



Dr. Sc.Oec., Prof. IPRÖ RAW Boris Vichalowitsch Grintschel

**Wahl- und Realisationsprobleme
im Zusammenhang mit den Infrastruktur-Großprojekten in Russland**

Die Bedeutung der Infrastruktur für die Entwicklung und Verbesserung der Lebensqualität kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die Infrastruktur ist ein unbedingt erforderliches Kettenglied jeder Entwicklung, das mangelnde Infrastrukturpotential führt nicht nur zur Senkung der Wachstumsrate der nationalen und regionalen Wirtschaft, sondern auch zur ihren geringeren Wettbewerbsfähigkeit. Der hohe Grad der Infrastrukturentwicklung kann den zusätzlichen Zufluss der Investitionen und das höhere Bautempo, sowie das wirtschaftliche und soziale Wachstumstempo sichern.

Seit den frühen 90er Jahren beliefen sich die durchschnittlichen jährlichen Ausgaben für die Errichtung der Infrastrukture Objekte auf 2,3 % des BIP. Erst 2008 gelang es dem Land das weltdurchschnittliche Ausgabenniveau für den Infrastrukturbau zu erreichen (4,7 % BIP). Im Jahre 2009 wurden die staatlichen Ausgaben im Zusammenhang mit der Krise wieder bis auf 2,8 % des BIP reduziert. Deswegen hat sich die Situation in den letzten Jahren verschlechtert. Der Infrastrukturqualität nach steht Russland an 71ster, der Qualität der Straßen an 118. Stelle im weltweiten Vergleich.

In vielen Städten Russlands, insbesondere in Moskau und Sankt-Petersburg, entspricht die Straßenquantität und -qualität nicht mehr der Fahrzeuganzahl im Besitz der Bürger und Unternehmen. In Russland gesamt ist nach Angaben für 2007-2009 die Anzahl der Fahrzeuge pro 1 km der Straßen mit der Größe dieser Kennzahl für solche Länder wie Deutschland, Großbritannien, Italien vergleichbar (Bild 1). Durchschnittlich haben wir jetzt in Russland rund 50 Fahrzeuge unterschiedlicher Art pro 1 km der Straßen. Dazu auch sind die Straßen in Russland in der Regel eng, mit dem nicht getrennten Gegenverkehr, und im Fall der hohen Auslastung ist die Geschwindigkeit auf solchen Straßen ziemlich niedrig, aber die Unfallrate und der Grad von menschlichen Verlusten hoch. Darüber hinaus erlebt Russland heutzutage die historische Periode der aktiven Steigerung vom Pkw-Bestand, die Fahrzeuganzahl steigt um 6-10% jährlich. In den nächsten 4 bis 10 Jahren werden die zahlungsfähige Nachfrage und die wachsende Produktions- und Importrate mindestens die 1,5 bis 1,6-fache Steigerung von der Fahrzeuganzahl in Russland fördern. Aber im gleichen Tempo die Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln, ist Russland wirtschaftlich nicht im Stande, deshalb wird die Zahl der mit den Fahrzeugen überlasteten Städte und Autostraßen unvermeidlich zunehmen.

¹ Entwicklung der Infrastruktur in Russland: neue Aufgaben, alte Probleme. Übersicht vom Zentrum für makroökonomische Forschungen der Sberbank Russlands. 21.04.2010.

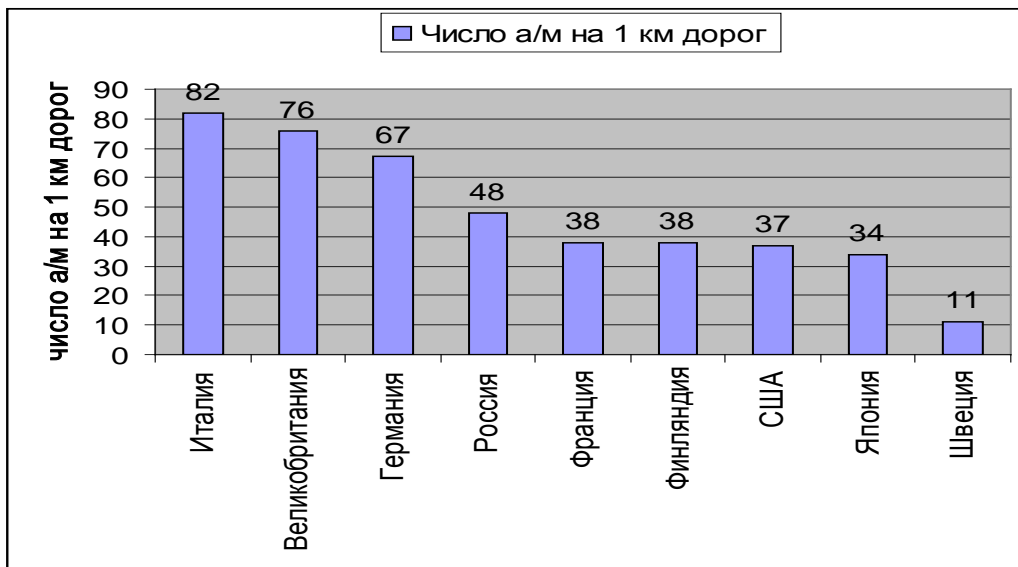


Bild 1: Die Kfz-Auslastung der Straßen in Russland und anderen Ländern
Kfz-Anzahl pro 1km der Straßen
Italien, Großbritannien, Deutschland, Russland, Frankreich, Finnland, USA,
Japan, Schweden

Den Berechnungen vom Zentrum für makroökonomische Forschungen der Sberbank Russlands nach, wird in den nächsten fünf Jahren die Nachfrage nach den Investitionen in den Straßenbau durchschnittlich 5000 Milliarden Rubel im Jahr betragen, während heute das gleiche Investitionsvolumen von den Haushalten aller Ebenen für die Infrastrukturen aller Art gesamt ausgegeben wird. Die mangelnde Finanzierung wird durch die ineffiziente Nutzung der Geldmittel bei der Projektrealisation verschärft. Den Bewertungsangaben nach, sind die Kosten vom Straßenbau in Russland doppelt so hoch wie der Bau der gleichen Objekte in den entwickelten Ländern. [6].

Heutzutage werden in den Regionen Russlands über 20 Infrastruktur-Großprojekte mit der Kostenhöhe je 0,5 bis 10 Milliarden Euro realisiert. Diese Projekte beziehen sich auf die Entwicklung solcher Bereiche wie Energiewirtschaft, Weltraum- und terrestrischer Kommunikation, High-Speed- Auto- und -eisenbahnen, integrierte Geländeerschließung, Pipeline-Transport, Seehafenbau u.a. Die Charakteristika einiger Infrastruktur-Großprojekte werden in der Tabelle 1 aufgeführt.

Tabelle 1: Beispiele der Infrastruktur-Großprojekte in Russland, zu realisieren in den Jahren 2005-2015

P. P.	Infrastrukturprojekt	Relevanz	Wirtschaftsbereich	Finanzierungsvolumen	Jahre	Charakteristika	Realisationsprobleme
1	Wiederaufbau und Modernisierung des Sajano-Schuschenskaja - WKWs	föderal	Energiewirtschaft	20-25 Mrd. Rubel	2009-2014	10 Hydroanlagen je 640 MW	Einzelne Proteste seitens der Öffentlichkeit
2	Entwicklung der Stadt Wladiwostok zu einem Zentrum der internationalen Zusammenarbeit	föderal	branchenübergreifend	284 Mrd. Rubel	2007-2013	2 Brücken, eine Uni für 50 Tsd. Studenten, Energiewirtschaft	Technische Einzigartigkeit der Brücken; Abstimmung der Finanzierungsquellen
3	High-Speed Eisenbahn Sankt-Petersburg - Moskau	föderal	Verkehr	900 Mrd. Rubel (30 Mrd. USD)	2006-2017	Streckenlänge 660 km, Geschwindigkeit bis 400 km/h, 14 Mio. Fahrgäste jährlich	Wechsel des Auftraggebers und der Auftragnehmer; Finanzierungsschema; Einstellung der Bauaktivitäten, Auswirkungen auf Flora und Fauna
4	Stadionbau in Sankt-Petersburg	regional	Sportanlagen	6,7 Mrd. Rubel bis 40 Mrd. Rubel	2007-2014	Überdachtes Fußballstadion für 69 Tsd. Plätze	6-fache Kostensteigerung; Verletzung der Bauterminen; Wechsel der Auftragnehmer
5	innenstädtische Mautautobahn Westliches High-Speed Diameter (ZSD-Autobahn) in Sankt-Petersburg	regional	Straßenbau	212 Mrd. Rubel, einschl. 107 Mrd. Rubel Privatinvestitionen	2005-2017	Länge 40 km km, Überführung über die Stadt mit den Brücken und alluvialen Gebiet	ökologisch: Bedrohung für Naturschutzgebiet; rechtlich: Landerwerb, Konzessionsbedingungen; finanziell : Kostensteigerung, Fahrttarife; Realisationstermine: Verschiebung
6	Zentrum für Sport in Sotschi	föderal	Sportanlagen, integrierte Geländeerschließung	4-5 Mrd. USD	2009-2014	Olympischer Park, Auto- und Eisenbahnen, Flughafen, Sportanlagen , Energiewirtschaft	Landerwerb, Baukostensteigerung, Ökologie, Baumanagement, Korruption

Dabei beziehen sich die meist bekannten und genügend schnell umgesetzten Projekte auf die internationalen Events, für die Russland haftet. Eine solche Veranstaltung wird in Wladiwostok im September 2012 stattfinden (Gipfeltreffen der Region Asien-Pazifik) eine weitere im Jahre 2014 in Sotschi (Olympische Winterspiele). Der Realisationserfolg dieser Projekte ist in der ersten Linie mit deren politischen Unterstützung auf der höchsten Regierungsebene verbunden. Die Nichterfüllung und Realisationsverzögerung solcher staatsrelevanten Projekte sind unzulässig, deshalb werden alle im Realisationsprozess entstehende Probleme, einschließlich finanzielle, ausgehend aus der politischen, und nicht aus der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit betrachtet. Das gleiche betrifft auch einige Protestinitiativen, verbunden mit dem Flora- und Fauna-Schutz in der Region. Die Möglichkeiten der Öffentlichkeit sind in diesem Zusammenhang beschränkt.

Ein wichtiges infrastrukturelles Großprojekt von der gesamten russischen wirtschaftlichen Bedeutung ist der Wiederaufbau und die Modernisierung des größten in Russland Sajano-Schuschenskaja Wasserkraftwerkes mit der Leistung über 6 MW [6, 9]. Der Unfall in diesem Wasserkraftwerk im Jahre 2009 hat die stabile und, den Kapazitäten entsprechend, ausreichende Stromversorgung von Ost-Sibirien, einschließlich der größten im Lande Aluminiumwerke, gefährdet. Aus diesem Grunde hat sich an mehreren technischen und finanziellen Entscheidungen in Bezug auf das WKW-Wiederaufbauprojekt der föderale Ministerpräsident beteiligt, gemeinsam mit den Leitern der Ministerien und beteiligten Gesellschaften. Die akute wirtschaftliche Notwendigkeit vom WKW-Wiederaufbau, multipliziert mit dem administrativen Ressource des Landes, hat die ununterbrochene Projektfinanzierung, das hohe Tempo der Wiederaufbauarbeiten und die beschleunigte Begutachtung des Objekts wegen der Protestaktionen, die gegen das Risiko einer erneuten Katastrophe im WKW gerichtet sind, sichergestellt.

Drei weitere infrastrukturelle Großprojekte, aufgeführt in der Tabelle 1, sind von der regionalen Bedeutung, relevant für Sankt-Petersburg. Zwei davon – High-Speed-Eisenbahn aus Sankt-Petersburg nach Moskau [2] und innenstädtische Mautautobahn [4], quer durch die ganze Stadt vom Süden nach Norden – beziehen sich auf die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur; das dritte – der Bau eines großen Fußballstadions [10] – auf die Sportinfrastruktur. Die Gemeinsamkeit aller drei Projekte besteht in den zahlreichen Problemen mit der Planung, Finanzierung, dem Wechsel der Auftragnehmer im Laufe der Umsetzung, mit den Öffentlichkeitsprotesten wegen der einzelnen Aspekte der Objektlage und Bauweise, was letztlich zur mehrfachen Terminverzögerung und Kostenerhöhung dieser Projekte geführt hat. Die Gemeinsamkeit betrifft auch die fehlende Einheitlichkeit des Managements. Obwohl der formale Auftraggeber zweier Projekte die Stadtregierung von Sankt-Petersburg ist, stehen ihr keine erforderlichen finanziellen und administrativen Ressourcen zur Verfügung, um alle Probleme bei der Projektrealisation zu überwinden.

Die Realisationserfahrungen der einzelnen infrastrukturellen Großprojekte in Russland lassen uns die typischen Probleme formulieren und analysieren, die die termin- und effizienzgerechte Erreichung der soziowirtschaftlichen Endergebnisse behindern (Bild 2). Wir gehen davon aus, dass einige oder mehrere der hier genannten Probleme, nicht nur für Russland, sondern auch für die anderen Länder charakteristisch sein können. Deswegen sind die Diskussion darüber, sowie die Suche nach den Überwindungswegen wissenschaftlich aktuell für die internationale Zusammenarbeit.

Betrachten wir einige der auf dem Bild 2 aufgeführten Realisationsprobleme der Infrastruktur-Großprojekte. Da die Infrastruktur für mehrere Akteure des wirtschaftlichen und sozialen Handelns in einer Region von Bedeutung ist, sind an der Realisation der Großprojekte viele Verbraucher interessiert, die Dank der Projektrealisation einige wirtschaftliche, soziale und sogar politische Vorteile genießen werden. Jedoch sind der gemeinsame Beitrag zum Bauvorhaben, die gemeinsame öffentliche Unterstützung seitens der zukünftigen Verbraucher in der Regel nicht zu erhalten, was auf die Maßstabgröße der Projekte und Vielzahl der Begünstigten zurückzuführen ist. Hier entsteht das erste Problem: die Bildung einer stabilen und verantwortlichen Gruppe der Projektinitia-

toren, die ein bestimmtes finanziell-wirtschaftliches Potential besitzen und das Projekt unterstützen und fördern werden. Klar, dass die Teilnehmer dieser Gruppe nicht nur und nicht so sehr an den wirtschaftlichen Vorteilen während der Baurealisation, sondern an den wirtschaftlichen und sozialen Effekten von dem errichteten Infrastrukturobjekt interessiert sein müssen.

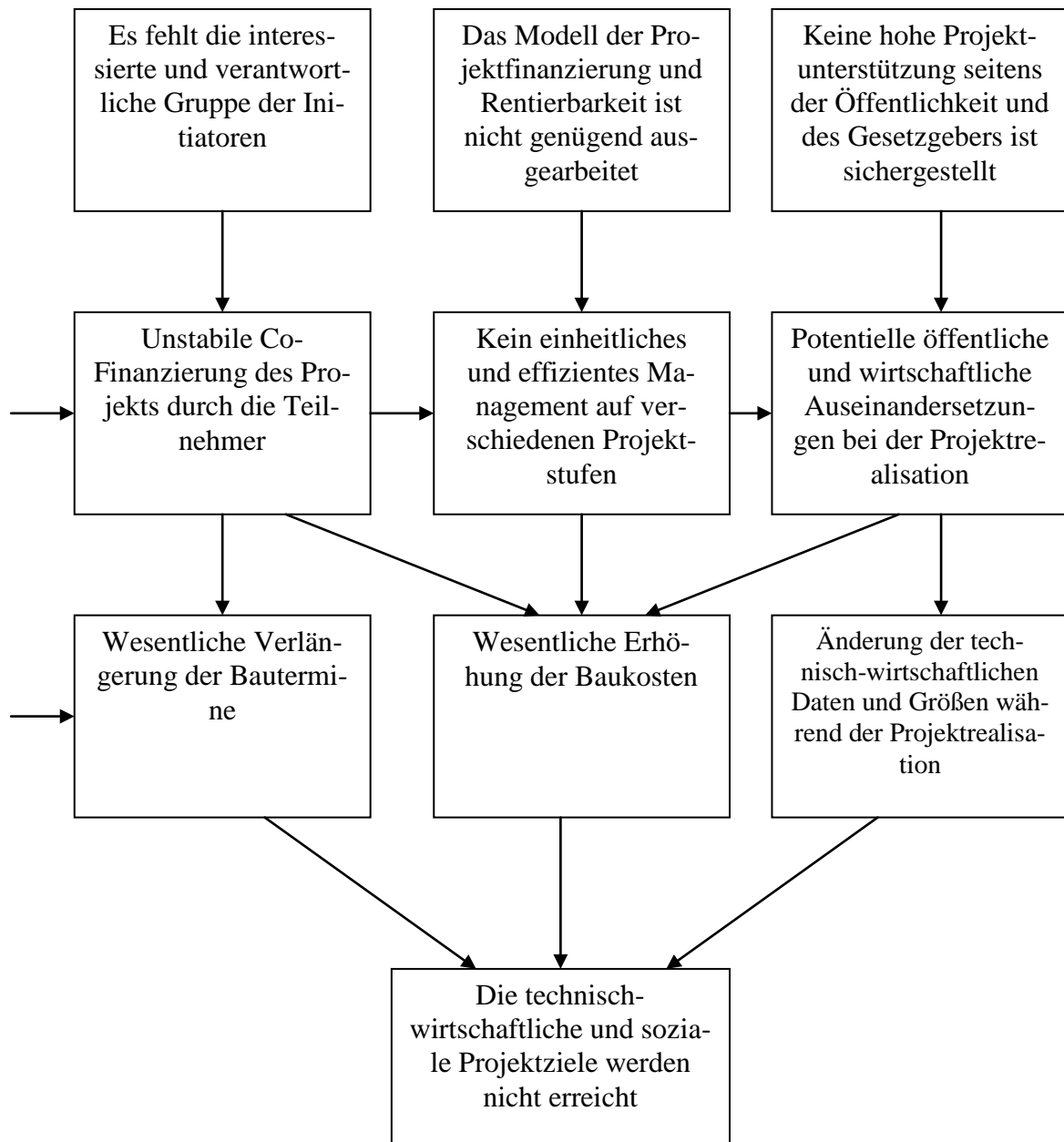


Bild 2: Typische Realisationsprobleme der Infrastruktur-Großprojekte

Heute treten meistens unter den Initiatoren auch die Planungs- und Bauunternehmer auf, die ihren garantierten Vorteil in jedem Fall bei der Infrastrukturprojektrealisation haben – sei es die Einstellung, technische Änderungen, Verschiebung der Realisationstermine, ineffiziente Nutzung. Die Behörden, Belange der zukünftigen Infrastrukturverbraucher äußern müssten, spielen diese Rolle nicht immer und nicht auf beste Weise.

Oft entsteht dabei die korrupte Abhängigkeit der Behörden von den Baugesellschaften. Bei der Initiierung und Realisation der infrastrukturellen Großprojekte gibt es ziemlich oft spontane oder durch die interessierten Strukturen organisierte Proteste der Öffentlichkeit. An diesen Konflikten beteiligen sich auf den unterschiedlichen Seiten der Barrikaden einerseits die Behörden und Planer und andererseits die anders meinenden Öffentlichkeitsgruppen. Eine solche Konfliktsituation ist ziemlich typisch, in jedem Großprojekt kann man Nachteile für bestimmte Interessengruppen der Bürger oder Unternehmer finden. Dabei entwickelt sich die Situation oft so, dass die Regierung ihre Position verliert und aus den Projekten zurückzieht, obwohl deren gesellschaftliche Bedeutung ziemlich hoch bleiben kann.

Im Laufe der Realisation von den Großprojekten entstehen auch die wesentlichen Problemgruppen, verbunden mit der Unvollkommenheit und Zersplitterung der Projektleitung, sowie mit der Instabilität der Finanzquellen, die von der wirtschaftlichen Wachstumsrate und von den Haushaltseinnahmen abhängig sind. Es sind momentan mehrere wissenschaftliche Institutionen, sowie legislative und exekutive Organe, die nach den Wegen für die Überwindung dieser von uns genannten Probleme der effizienten Realisation von den Großprojekten in Russland suchen. Darüber hinaus geht es über die Breitere Nutzung der ausländischen Erfahrungen von der Realisation der infrastrukturellen Großprojekte auf der PPP-Grundlage durch die direkte Heranziehung der ausländischen Gesellschaften zur Beteiligung nicht nur an dem Bau, sondern auch an der Verwaltung dieser Projekte.

Literaturverzeichnis

1. Alles über APEC [elektronische Ressourcen]. Zugriff: [http://apec.primorsky.ru/information/all_about_apec.html], Benutzungstag 11.05.2012
2. VSMSH-1 (High-Speed Eisenbahn-1) [elektronische Ressourcen]. Zugriff: [<http://ru.wikipedia.org/wiki/ВСЖМ-1>], Benutzungstag 11.05.2012
3. Die Straßen in Russland werden ausländische Gesellschaften bauen [elektronische Ressourcen]. Zugriff: [<http://auto.mail.ru/article.html?id=37093>], Benutzungstag 10.05.2012
4. Westliches High-Speed Diameter [elektronische Ressourcen]. Zugriff: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Западный_скоростной_диаметр], Benutzungstag 11.05.2012
5. Klimow P.E. Public-Private-Partnership als Finanzierungsmechanismus der Infrastrukturerneuerung [Электронный ресурс]. Zugriff: [<http://uecs.ru/uesc-35-352011/item/791-2011-11-17-06-04-34>], Benutzungstag 05.05.2012
6. Kondratjew W. Die Infrastrukturfrage [Text] //Прямые инвестиции. №11 (Прямые инвестиции Nr.11) (103), 2010.
7. Internationale Investitionen in die Infrastrukturprojekte von Russland und den GUS-Ländern [elektronische Ressourcen]. Zugriff: [<http://www.nationalkongress.ru/conference/detail.php?ID=2595&cid=2403/>], Benutzungstag 02.02.2012

8. Die Infrastrukturentwicklung in Russland, neue Aufgaben, alte Probleme [elektronische Ressourcen]. Zugriff: [http://www.sbrf.ru/common/img/uploaded/files/pdf/press_center/Review_10.pdf], Benutzungstag 28.04.2012
9. WKW Sajano-Schuschenskaja [elektronische Ressourcen]. Zugriff: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Саяно-Шушенская_ГЭС], Benutzungstag 11.05.2012
Fußballstadion im Westen der Krestowski-Insel [elektronische Ressourcen]. Zugriff: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Футбольный_стадион_в_западной_части_Крестовского_острова], Benutzungstag 11.05.2012
10. Wirtschaft: Straßenbau [Text] // Российская газета. №17 (Rossiiskaja gaseta Nr. 17) (5690) 27.01.2012