800.773
Kyiv	1.773.569	1.049.826	723.743
Kirowograd	1.077.835	656.354	421.481
Lugansk	2.428.275	2.095.442	332.833
Lviv	2.582.523	1.548.371	1.034.152
Mykolajiv	1.225.662	820.321	405.341
Odesa	2.409.169	1.590.170	818.999
Poltawa	1.565.807	933.204	632.603
Rivne	1.158.997	545.952	613.045
Summy	1.237.770	812.873	424.897
Ternopil	1.116.826	478.093	638.733
Charkiv	2.838.417	2.245.213	593.204
Cherson	1.134.012	685.069	448.943
Chmelnicz	1.382.940	723.824	659.116
Tscherkassy	1.351.129	739.249	611.880
Tschernivzi	910.077	372.463	537.614
Tschernigiv	1.180.740	707.009	473.731
Kyiv, Stadt	2.670.706	2.670.706	-
Sewastopol, Stadt	378.364	356.152	22.212
Quelle: Ukrstat			

**Tabelle 04: Die Bevölkerung der Ukraine nach Gebieten zum 01.05.2005**

<b>Die Entwicklung der Bevölkerung der Ukraine 1990 – 2005</b>				
<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2002</b>	<b>2005</b>
<b>- Mio. Einwohner -</b>				
51,944	51,297	48,923	48,003	47,135
Quellen: Ukrstat, Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, World Populations Prospects (medium variant)				

**Tabelle 05: Die Entwicklung der Bevölkerung der Ukraine 1990 - 2005**

### 1.3.2 Einkommensentwicklung

Im Vergleich mit anderen Ländern fällt das recht niedrige Pro-Kopf-Einkommen in der Ukraine auf. Zu Marktpreisen lag es in 2003 bei 1.200 EUR und betrug damit weniger als 10% des Durchschnitts der alten EU-15. Berechnet man es jedoch zu Kaufkraftparitäten, so erhält man für 2003 ein Pro-Kopf-Einkommen von rd. 5.000 EUR. Damit liegt die Ukraine dann in etwa auf dem Niveau von Rumänien und Bulgarien. Das Einkommen der Bevölkerung in der Ukraine betrug 2004 insgesamt nach unseren Hochrechnungen rd. 257 Mrd. UAH. Damit lag das monatliche Pro-Kopf Einkommen 2004 durchschnittlich bei 586 UAH.

<b>Einkommensentwicklung in der Ukraine 2000 - 2004</b>					
<b>Berichtsmerkmal</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Einkommen der Bevölkerung (Mrd. UAH)	128,7	158,0	185,1	215,8	257,0
Monatliches Pro-Kopf-Einkommen (UAH)	230	311	376	462	586
Veränd. zum Vorjahr in %	+29,2	+35,2	+20,9	+22,9	+26,8
1) eigene Hochrechnung auf der Basis der Daten von Januar bis August 2004 Quellen: Ukrstat; eigene Hochrechnung (Jahr 2004)					

**Tabelle 06: Einkommensentwicklung in der Ukraine 2000 – 2004**

Die aktuelle Informationen zur Einkommensentwicklung in der Ukraine nach Branchen und Regionen siehe [www.botschaft-ukraine.de](http://www.botschaft-ukraine.de)

## 2 Verkehrsinfrastruktur

### 1.4 Eisenbahn

Die Ukraine hat derzeit 1684 Eisenbahnstationen, davon 126 Hauptbahnhöfe. Die Länge des öffentlichen Eisenbahnnetzes der Ukraine betrug in 2003 insgesamt 22.051 km. Davon waren 32,5% zwei- oder mehrgleisig und 42,3% elektrifiziert. Zum Vergleich: In Deutschland betrug die Länge des Eisenbahnnetzes 2003 36.044 km, wovon 49,8% zwei- oder mehrgleisig und 55,0% elektrifiziert waren. Die Eisenbahnnetzdicke in der Ukraine lag 2003 bei 36,3 km pro 1.000 qkm (Deutschland: 101 km pro qkm).

Der Personenverkehr der Eisenbahn nahm in der Ukraine im Zeitraum von 2000 bis 2003 um 3,2% auf 536.300 Personen ab bzw. um 1,5% auf 52.558 Personenkilometer zu. Zum Vergleich: In Deutschland wurden in 2003 mit der Eisenbahn 1.681.700 Personen befördert und die Beförderungsleistung betrug 69.535 Personenkilometer. Der über die Eisenbahn abgewickelte Güterverkehr nahm im Zeitraum von 2000 bis 2003 um 24,7% auf 445,5 Mio. Tonnen bzw. um 30,3% auf 225.287 Mio. Tonnenkilometer zu. Zum Vergleich: In Deutschland lag der über die Eisenbahn laufende Güterverkehr 2003 bei 267,9 Mio. Tonnen bzw. bei 73.951 Mio. Tonnenkilometer.

Alle größeren Städte sind an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Hauptstadt Kyiv hat direkte Zugverbindungen mit Wien/Österreich, Warschau/Polen, Budapest/Ungarn, Bukarest/Rumänien, Bratislava/Slowakei, Berlin/Deutschland und allen ehemaligen Republiken der UdSSR.

In 2005 sind u.a. Schnellverbindungen zwischen den Städten Kyiv – Charkow, Kyiv – Odesa, Kyiv – Lviv und Kiv – Dnepropetrovsk geplant.

<b>Entwicklung der öffentlichen Eisenbahn der Ukraine 2000 - 2003</b>				
<b>Berichtsmerkmal</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>Länge des öffentlichen Eisenbahnnetzes (km)</b>	<b>22.302</b>	<b>22.219</b>	<b>22.079</b>	<b>22.051</b>
- davon zweigleisig und mehr (km)	6.199	7.328	7.185	7.170
- davon elektrifiziert (km)	9.170	9.328	9.250	9.322
<b>Eisenbahnnetzdicke (km pro 1.000 qkm)</b>	<b>36,9</b>	<b>36,8</b>	<b>36,6</b>	<b>36,3</b>
<b>Laufleistungen der Züge</b>				
- Mio. Zug-km	243,3	.	259,3	259,3
- Mio. Bruttotonnen-km	379.726	379.723	416.049	416.049
<b>Öffentlicher Schienenverkehr</b>				
<b>- Personenverkehr</b>				
-- Mio. Personen	554,0	553,2	523,1	536,3
-- Mio. Personenkilometer	51.767	52.661	50.544	52.558
<b>- Güterverkehr</b>				
-- Mio. Tonnen	357,4	370,2	392,6	445,5
-- Mio. Tonnenkilometer	172.840	177.465	193.141	225.287
Quellen: Ukrstat, UIC, eigene Berechnungen				

**Tabelle 07: Entwicklung der öffentlichen Eisenbahn der Ukraine 2000 - 2003**

## 1.5 Flughäfen/Flugverbindungen

Der modernste Flughafen in der Ukraine ist der Flughafen Boryspil in rd. 20 km Entfernung von Kyiv. Alle bekannten Flughäfen mit ihrem jeweiligen Status bzw. der Nutzung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

<b>Internationale Flughäfen in der Ukraine</b>			
<b>Name</b>	<b>Ort</b>	<b>Name</b>	<b>Ort</b>
Antonov	Antonov	Mariupol	Mariupol
Boryspil	Kyiv	Mykolaiv	Mykolaiv
Cherkasy	Cherkasy	Odesa	Odesa
Chernivtsi	Chernivtsi	Osnova	Kharkiv
Dnipropetrovsk	Dnipropetrovsk	Rivne	Rivne
Donetsk	Donetsk	Simferopol	Simferopol
Ivano Frankivsk	Ivano Frankivsk	Uzhhorod	Uzhhorod
Lozuvatka	Kryvyi Rih	Zaporizhzhia (Mokraya)	Zaporizhzhia
Luhansk	Luhansk	Zhuliany	Kyiv
Lviv	Lviv		

Quellen: World Aero Data, eigene Recherchen

**Tabelle 08: Internationale Flughäfen in der Ukraine**

Laut dem im Juni 2003 abgeschlossenen Regierungsabkommen zwischen der Ukraine und Deutschland dürfen die deutsche und die ukrainische Seite je 16 Flüge wöchentlich absolvieren. Von Deutschland aus erreicht man Kyiv im Direktflug über München und Frankfurt/M.

## 1.6 Straßen / Straßenverkehr

Das Straßennetz in der Ukraine hatte Ende 2003 eine Länge von rd. 169.700 km. Davon waren 2.210 km (1,3%) Autobahnen, 12.300 km (7,2%) National- bzw. Hauptstraßen und 155.200 km (91,5%) regionale Straßen.

Im Zeitraum von 2000 bis 2003 nahm das Straßennetz insgesamt nur geringfügig um 0,2% zu. Dabei wuchs das Autobahnnetz um 3,4% und das National- bzw. Hauptstraßennetz um 9,8%, während das regionale Straßennetz leicht um 0,6% schrumpfte.

96,8% des Straßennetzes in der Ukraine sind befestigt bzw. mit einem festen Straßenbelag ausgestattet.

Was den Straßenzustand betrifft, so ist in der Ukraine wesentlich häufiger mit Straßenschäden bzw. Schlaglöchern zu rechnen als in Deutschland. Insofern empfiehlt es

sich, die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten auf ukrainischen Straßen nicht zu überschreiten. Diese sind für Pkw innerorts 60 (in Wohngebieten oft 20), außerorts 90, auf Schnellstraßen 110 und auf den Autobahnen 130 km/h (Personen, die ihren Führerschein noch nicht länger als 2 Jahre besitzen, dürfen nicht schneller als 70 km/h fahren).

Länge und Dichte des Straßennetzes in der Ukraine im Vergleich 2000 – 2003 <sup>1)</sup>					
Land	Straßennetz	2000	2001	2002	2003
Ukraine	<b>Straßenlänge gesamt (1.000 km)</b>	<b>169,4</b>	<b>169,7</b>	<b>169,7</b>	<b>169,7</b>
	- Autobahnen (1.000 km)	2,138	2,175	2,194	2,210
	- Bundes-/Hauptstraßen (1.000 km)	11,2	11,7	12,2	12,3
	- Regionale Straßen (1.000 km)	156,1	155,8	1 55,3	155,2
	- Befestigte Straßen (%)	96,7	96,7	96,8	96,8
	<b>Straßennetzdichte (km pro 1.000 qkm) <sup>2)</sup></b>	<b>280,6</b>	<b>281,1</b>	<b>281,1</b>	<b>281,1</b>
	- Straßennetzdichte befestigte Straßen	271,3	271,8	272,1	272,1
- Autobahnnetzdichte (km pro 1.000 km)	3,5	3,6	3,6	3,7	
Deutschland <sup>3)</sup>	<b>Straßenlänge gesamt (1.000 km)</b>	<b>230,8</b>	<b>230,8</b>	<b>231,6</b>	<b>231,7</b>
	- Autobahnen (1.000 km)	11,7	11,8	12,0	12,1
	- Bundes-/Hauptstraßen (1.000 km)	41,3	41,2	41,3	41,3
	- Regionale Straßen (1.000 km)	86,8	86,8	86,9	86,9
	- Sonstige Straßen (1.000 km)	91,0	91,0	91,4	91,4
	<b>Straßennetzdichte (km pro 1.000 qkm) <sup>2)</sup></b>	<b>646,4</b>	<b>646,4</b>	<b>648,7</b>	<b>649,0</b>
	- Autobahnnetzdichte (km pro 1.000 km)	32,8	33,1	33,6	33,9
Polen	<b>Straßenlänge gesamt (1.000 km)</b>	<b>364,7</b>	<b>364,7</b>	<b>372,7</b>	<b>376,9</b>
	- Autobahnen	0,358	0,399	0,405	0,405
	- Bundes-/Hauptstraßen	17,7	17,6	18,1	18,2
	- Regionale Straßen	28,4	28,4	28,2	28,3
	- Sonstige Straßen	318,2	318,3	326,0	330,0
	- Befestigte Straßen (%)	68,3	68,3	68,3	68,4
	<b>Straßennetzdichte (km pro 1.000 qkm) <sup>2)</sup></b>	<b>1.166,3</b>	<b>1.166,3</b>	<b>1.191,9</b>	<b>1.205,4</b>
- Straßennetzdichte befestigte Straßen	796,6	796,6	814,1	824,5	
- Autobahnnetzdichte	1,1	1,3	1,3	1,3	

1) jeweils zum Jahresende  
 2) zugrunde gelegte Fläche (lt. Stat. Bundesamt Wiesbaden, Jahr 2004): Ukraine: 603.700 qkm, Deutschland: 357.027 qkm, Polen: 312.685 qkm  
 3) ohne Berücksichtigung städtischer Straßen; VDA-Schätzungen für das Jahr 2003  
 Quellen: International Road Federation, Ukrstat, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW), eigene Berechnungen

Tabelle 09: Länge und Dichte des Straßennetzes i. d. Ukraine im Vergleich 2000 – 2003

## 1.7 Tankstellen

In der Ukraine gab es in 2004 5.948 Tankstellenstationen. 89,3% der Stationen gehörten 1.788 Unternehmen und 10,7% 479 Einzelpersonen. 5.142 Tankstellen bzw. 86% waren in Privateigentum. Der Tankstellenmarkt in der Ukraine weist einen relativ hohen Konzentrationsgrad auf: Die 7 größten Unternehmen, die jeweils 50 bis 99 Tankstellen besaßen, hielten einen Marktanteil von 7,8% aller Tankstellen und

10,1% des Umsatzes, und 28 Unternehmen, die jeweils 20 bis 48 Tankstellen besaßen, hielten 17,8% aller Tankstellen und 29,5% des Umsatzes.

### 3. Die Automobil-Märkte

Vor der EU-Osterweiterung von 2004 bildete Deutschland die Grenze zu den Ostmärkten. Nach der Erweiterung grenzen mit Polen, der Slowakei und Ungarn jetzt drei neue EU-Mitgliedsstaaten an die Ukraine, die zudem Grenzen mit Russland, Weißrussland, Rumänien – einem potentiellen EU-Beitrittskandidaten für 2007 - und Moldawien teilt. Die zentrale Position der Ukraine wird durch die Küste zum Schwarzen Meer und dem so gegebenen Zugang zu den Anrainerstaaten gestärkt. Somit stellt die Ukraine schon aufgrund ihrer geografischen Lage einen attraktiven wirtschaftlichen Aktionsraum dar.

Die Ukraine ist zudem in ihren wirtschaftlichen Austauschbeziehungen und politisch sowohl im Kraftfeld der EU als auch in dem Russlands positioniert. Traditionell binden umfangreiche wirtschaftliche Interdependenzen die Ukraine an Russland. Gleichzeitig zielt der neue politische Kurs der Ukraine nach der Orangen Revolution auf eine Annäherung und eine Einbindung in die WTO und die EU ab. Entsprechend muss sich die Ukraine auch politisch in diesem Kontext aufstellen.

Durch die Antizipation und die jüngste Durchführung der EU-Osterweiterung sind die Zentral- und Ost-Europa-Märkte dabei, mehrheitlich eine dynamische Gesamt-Wirtschaftsentwicklung zu vollziehen. An dieser Gesamtentwicklung partizipieren die global aufgestellten Automobilproduzenten überdurchschnittlich. Während die westlichen Automobilmärkte nahezu stagnieren, etablieren sich die Automobilmärkte in Zentral- und Ost-Europa als „Motor der globalen Automobilkonjunktur“<sup>1</sup>. Nach einer Studie des Wiener Instituts für internationale Wirtschaftsvergleiche ist in dieser Region bis 2015 weiterhin mit jährlichen Zuwachsraten von 7% bei der Zahl der Erstregistrierungen von Pkw zu rechnen.<sup>2</sup> Dabei ist die deutsche Marktstellung zurzeit sehr dominant. In den fünf größten neuen EU-Staaten (Polen, Tschechische Republik, Slowakische Republik, Slowenien und Ungarn) ist die deutsche

---

<sup>1</sup> Vgl. VDA Jahresbericht 2004, Weltautomobilkonjunktur, S. 28 ff.

<sup>2</sup> Siehe FAZ vom 09.03.2005, In Mitteleuropa entsteht ein Zentrum der Autoindustrie

Automobilindustrie mit einem Marktanteil von durchschnittlich über 40% vertreten – in der Tschechischen und Slowakischen Republik sind es sogar über 60%.<sup>3</sup>

Vor diesem Hintergrund rückt die Ukraine nun verstärkt in den Focus expansionspolitischer Überlegungen deutscher Automobil- und Zulieferkonzerne. Immerhin gilt es, die zentrale Rolle in der Region insbesondere gegenüber asiatischen und russischen Konkurrenten abzusichern und weiter auszubauen. Die Ukraine bietet hierfür eine vielversprechende Basis.

Die ukrainische Wirtschaft erzielt seit der Krise von 1998, ausgelöst durch die Russlandkrise, ein stetiges Wachstum, das bisher in einem 12%igen Anstieg des realen BIP in 2004 gipfelte. Im gleichen Jahr stiegen die Ausgaben der Unternehmen für Anlageinvestitionen inflationsbereinigt um über 30%.

Wirtschaftswachstum und die dadurch forcierten Austauschbeziehungen bedingen immer auch einen Anstieg des Individual- und Güterverkehrs. Diese Korrelation zwischen Wirtschaftswachstum und Mobilisierung zeigt sich im überproportionalen Wachstum des Automobilsektors der Ukraine. War die ukrainische Automobilindustrie 2001 noch für nur 1% der industriellen Wertschöpfung des Landes verantwortlich, so waren es 2004 schon 6%.<sup>4</sup> Im gleichen Zeitraum erhöhte sich das Gesamtproduktionsvolumen von Kfz von 27 Tsd. auf 172 Tsd. Einheiten.<sup>5</sup>

Wenngleich die ukrainische Automobilindustrie in den letzten Jahren ein bemerkenswertes Wachstum zeigt, erfüllt die inländische Kfz-Produktion bei weitem nicht die Nachfrage. Dies gilt sowohl für Personenwagen als auch für Nutzfahrzeuge (Lkw und Omnibusse).

---

<sup>3</sup> Vgl. VDA Jahresbericht 2004, Die EU und ihre Erweiterung, S. 17 f.

<sup>4</sup> Vgl. VDA, International Auto Statistics, Edition 2004, S. 322 und Hans Holzacker, CEE Report 1-2005, Bank Austria Creditanstalt, Ukraine, Umschwung Orange, S. 19

<sup>5</sup> UkrAvtoProm, Kiew 2005

Die Erstregistrierungen aller Fahrzeugarten in 2004 liegen mit 293.622 Einheiten um 56,7% über der inländischen Gesamtproduktion. Die Importe stellen dem gemäß für die Versorgung des Marktbedarfes eine wesentliche Größe dar.

Die Ukraine ist damit sowohl für die Exporteure von Kraftfahrzeugen ein interessanter Absatzmarkt, wie auch für Kfz-Produzenten, die über eigene Tochtergesellschaften oder Joint Ventures mit inländischen Herstellern Produktions- und Montagekapazitäten im Land auf- und ausbauen wollen. Dies gilt gleichermaßen für Zulieferer von Komponenten und Systemen.

Mit einem Bestand von rund 6,6 Mio. Kraftfahrzeugen zum 01.01.2004 liegt die Ukraine nach Russland und Polen im Fahrzeugbestand auf Platz 3 mit weitem Abstand vor weiteren Mittel- und Osteuropäischen Ländern, sowohl bei Personenwagen als auch bei Nutzfahrzeugen.

Mit 138 Kfz je 1.000 Einwohner (Stand 01.01.2004) ist die Kraftfahrzeugdichte in der Ukraine zurzeit noch deutlich geringer als in vergleichbaren Mittel- und Osteuropäischen Ländern.

Die ukrainische Regierung unterstützt die Entwicklung der inländischen Automobilproduktion, indem sie dem Importmarkt durch hohe Zölle, Quotenregelungen und Einfuhrverbote die Attraktivität nimmt. Die ausländischen Automobilkonzerne reagieren, indem sie bei der Produktion einen lokalen Fertigungsanteil einplanen. Eine häufig gewählte Fertigungsform ist die Montage von Kraftfahrzeugen aus vorgefertigten Komponenten in Kooperation mit einheimischen Firmen.

Im Kontext der EU-Osterweiterung ergeben sich weitere Argumente für ein Engagement in der Ukraine. Während sich das Lohnniveau der neuen Mitgliedsländer sukzessive EU-Niveau annähern wird, betragen die ukrainischen Lohnkosten zu laufendem Wechselkurs derzeit nur etwa ein Achtel der polnischen,

ein Viertel der slowakischen und weniger als die Hälfte der rumänischen.<sup>6</sup> Damit verfügt die EU über ein „Billiglohnland vor der Haustüre“.<sup>7</sup> Internationale wie auch deutsche Hersteller und deren Zulieferer entdecken die Ukraine bereits zunehmend als „verlängerte Werkbank“ und Einkaufsmarkt.

Da ukrainische Unternehmen traditionell auch enge Wirtschaftsbeziehungen mit Ländern führen, in denen westliche Konzerne noch nicht umfassend etabliert sind, können Kooperationen zwischen westlichen und ukrainischen Unternehmen aus strategischer Sicht als Brückenkopf dienen, um mittel- und langfristig weitere Ost-Regionen zu erschließen.

Der ukrainische Kfz-Markt im Überblick 2004				
Berichtsmerkmal	Fahrzeugarten			
	Pkw	Lkw	Busse	Gesamt
	- Einheiten -			
Produktion	171.677	12.897	2.762	187.336
Importe	69.800	44.555	4.176	118.531
Exporte	3.100	5.216	320	8.636
Erstregistrierungen	232.953	53.771	6.898	293.622
Bestand (Jahresende)	5.836.749	1.039.433	159.949	7.036.131
Quellen: Ukravtoprom, eigene Berechnungen				

### 3.1 Der Pkw-Markt (inkl. Kombinationskraftwagen)

Die aktuelle Dynamik des ukrainischen Automobilmarktes zeigt sich in der Entwicklung der letzten Jahre: Die Erstregistrierungen neuer Pkw<sup>8</sup> sind zwischen

<sup>6</sup> Vgl. CEE-Report 1-2005, Bank Austria Creditanstalt, Hans Holzhaecker: Ukraine, Umschwung Orange, S. 19

<sup>7</sup> Vgl. CEE-Report 1-2005, Bank Austria Creditanstalt, Hans Holzhaecker: Ukraine, Umschwung Orange, S. 19

<sup>8</sup> Als „neue Pkw“ werden diejenigen gewertet, die im jeweilig aktuellen oder im Vorjahr gebaut worden sind.

2001 und 2004 um den Faktor 2,8 angestiegen, von 73,7 Tsd. auf 205,4 Tsd.. Der prozentuale Anteil neuer Pkw an den Erstregistrierungen stieg von 39% in 2001 auf 88,2% in 2004. Im gleichen Zeitraum konnte die inländische Produktion und Montage um den Faktor 6,4 von 27,0 Tsd. auf 171,7 Tsd. Einheiten gesteigert werden.

In der nach Herstellern differenzierten Produktions- und Montagestatistik des Pkw-Marktes zeigt sich in der Zeitspanne 2001 bis 2004 das Bild einer Industrie im Umbruch. 2001 teilen sich acht Hersteller ein Produktionsvolumen von 27 Tsd. Pkw, 2004 produzieren fünf Hersteller mehr als das sechsfache Volumen. Von diesen fünf Herstellern ist Evrocar erst seit 2002 auf dem Markt vertreten.

Zur Deckung der ukrainischen Pkw-Nachfrage trugen 2004 die Pkw-Importe mit 70 Tsd. Fahrzeugen bei.

Die Exporte von deutschen Kraftfahrzeugen aus der Neuproduktion in die Ukraine weisen im Zeitraum 1996 bis 2003 ein kontinuierliches, rasch wachsendes Volumen von 1.185 Einheiten auf 10.105 Einheiten auf. Der größte Teil dieser Neufahrzeugexporte entfällt mit 9.541 Einheiten in 2003 auf Personenkraftwagen. Die Ukraine ist damit zu einem durchaus interessanten Absatzmarkt für Neufahrzeuge aus deutscher Produktion geworden, vergleichbar mit Rumänien (10.998 Einheiten), Slowenien (12.703 Einheiten), Slowakei (8.407 Einheiten) und Russland (22.034 Einheiten).<sup>9</sup>

### **3.2 Der Lkw-Markt (ohne Lkw für besondere Zwecke)**

Mit dem Zusammenbruch der Sowjetunion und der Autonomie der Ukraine im Jahr 1991 ist das Lkw-Produktionsvolumen stark eingebrochen. 1990 wurden auf dem Gebiet der Ukraine noch 27,7 Tsd. Lkw gebaut. Die durchschnittliche Produktions-

---

<sup>9</sup> Vgl. VDA, Tatsachen und Zahlen, 2004

und Montageleistung in den Jahren 1995 bis 2004 liegt bei nur 7.600 Fahrzeugen, also bei rund 28% der ehemaligen Produktion.

Seit Mitte der 90er Jahre befindet sich die ukrainische Wirtschaft wieder im Aufschwung, teils mit zweistelligen Zuwachsraten des Bruttoinlandproduktes. Von dieser Entwicklung profitiert auch die Lkw-Industrie aufgrund erhöhten Transportvolumens und vermehrten Warenaustauschs.

Ende 2004 waren in der Ukraine rund 1,04 Mio. Lkw registriert. Fast 90% der Fahrzeuge waren 10 Jahre alt und älter. Zur Zeit entwickelt sich der Lkw-Markt im Wesentlichen durch den Import. Über 80% der rund 53,8 Tsd. Erstregistrierungen entfielen 2004 auf Importfahrzeuge, lediglich 12.897 Lkw wurden 2004 in der Ukraine produziert und montiert.

Das Importvolumen von Lastkraftwagen betrug 2004 rund 45 Tsd. Einheiten. Die Bedeutung der Importe für den Lkw Markt der Ukraine wird angesichts der vergleichsweise geringen inländischen Produktions- und Montagevolumina im Verhältnis zu den Erstregistrierungen deutlich.

### **3.3 Der Busmarkt (inkl. Minibusse)**

Zu Zeiten der UdSSR war die Busproduktion auf dem Gebiet der Ukraine gut etabliert. Insbesondere produzierte LAZ Überlandbusse, die im ganzen Land eingesetzt wurden. Die durchschnittliche Jahresproduktion dieses Werkes wird zu Sowjetzeiten mit 14 Tsd. Einheiten angegeben. Daneben existierten auch damals schon Montagewerkstätten für Busse russischer Marken aus anderen Regionen des Reiches wie GAZ, UAZ, ZIL und Izh. 1980 wurden rund 15.200, 1990 immerhin noch rund 12.700 Busse gebaut.

In Folge des Zusammenbruchs der Sowjetunion und der Unabhängigkeit der Ukraine in 1991 erlitt die Busindustrie drastische Umsatzeinbußen, die mit 1.200 produzierten Einheiten in 1996 ihren Tiefpunkt fanden.

Im Rahmen der Wirtschaftsreform wurden die ukrainischen Busproduzenten privatisiert. Mit der Privatisierung erhielten die Unternehmen zugleich eine marktwirtschaftlich orientierte Ausrichtung, das Produktionsprogramm wurde und wird den neuen Bedingungen angepasst.

Mit der Teil-Privatisierung der Wirtschaft wurden auch weite Bereiche des öffentlichen Personentransportes privatisiert. Zwischen 1995 und 2000 verdreifachte sich die Zahl der privat betriebenen Busse. Entsprechend nahm die Nachfrage nach Minibussen, insbesondere solcher, die für den kombinierten Güter- und Personentransport geeignet sind, sprunghaft zu.

Der Busbestand der Ukraine belief sich Ende 2004 auf rund 160 Tsd. Busse (inkl. Minibusse). Das Durchschnittsalter der Busse lag bei etwa 12 Jahren, 77,7% der Busse hatten ein Alter von 10 und mehr Jahren.

In 2004 wurden in der Ukraine 2.762 Busse produziert und montiert.

Vermeehrt greifen die Busersteller bei der Modernisierung ihrer Fahrzeugkonstruktionen auch auf renommierte westliche Zulieferer zurück (Motoren, Getriebe, Klima / Lüftung, Dichtungsmassen usw.). Die im Aufbau befindliche inländische Zulieferindustrie wird sich in den nächsten Jahren entsprechend den Marktbedürfnissen entwickeln. Diese den Kfz-Werken vorgeschalteten Industrien profitieren wiederum von den Standortvorteilen der Ukraine, insbesondere von den günstigen Rohstoffpreisen und Lohnkosten.

Zudem stehen dem Busangebot ukrainischer Hersteller in Mittel- und Osteuropa dynamisch wachsende Absatzmärkte gegenüber, die auch noch über Jahre zusätzliche Nachfragepotenziale sichern. Ukrainische Produzenten haben auf diesen

Märkten gegenüber ihren westlichen Konkurrenten Wettbewerbsvorteile. Mit ihrem Angebot liegen sie näher an den Anforderungen dieser Märkte in der grundlegenden Produktgestaltung und Einzelkriterien wie Robustheit, Ausstattung, geringe Wartungskomplexität und Preis.

Die Ukraine importierte 2004 insgesamt 4.176 Busse.

Bei einer Erstregistrierungsanzahl in 2004 an Bussen aller Größenklassen (Neu- und Gebrauchtfahrzeugen) von 6.898 Einheiten, kommt dem Import für die Marktversorgung nach wie vor eine große Bedeutung zu.

65% des inländischen Bedarfs wurden 2004 durch Importe gedeckt.

#### 4. Der Aftermarket für Pkw-Komponenten

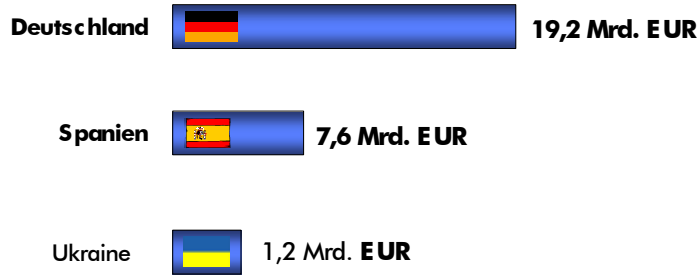
Der Komponentenbedarf in der Ukraine ist außerordentlich stark an alten Pkw aus russischer/ukrainischer Produktion orientiert, der noch nicht dem technischen Standard westeuropäischer und asiatischer zeitnahe Fertigung entspricht. Demzufolge rekrutiert sich der überwiegende Anteil des Bedarfs an Aftermarket-Komponenten aus ukrainischer und russischer Produktion. Dies darf insbesondere die einheimische Komponentenindustrie als auch den freien Teilehandel nicht veranlassen, vor den bevorstehenden Strukturverschiebungen die Augen zu verschließen. Mit dem Vordringen von immer mehr Importmarken wird sich langfristig der Anteil der Komponenten für westliche vor allem aber für asiatische Fahrzeuge stark erhöhen und an das Sourcing von Pkw-Komponenten neue Herausforderungen stellen.

Der Pkw-Aftermarket für neue Komponenten (nur Material) bindet 2004 in der Ukraine über alle Sortimentsgruppen ein Volumen von 1,2 Mrd. € zu Endverbraucherpreisen (EVP) o. MwSt. In 2004 bezahlte der Autofahrer in der Ukraine durchschnittlich pro Pkw/Jahr 279,- € an Material für alle Pkw-Komponenten zu Endverbraucherpreisen ohne Steuern. Da der ukrainische Komponentenmarkt im Gegensatz zu vielen westeuropäischen Pkw-Aftermarkets auch in den nächsten 10-20 Jahren noch ein Wachstumsmarkt bleiben wird, werden sich die durchschnittlichen Ausgaben pro Auto/Jahr weiter erhöhen.

Im Vergleich mit westeuropäischen Volumenmärkten steckt der ukrainische Pkw-Aftermarket noch in der Entwicklungsphase. In der Ukraine besteht noch ein enormes Entwicklungspotenzial, während die westeuropäischen Volumenmärkte langfristig schrumpfen.

### Aftermarket-Ländervergleich 2004

Pkw-Komponenten, ohne Service, zu Endverbraucherpreisen ohne Steuern

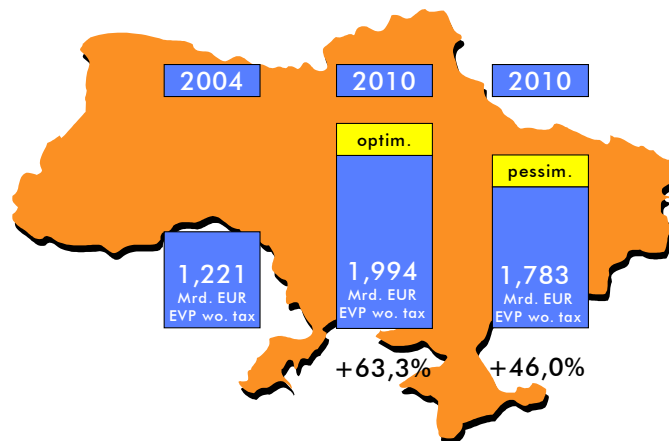


e: eigene Berechnungen

Abbildung 1: Aftermarket-Ländervergleich 2004

Der Pkw-Aftermarket für Komponenten (nur Material) kann sich bis 2010, je nach Szenarienansatz, in einer Bandbreite von 1,784 Mrd. Euro bis 1,944 Mrd. Euro entwickeln. Dies entspricht einem Wachstum von 46% bzw. 59%. Damit weist sich der ukrainische Pkw-Aftermarket im Gegensatz zu vielen gesättigten Aftermärkten Westeuropas als eindeutiger Wachstumsmarkt mit Zukunft aus.

### Aftermarket-Szenario für Pkw-Komponenten in der Ukraine für 2010



Quelle: eigene Berechnungen

Abbildung 2: Aftermarket-Szenario für Pkw-Komponenten in der Ukraine -2010-

In den einzelnen Sortimentsbereichen kommt es naturgemäß zu unterschiedlichen Entwicklungen. Die Prognosen zu 10 Sortimentsgruppen werden als Management Entscheidungsgrundlage in der Studie „Kfz-Markt Ukraine“ im Detail vorgestellt.

In einer abschließenden Kontakt-Datenbank werden 378 der wichtigsten Produzenten und Händler von KFZ und Komponenten mit Adresse und Umsatzklasse aus 2004 aufgeführt. Auf Basis dieser Datenbank können interessierten Investoren weitere vertiefende Informationen bzw. Benchmarks zur Verfügung gestellt werden - für ein zukunftsorientiertes Wachstum im Automotive Markt der Ukraine.

---

Die Langfassung des Reportes „Kfz-Markt UKRAINE“ können Sie direkt bei der Arbeitsgemeinschaft **UkrAutomotive** bestellen.

## P R E S S E I N F O R M A T I O N

(LANGFASSUNG)

### **KFZ - MARKT der UKRAINE mit anhaltend starkem Wachstum**

Das Zentrum der Automobilindustrie verschiebt sich nach Osten, das ist das Fazit der Entwicklung der letzten Jahre. Die Länder in Zentral- und Osteuropa werden, bei weitgehend gesättigten westlichen KFZ-Märkten, zu einem wichtigen Wachstumsmotor der Automobilkonjunktur.

Mit einem Absatzmarkt von 47 Mio. Einwohnern und einem realen Wachstum des BIP in 2004 von 12,1% bietet die Ukraine zukünftig ein enormes automobiles Wachstumspotential in Europa. Die Entwicklung der Automobilindustrie in der Ukraine spiegelt diese Wachstumsdynamik in ihren KFZ-Produktions- und Zulassungszahlen wieder (siehe beiliegende Abbildung).

Im **LKW-Geschäft** drängen inzwischen gleich mehrere chinesische Hersteller auf den Markt, nicht zuletzt aufgrund der geostrategischen Lage zu Nachbarmärkten mit interessanten zusätzlichen Potenzialen.

Im **Busbau** ist das Modellangebot, teils mit Hilfe renommierter westlicher Zulieferer bei Stadt-, Überland- und Reisebussen überraschend schnell in den neuen Modellen umfassend modernisiert worden. Nach wie vor bestimmen zwar große Bestände überalterter Busse das Straßenbild. Allerdings nimmt der Anteil von Neufahrzeugen bei den Erstregistrierungen deutlich zu. Minibusse bilden immer noch das Massengeschäft in der Ukraine und stellen den Löwenanteil des Bus-Bestandes.

Bei **PKW** tritt neben das traditionell starke Angebot russischer Hersteller, die auch große Montagekapazitäten in der Ukraine unterhalten, vermehrt die Montage westlicher und asiatischer PKW-Modelle.

**ZAZ**, mit gut 118.000 Einheiten in 2004 der mit Abstand größte Produzent in der Ukraine, montierte neben den eigenproduzierten Modellen Tavria und Slavuta sowie der russischen Marke WAZ (Lada) verstärkt auch westliche Modelle der Marken Daewoo (GM), Chevrolet

und Opel. Erste, noch kleine Montageserien hat ZAZ auch für die Mercedes E-Klasse und das M-Modell ausgeführt.

**Eurocar**, an der ukrainisch-slowakischen Grenze, begann im Dez. 2001 mit der Montage der Skoda-Modelle Octavia und Fabia. Inzwischen werden dort auch VW Passat, Bora und der Golf V montiert und neuerdings ebenfalls der A4 und A6 von AUDI.

Auch die **Zulieferindustrie** hat das Potenzial der Ukraine erkannt. Das Land hat starke Rohstoffbasen in der Stahl- und Aluminiumindustrie sowie gut ausgebildete Fachkräfte und Ingenieure aus dem Maschinenbau, der Elektro- und Elektronikindustrie und dem Flugzeug- und Raketenbau.

Namhafte Zulieferer wie Leonie und Webasto nutzen die Ukraine bereits als Produktionsstandort. Andere unterhalten Vertriebsbüros und Distributionszentren.

Attraktiv ist nicht zuletzt, trotz dynamischen Wachstums, das niedrige Lohnniveau in der Ukraine (siehe beiliegende Abbildung). Nach dem CEE-Report der Bank Austria Creditanstalt 1-2005 betragen die ukrainischen Lohnkosten zu laufendem Wechselkurs derzeit ein Viertel der slowakischen und weniger als die Hälfte der rumänischen Lohnkosten. Damit, so der Bericht, verfügt die EU über ein „Billiglohnland vor der Haustüre“.

Mit einem **KFZ-Bestand** von rund 6,6 Mio. Fahrzeugen in 2004 steht die Ukraine mit der Anzahl registrierter Fahrzeuge nach Russland und Polen auf Platz 3 der mittel- und osteuropäischen Länder. 81% des PKW-Bestandes entfallen auf ukrainische und russische PKW-Marken. Lediglich 9% des PKW-Bestandes sind jünger als 7 Jahre. Allein der PKW-Bestand wird sich in den nächsten 5 Jahren um voraussichtlich ca. 1 Mio. PKW erhöhen.

Damit wartet die Ukraine langfristig auch im **PKW-Aftermarket** mit enormen Wachstumspotenzialen auf. Ebenso gehen damit Strukturveränderungen einher, da immer mehr Komponenten für westliche und asiatische PKW benötigt werden. Das Aftermarket-Volumen zu Endverbraucherpreisen ohne Steuern belief sich in 2004 auf ca. 1,2 Mrd. EUR. Je nach Szenarioansatz wird bis 2010 ein Wachstumsschub auf 1,8 bis 2,0 Mrd. Euro prognostiziert.

Über den KFZ-Markt der Ukraine ist jetzt aktuell im September 2005 ein umfangreicher Report erschienen. **Die Studie „KFZ – Markt Ukraine“ enthält** aktuelle Daten aus dem

PKW-, LKW- und Busbau sowie dem Aftermarket der Ukraine, ergänzt um die wirtschaftlichen, rechtlichen und beschäftigungspolitischen Rahmenbedingungen sowie durch aktuelle Ranking-Adressen der ukrainischen KFZ- und KFZ-Teile/Zubehör-Hersteller

und –Händler. Damit wird erstmalig ein tiefer Einblick in die Struktur und Entwicklung des ukrainischen Automobilmarktes gegeben.

Das Wirtschaftsministerium der Ukraine, die Botschaft der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland, der VDA Verband der Automobilindustrie und der UKRAVTOPROM Verband der Autohersteller der Ukraine haben das Projekt mit Informationen und Daten unterstützt.

Wer Trends und aktuelle Basisdaten über den KFZ-Markt der Ukraine aus erster Hand sucht, findet im vorliegenden Report umfangreiche und wichtige Entscheidungsgrundlagen. Diese wurden ergänzt um Beiträge über den Standort Ukraine, die Verkehrsinfrastruktur und regionalisierte Strukturdaten der Automobile produzierenden Industrie.

Der Report „KFZ-Markt Ukraine“ wird herausgegeben von der **Arbeitsgemeinschaft „UkrAutomotive“**, die sich aus den Firmen UkrConsult (Köln), BAADER Consulting (Wuppertal) und WOLK & PARTNER CAR CONSULT (Bergisch Gladbach) unter der Gesamtleitung von Dr. Dombrowski, Wirtschaftsberater der Botschaft der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland, zusammensetzt.

Weitere Informationen finden Sie unter den Internetseiten von [www.wolk-partner.de](http://www.wolk-partner.de), [www.beratung-ukraine.de](http://www.beratung-ukraine.de) und [www.ukrconsult.de](http://www.ukrconsult.de).

Zusätzlich bieten die Herausgeber für interessierte Firmen eintägige Workshops zum „KFZ-Markt UKRAINE“ an.

Sollten Sie Fragen zu dem hochaktuellen Report haben, so nehmen Sie bitte mit der **Arbeitsgemeinschaft „UkrAutomotive“** Kontakt auf:

**Dr. Victor Dombrowski**

Wirtschaftsberater der Botschaft der Ukraine in der BR Deutschland

Tel.: +49 (0)2227 921695

e-mail: [info@beratung-ukraine.de](mailto:info@beratung-ukraine.de)

## **Arbeitsgemeinschaft UkrAutomotive:**

### **Dr. Victor Dombrowski**

Wirtschaftsberater der Botschaft der Ukraine in der Bundesrepublik Deutschland  
(Projektleitung)

tel.: +49 (2227) 921695

e-mail: [info@beratung-ukraine.de](mailto:info@beratung-ukraine.de)

web: [www.beratung-ukraine.de](http://www.beratung-ukraine.de)

### **BAADER CONSULTING GMBH**

tel.: +49 (202) 7489241

e-mail: [phbaader@aol.com](mailto:phbaader@aol.com)

### **UkrConsult GmbH**

tel.: +49 (221) 3606752

e-mail: [info@ukrconsult.de](mailto:info@ukrconsult.de)

web: [www.ukrconsult.de](http://www.ukrconsult.de)

### **WOLK & PARTNER CAR CONSULT GMBH**

tel.: +49 (2204) 842521

e-mail: [helmut.wolk@wolk-partner.de](mailto:helmut.wolk@wolk-partner.de)

web: [wolk-partner.de](http://wolk-partner.de)

bietet beim Markteintritt in die Ukraine

### **Beratung, Marktforschung und Unterstützung aus einer Hand:**

- Individuelle Markt-, Produkt- und Wettbewerbsanalysen
- Prüfung von Absatzchancen und Vertriebswegen
- Beratung und Unterstützung bei Partnersuche, Investitionsentscheidungen, Immobiliensuche, Personalsuche
- Informationen über gesetzliche und technische Vorschriften
- Schnellen Zugang zu Entscheidungsträgern vor Ort
- Vermittlung von kompetenten Partnern bei Steuer- und Rechtsfragen

## ЗАТ "Єврокар"

виробництво автомобілів Volkswagen Group в Україні



### ЗАТ "Єврокар"

Підприємство "Єврокар" розпочало свою діяльність 19 грудня 2001 року. Сучасний завод європейського рівня побудовано згідно із стандартами концерну "Фольксваген Груп" лише за шість місяців. Виробництво забезпечено сучасним технологічним обладнанням, ліцензійною документацією та системою контролю якості з боку концерну "Фольксваген Груп" ("Шкода Авто"). З листопада 2003 року система управління якістю продукції підприємства була сертифікована ISO 9001:2000.



Реалізація проекту "Єврокар" передбачає два етапи.

**Перша черга** підприємства "Єврокар", яка успішно реалізується з грудня 2001 року, являє собою організацію велико-вузлового складання автомобілів марок концерну "Фольксваген Груп", потужністю 15 тисяч автомобілів на рік. Сьогодні на підприємстві працює близько 300 чоловік, із урахуванням системи збуту та сервісу, загальна кількість наданих робочих місць нараховує близько двох тисяч.

З вересня 2004 року розпочато будівництво **другої черги** заводу, яка дозволить збільшити потужність виробництва до 35 тисяч автомобілів на рік, а також поглибити виробничий цикл від SKD до CKD-рівня з послідувочою можливістю доведення обсягів виробництва до 45 тисяч автомобілів на рік. Таке виробництво передбачає збільшення чисельності працюючих до 1,6 тисяч чоловік (із урахуванням підприємств збуту та сервісу, з виробництва комплектуючих – майже 15 тисяч чоловік). На сьогодні ведеться будівництво першого етапу другої черги - цех конвеєрної зборки. Початок виробництва заплановано на грудень 2005 року.

Сьогодні на заводі виробляються автомобілі марки "Шкода" – "Октавія", "Фабія", "Суперб", "Фольксваген" – "Пасат" "Бора", "Гольф5" та "Ауді" – "А4" і "А6".



### Eurocar GAG

Das Unternehmen Eurocar begann seine Tätigkeit am 19. Dezember 2001. Der moderne Werk des europäischen Levels wurde gemäß den Standards des Konzerns "Volkswagen Gruppe" nur in sechs Monaten gebaut. Die Produktion ist mit modernen technologischen Anlagen, Lizenzdokumentation und Qualitätssicherungssystem des Konzerns "Volkswagen Gruppe" ("Skoda Auto") gesichert. Seit November 2003 ist das Qualitätssicherungssystem der Produktion des Betriebs nach ISO 9001:2000 bescheinigt.



Die Realisation des Projektes "Eurocar" sieht **zwei Stufen** vor.

**Die erste Stufe** des Projektes "Eurocar", die seit Dezember 2001 ihre erfolgreiche Realisierung findet, ist die SKD-Montage von Fahrzeugen der Marken Konzerns "Volkswagen Gruppe", Fertigungsleistung ist 15.000 Fahrzeuge pro Jahr. Heutzutage sind ca. 300 Leute im Werk beschäftigt, mit Berücksichtigung der Vertriebs- und Servicesysteme beträgt die Gesamtmenge der Arbeitsplätze ca. 2.000.

Ab September 2004 wurde der Bau der **zweiten Stufe** des Werks begonnen, die eine Vergrößerung der Produktionskapazitäten auf 35.000 Fahrzeuge p.a. sowie Vertiefung des Fertigungszyklus von SKD auf CKD-Level mit nachfolgender Möglichkeit, die Produktionsumfänge bis auf 45.000 Fahrzeuge p.a. zu steigern, erreichen lässt. Solche Produktion sieht die Erhöhung der Anzahl von Beschäftigten bis auf 1.600 Personen vor (mit Berücksichtigung der Vertriebs- und Serviceunternehmen sowie Betrieben der Komponentenproduktion fast 15.000 Leute). Heutzutage wird die Halle der Bandmontage als erste Baureihe der zweiten Stufe gebaut. Der Produktionsbeginn ist im Dezember 2005 geplant.

Heutzutage werden in der Fabrik die Fahrzeuge der Marken: "Skoda" – "Octavia", "Fabia", "Superb", "Volkswagen" – "Passat" "Bora", "Golf5" und "Audi" – "A4" und "A6" produziert.



**BEITEN BURKHARDT**

**RECHTSBERATUNG  
IN DER GUS**

**Beiten Burkhardt Moskau, St. Petersburg und Kiew sind Repräsentanzen der Beiten Burkhardt GmbH. Beiten Burkhardt begleitet seine Mandanten seit 1992 mit umfassendem Rechtsrat in Fragen des Wirtschaftsrechts in Russland und seit 2004 auch in der Ukraine.**

**In den über zehn Jahren unserer Tätigkeit in Moskau haben wir umfangreiche Erfahrung in allen Bereichen des Wirtschaftsrechts gesammelt. Unsere Beratungsschwerpunkte liegen auf den Gebieten des Unternehmensrechts (Gründungen, Gemeinschaftsunternehmen, Unternehmenskäufe, Beteiligungen, Umstrukturierungen), des Immobilienrechts sowie im Bereich strukturierter Finanzierungen.**

**Das Büro St. Petersburg beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit der Betreuung ausländischer Investoren in der russischen Nord-West-Region und hat sich seit der Gründung im Jahr 1996 zu einer festen Größe in der Beratung zu Fragen lokalen Rechts entwickelt. In Kiew ist Beiten Burkhardt als einzige deutsche Großkanzlei mit einem dynamisch wachsenden Büro vertreten und berät in industriellen Investitionsprojekten, Finanz- und Immobilientransaktionen.**

**DÜSSELDORF**  
 Dr. Thomas Heidemann  
 Uerdinger Strasse 90  
 40474 Düsseldorf  
 Deutschland  
 THeidemann@bblaw.de  
 bblaw-duesseldorf@bblaw.de  
 Tel.: + 49 211 51 89 89 138  
 Fax: + 49 211 51 89 89 132  
 www.bblaw.ru

**MOSKAU**  
 Dr. Christian  
 von Wistinghausen  
 Turtschaninov Per. 6/2  
 119034 Moskau  
 Russland  
 CWistinghausen@bblaw.de  
 bblaw-moskau@bblaw.de  
 Tel.: + 7 095 232 96 35  
 Fax: + 7 095 232 96 33  
 www.bblaw.ru

**ST. PETERSBURG**  
 Denis Martyushev  
 Nevskij Prospekt 30  
 191011 St. Petersburg  
 Russland  
 DMartyushev@bblaw.de  
 bblaw-stpetersburg@bblaw.de  
 Tel.: + 7 812 327 76 36  
 Fax: + 7 812 327 76 37  
 www.bblaw.ru

**KIEW**  
 Felix Rackwitz  
 Wul. Shovkovychna 42-44  
 01004 Kiew  
 Ukraine  
 FRackwitz@bblaw.de  
 bblaw-kiew@bblaw.de  
 Tel.: + 380 44 49 40 400  
 Fax: + 380 44 49 40 401  
 www.bblaw.com.ua

**BEITEN BURKHARDT**  
 RECHTSANWALTSGESELLSCHAFT MBH