

Infrastrukturinvestitionen am Westbalkan

Mario Holzner, Robert Stehrer und Hermine Vidovic

**FB**

Infrastrukturinvestitionen am Westbalkan

MARIO HOLZNER
ROBERT STEHRER
HERMINE VIDOVIC

Die Autoren danken für statistische Unterstützung durch Fatos Hoxha, Werner Laventure und Galina Vasaros.

Mario Holzner ist Stellvertretender Direktor des Wiener Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche (wiiw). Robert Stehrer ist stellvertretender wissenschaftlicher Direktor des wiiw. Hermine Vidovic ist Wirtschaftswissenschaftlerin am wiiw.

Diese Studie wurde vom Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft in Auftrag gegeben, aus Anlass des „Western Balkans Summit Vienna 2015“.

Zusammenfassung

Infrastrukturinvestitionen am Westbalkan

Obgleich am Westbalkan in den letzten Jahren ein gewisser Aufholprozess bei der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur zu verzeichnen war, bleibt die Eisenbahndichte gering und die Autobahndichte noch geringer. Auch der Nachholbedarf bei Energieinfrastruktur ist substantiell. Die aktuelle Initiative der „Core Network and Priority Projects“ im Rahmen des „Berlin-Prozesses“ sollte kurz- und mittelfristig Wachstum und Beschäftigung in der Region sichern und längerfristig zu einer wesentlichen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit am Westbalkan beitragen. So konnte in der Analyse gezeigt werden, dass ein umfassendes Transportinfrastruktur-Investitionspaket von 7,7 Mrd. Euro über einen Zeitraum von 15 Jahren hinweg zu einem zusätzlichen Wachstumsschub von bis zu einem Prozentpunkt jährlich für die sechs Westbalkanländer führen könnte. Etwa 200.000 neue Arbeitsplätze könnten in der Region geschaffen werden.

Infrastructure Investment in the Western Balkans

Although a certain amount of catching-up in the Western Balkans has been recorded in the construction of transport infrastructure in recent years, the railway density remains low and the motorway density is even lower. Also, the deficiency in energy infrastructure is substantial. The current initiative of the ‘Core Network and Priority Projects’ in the context of the ‘Berlin Process’ should secure growth and employment in the region over the short and medium term and contribute to a substantial improvement of competitiveness of the Western Balkans in the long term. It is shown in the analysis that a comprehensive transport infrastructure investment package of EUR 7.7 billion over a period of 15 years could lead to an additional growth spurt of up to one percentage point per annum for the six Western Balkan countries. Some 200,000 new jobs could be created in the region.

Stichwörter: Infrastruktur, öffentliche Investitionen, Wirtschaftsentwicklung, Simulationsmodell, Berlin-Prozess, Westbalkan

JEL-Klassifikation: E27, H54, O18

INHALT

Einleitung	1
Rückblick	1
Initiativen zum Wiederaufbau und Neubau	3
Erfahrungen aus den bisherigen Projekten	5
Aktuelle Initiative: Berlin-Prozess	6
Infrastrukturücke	7
Aufholprozess bei Verkehrsinfrastruktur	7
... trotzdem geringe Eisenbahndichte und noch geringere Autobahndichte.....	9
Nachholbedarf bei Energie	13
Lücken in der Berufsausbildung	16
Forschung und Ausbildung unter erwartbarem Niveau	18
Wirtschaftliche Effekte von Infrastrukturinvestitionen	22
Nur Teil prioritärer Infrastrukturprojekte ist ausgereift	22
Investitionspaket von 7,7 Mrd. schafft Wachstumsbeitrag von 1%.....	26
Beschäftigungseffekte von bis zu 200.000 Personen.....	31
Relevanz für Österreich	34
Geringe Handelsverflechtung	34
Auslandsinvestitionen (Banken) haben größere Bedeutung	37
Schlussfolgerungen	40
Literatur	43
Anhang	44

TABELLEN UND ABBILDUNGEN

Tabelle 1 / 221 km prioritäre, ausgereifte Straßenneubau-Projekte um 2,9 Mrd. Euro.....	23
Tabelle 2 / 189 km prioritäre, ausgereifte Schienenneubau-Projekte um 1,1 Mrd. Euro	23
Tabelle 3 / Nur wenige prioritäre, ausgereifte Straßenerneuerungs-Projekte um 25 Mio. Euro	25
Tabelle 4 / Einige prioritäre, ausgereifte Schienenerneuerungs-Projekte um 1,6 Mrd. Euro	25
Tabelle 5 / Wenige prioritäre, ausgereifte 400 kV Stromleitungs-Projekte um 153 Mio. Euro	26
Tabelle 6 / Substantielle strategische Erdgas-Projekte um 2,3 Mrd. Euro.....	26
Tabelle 7 / Infrastruktur-Projektszenarien in Mio. EUR	27
Tabelle 8 / Infrastruktur-Projektszenarien in % des BSP	27
Tabelle 9 / Multiplikator Effekte der Infrastrukturmaßnahme nach 4 Jahren in Mio. Euro	29
Tabelle 10 / Multiplikator Effekte der Infrastrukturmaßnahme nach 4 Jahren in % des BSP.....	29
Tabelle 11 / Wachstumsbeiträge über 15 Jahre in %	30
Tabelle 12 / Beschäftigungseffekte in der Region.....	32
Tabelle 13 / Beschäftigungseffekte in Österreich.....	32
Tabelle 14 / Exporte und Importe Österreichs mit Westbalkanländern.....	34
Tabelle 15 / Geographische Struktur der Exporte und Importe Österreichs mit Westbalkanländern (Anteile in % der gesamten Exporte bzw. Importe).....	35
Tabelle 16 / Struktur des österreichischen Güterhandels mit Westbalkan-Ländern im Vergleich, 2014	36
Tabelle 17 / Direktinvestitionsbestände im Ausland.....	37
Tabelle 18 / Direktinvestitionsbestände Westbalkanländer, Mio. EUR	38
Abbildung 1 / Die langsame Verbreitung der industriellen Revolution	1
Abbildung 2 / Späte Einführung des Eisenbahn-Zeitalters am Balkan.....	2
Abbildung 3 / Kaum entwickeltes Eisenbahn-Netzwerk am Westbalkan	3
Abbildung 4 / Transportinfrastruktur von Budgets und Entwicklungsbanken finanziert	4
Abbildung 5 / Autobahnbau wurde in Albanien und Kosovo forciert	7
Abbildung 6 / Autobahnbauer im wirtschaftlichen Aufholprozess	8
Abbildung 7 / Eisenbahnlinien-Dichte am Westbalkan sehr gering.....	9
Abbildung 8 / Eisenbahnlinien-Dichte in der Vergleichsgruppe dreimal höher	10
Abbildung 9 / Autobahn-Dichte am Westbalkan ebenfalls sehr gering	10
Abbildung 10 / Autobahn-Dichte in der Vergleichsgruppe mehr als dreimal höher.....	10
Abbildung 11 / Autobesitzer am Westbalkan nur dünn gesät	11
Abbildung 12 / In der Vergleichsgruppe besitzt jeder dritte ein Auto	11
Abbildung 13 / Geringe Auslastung des Eisenbahnnetzwerks am Westbalkan.....	12
Abbildung 14 / Schienengüterverkehrseffizienz um Vielfaches höher in Vergleichsgruppe	12
Abbildung 15 / Vor allem am Kosovo und in Albanien sind Stromausfälle häufig.....	13
Abbildung 16 / Geringe Stromerzeugungskapazitäten in Albanien, Mazedonien und Kosovo	13
Abbildung 17 / Um Vielfaches höhere Stromerzeugungskapazitäten in Österreich.....	14
Abbildung 18 / Wenige Hochspannungsleitungen in Albanien, Bosnien und Kosovo.....	14
Abbildung 19 / Hohe Dichte an Hochspannungsleitungen in einigen Vergleichsländern.....	15
Abbildung 20 / Verluste bei der Stromübertragung am ganzen Westbalkan sehr hoch.....	15
Abbildung 21 / Nur Kroatien weist ähnlich hohe Verluste wie Westbalkanländer auf	15
Abbildung 22 / Große Unterschiede bei Einschreibungen in berufsbildenden Schulen.....	16
Abbildung 23 / Ausgaben für Bildung auf niedrigem Niveau in den Westbalkanländern	17
Abbildung 24 / Niedrigere Ausstattung mit Humankapital als in den Vergleichsländern.....	18

Abbildung 25 / Kleine Fortschritte bei der Ausbildung	19
Abbildung 26 / Trotz Aufholprozess bei Innovation weit hinter den Vergleichsländern zurück	19
Abbildung 27 / Forschungsausgaben liegen unter dem erreichten Entwicklungsniveau.....	20
Abbildung 28 / Forschung und Entwicklung hinken deutlich nach.....	21
Abbildung 29 / Importpenetrationsraten in % des BIP des Partnerlandes.....	35
Abbildung 30 / Direktinvestitionsbestände im Ausland, in % des BIP des Partnerlandes	39
Abbildung 31 / Engagement österreichischer Banken, in % der Auslandsforderungen	39

ABKÜRZUNGEN

BIP	Bruttoinlandsprodukt
BSP	Bruttosozialprodukt
CEB	Entwicklungsbank des Europarates
EBRD	Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung
EIB	Europäische Investitionsbank
EK	Europäische Kommission
EU	Europäische Union
EUR	Euro
GUS	Gemeinschaft Unabhängiger Staaten
IAP	Ionisch-Adriatische-Pipeline
IFI	Internationale Finanzinstitution
IWF/IMF	Internationaler Währungsfonds
IPA	Instrument for Pre-Accession Assistance
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
KKP	Kaufkraftparität
LNG	Flüssigerdgas (liquefied natural gas)
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
NMS	Neue Mitgliedstaaten
PECI	Projects of Energy Community Interest
RCC	Regional Cooperation Council
SAP	Stabilisierungs- und Assoziierungsprozess
SEETO	South East Europe Transport Observatory
TEN-T	Transeuropäischen Verkehrsnetze
WBIF	Western Balkans Investment Framework

Länderabkürzungen

AT	Österreich
AL	Albanien
BA	Bosnien und Herzegowina
BG	Bulgarien
HR	Kroatien
HU	Ungarn
ME	Montenegro
MK	Mazedonien
RO	Rumänien
RS	Serbien
SI	Slowenien
XK	Kosovo

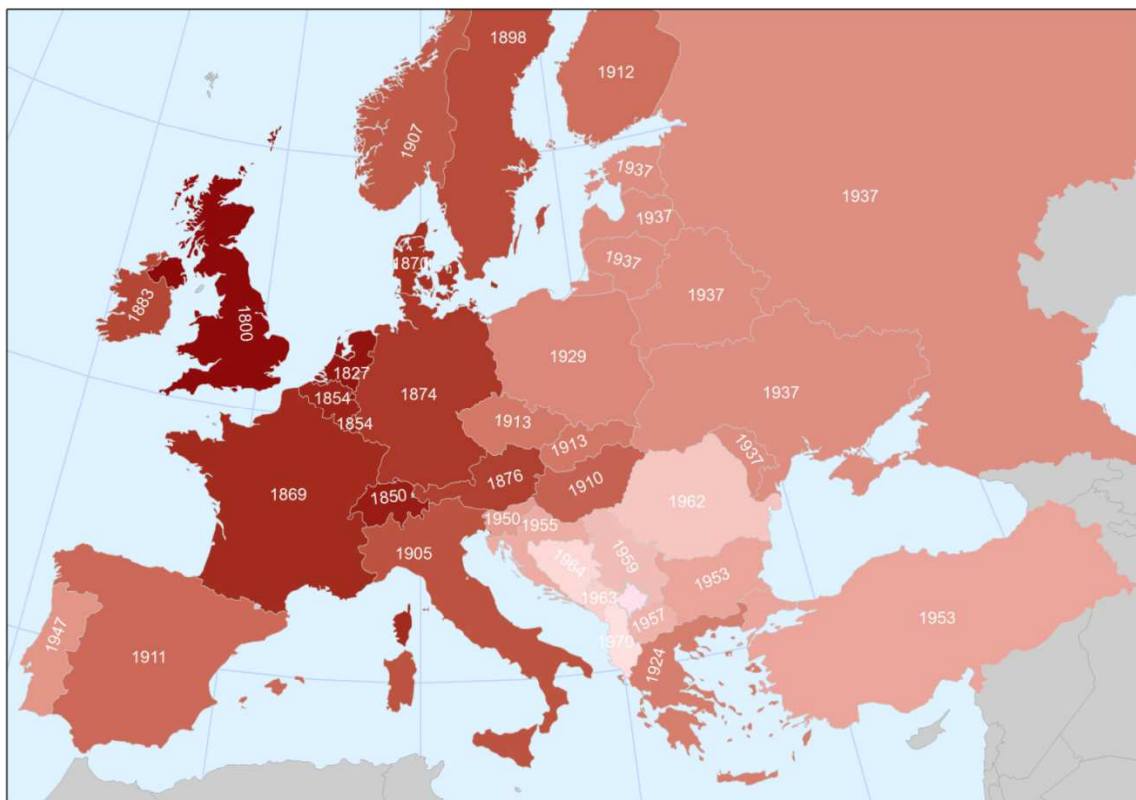
Einleitung

RÜCKBLICK

Die ungenügende Ausstattung der Westbalkanländer mit Infrastruktur hat weit zurückreichende historische Gründe. Die industrielle Revolution brauchte sehr lange, bis sie am Westbalkan ankam. Das Vereinigte Königreich war das erste Land Europas, welches im Jahre 1800 die Einkommenschwelle von 2000 USD BIP pro Kopf (zu Preisen von 1990) erreichte (siehe Abbildung 1). Über die Niederlande (1827) und Belgien (1854) konnte sich dieses Wohlstandsniveau nur langsam über den Kontinent verbreiten. Deutschland erreichte diesen Wert im Jahr 1874 und Österreich 1876. Die meisten Länder des Westbalkans schafften dieses Niveau erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und Kosovo vermutlich erst im Jahr 2002, also fast genau 200 Jahre nach dem Mutterland der industriellen Revolution.

Abbildung 1 / Die langsame Verbreitung der industriellen Revolution

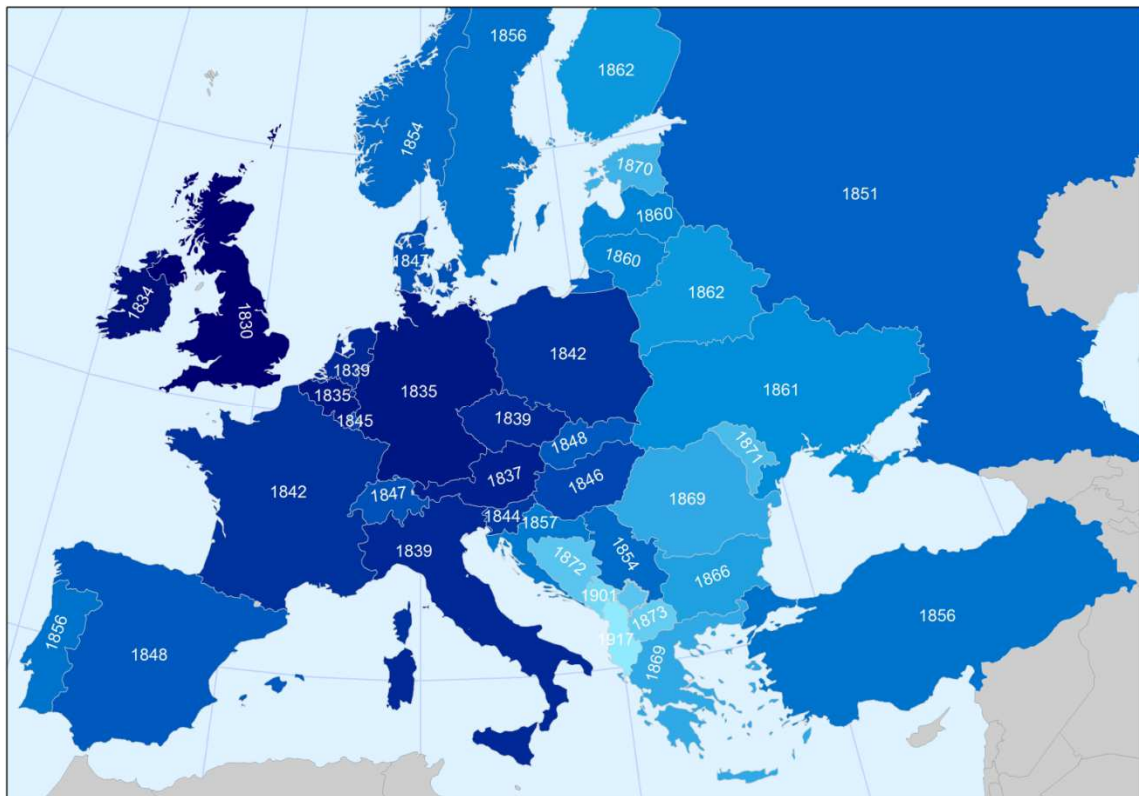
Jahr, in dem 2000 USD BIP pro Kopf (1990 Int. GK\$) erreicht wurden



Dementsprechend nahm auch die Entwicklung elementarer Infrastruktur, wie jener der Eisenbahn, eine ähnliche geographische Ausbreitung (siehe Abbildung 2). Beginnend mit der ersten Eisenbahnlinie im Vereinigten Königreich im Jahr 1830 folgten bald auch Belgien und Deutschland (1835) sowie Österreich (1837) am Kontinent. Als letztes europäisches Land wurde in Albanien erst 1917 eine Eisenbahnlinie erbaut. Obwohl es statistisch schwierig ist, eine eindeutige Richtung der Kausalität zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Eisenbahnbau festzustellen, gibt es gute Gründe zu vermuten, dass die Schaffung von Infrastruktur an sich schon in kurzer Frist zu wirtschaftlicher Expansion führt. Längerfristig wird die Industrialisierung breiter Sektoren der Wirtschaft wahrscheinlicher, da Produktionskosten gesenkt werden und der Marktzugang erleichtert wird. Dadurch wird eine effizientere Allokation von Arbeit und Kapital ermöglicht.

Abbildung 2 / Späte Einführung des Eisenbahn-Zeitalters am Balkan

Jahr der Errichtung der ersten Eisenbahnlinie



Bemerkung: Kosovo 1874.

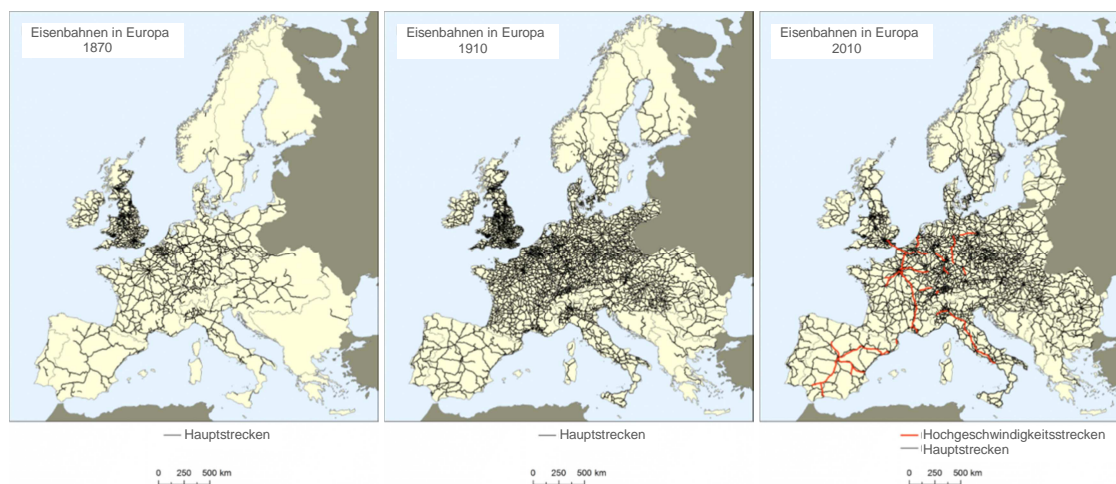
Quelle: Wikipedia, Wikimedia, FDV.

Abgesehen vom späten Beginn des Infrastrukturausbaus zeigt sich auch eine extrem schwache Entwicklung des Infrastrukturnetzwerkes am Westbalkan. So hat sich beispielsweise die Dichte des Eisenbahnnetzwerkes in weiten Teilen der Region über die letzten 100 Jahre kaum weiterentwickelt (siehe Abbildung 3). Hat der späte Beginn des Ausbaus moderner Eisenbahninfrastruktur mit der Tatsache zu tun, dass sich die Länder des Westbalkans zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch größtenteils unter der Herrschaft des Osmanischen Reiches befanden, das seit dem späten 17. Jahrhundert in einer Phase der Stagnation verhaftet war, so lässt sich der schwache Ausbau des

Eisenbahnnetzwerkes unter anderem auch mit der nachfolgenden politischen Fragmentierung der Region erklären. Eine kurze Episode der späten Industrialisierung im Rahmen von Titos Jugoslawien ging mit einem unzureichenden Infrastrukturausbau einher und konnte keine nachhaltigen wirtschaftlichen Effekte zeitigen. Die internationalen Zinserhöhungen im Gefolge der zweiten Ölkrise von 1979 führten zu einer Periode des wirtschaftlichen Niedergangs und schließlich zum neuerlichen, blutigen Zerfall in eine Reihe von Kleinstaaten, die teilweise weiteres Fragmentierungspotential aufweisen. Der europäische Integrationsprozess könnte der Region endlich den politischen Rahmen bieten, innerhalb dessen eine koordinierte Infrastrukturpolitik und deren Finanzierung möglich ist, um eine nachhaltige soziale und wirtschaftliche Entwicklung des Westbalkans zu ermöglichen.

Abbildung 3 / Kaum entwickeltes Eisenbahn-Netzwerk am Westbalkan

Netzwerk der Eisenbahn-Hauptstrecken in Europa, 1870, 1910 und 2010



Quelle: HGISE Railways Historical Database.

INITIATIVEN ZUM WIEDERAUFBAU UND NEUBAU

Nach den Kriegen der 1990er Jahre auf dem Territorium des ehemaligen Jugoslawien wurden im Rahmen des Stabilitätspaktes für Südosteuropa im Jahr 1999 Anstrengungen zum Wiederaufbau und Neubau wichtiger Verkehrs-, Energie- und anderer wirtschaftlich relevanter Infrastruktur unternommen. Diese wurden von der EU sowie den internationalen Finanzinstitutionen, insbesondere der Weltbank, sowie einer Reihe von bilateralen Initiativen unterstützt. Im Jahr 2008 wurde der Stabilitätspakt vom Regionalen Kooperationsrat (RCC) abgelöst, welcher in verstärkter lokaler Eigenverantwortung organisiert ist. Ein prominentes Kooperationsfeld ist dabei der Bereich Energie und Transportinfrastruktur. Hierbei erfolgen auch wichtige Koordinierungsleistungen im Rahmen der Energiegemeinschaft und des Transportobservatoriums für Südosteuropa (SEETO).

Parallel dazu läuft der Stabilisierungs- und Assoziierungsprozess (SAP), welcher die Westbalkanländer auf zukünftige Beitrittsverhandlungen zur Europäischen Union vorbereiten soll. Mit dem Instrument für Heranführungshilfe (IPA) unterstützt die EU die Erweiterungsländer durch finanzielle und technische Hilfe. Im Zeitraum 2007–2013 belief sich das IPA-Finanzierungsvolumen auf etwa 11,5 Milliarden Euro.

Diese IPA-Mittel hatten den Fokus auf technischer Hilfe für institutionelle Reformmaßnahmen sowie Planungs- und Vorbereitungsmaßnahmen von Infrastruktur.

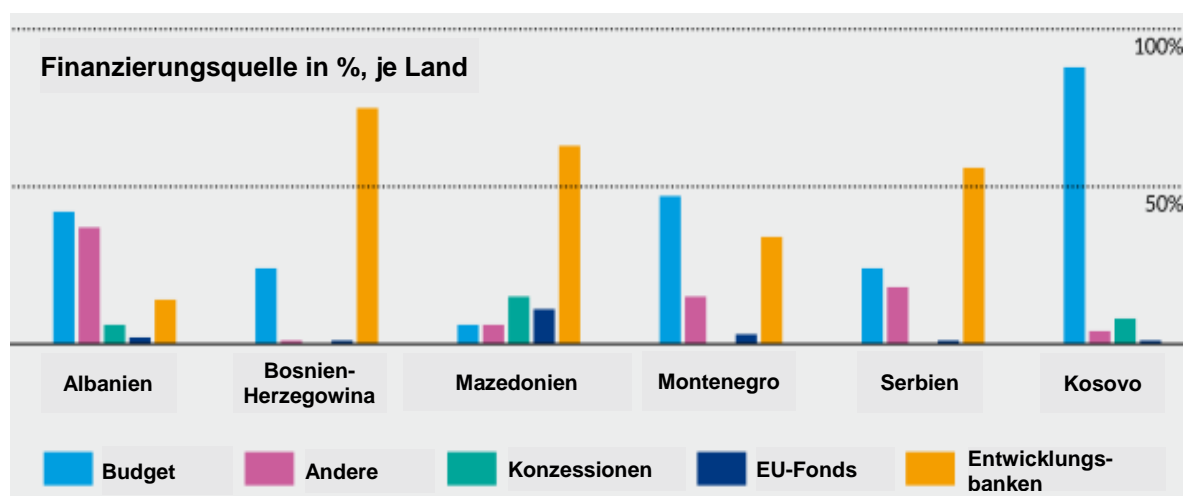
Zusätzlich wurde mit dem West Balkan Investment Framework (WBIF) Ende 2009 ein umfassendes Instrument geschaffen, das eine Kombination von Zuschüssen, Krediten und technischer Hilfe darstellt und daher gut geeignet ist, Infrastrukturprojekte zu finanzieren. WBIF wird von der EK gemeinsam mit der CEB, EBRD, EIB, KfW und der Weltbank sowie bilateralen Geldgebern betrieben. Von 2010 bis Ende 2014 wurden 300 Mio. Euro an Zuschüssen und 2,8 Mrd. Euro an Krediten vergeben.

Für die neue Periode der Vorbeitrittshilfe, IPA II, sind im Wesentlichen folgende Neuerungen vorgesehen: ein stärkerer strategischer Fokus und die Möglichkeit, Zuschüsse auch für Investitionen zu geben, wieder im Rahmen der sogenannten „Blending Instrumente“ des WBIF. In Summe stehen für IPA II im Zeitraum 2014–2020 rund 11,7 Milliarden Euro zur Verfügung. Folgende Komponenten werden im Rahmen von IPA II gefördert:

- › Übergangshilfe und Stärkung der Institutionen;
- › grenzübergreifende Zusammenarbeit;
- › regionale Entwicklung;
- › Entwicklung der Humanressourcen;
- › ländliche Entwicklung.

Abbildung 4 / Transportinfrastruktur von Budgets und Entwicklungsbanken finanziert

Anteile an der Transportinfrastruktur-Finanzierung in % der Gesamtinvestitionen, 2005-2014



Quelle: SEETO.

Insgesamt wurden in dem vom SEETO definierten flächendeckenden Transportinfrastruktur-Netzwerk im letzten Jahrzehnt rund 9,3 Milliarden Euro an Aufwendungen und Verpflichtungen eingegangen. Die Finanzierung erfolgte größtenteils über die nationalen Budgets (39%) und Kredite der internationalen

Finanzinstitutionen (ebenfalls 39%, siehe Abbildung 4 für die einzelnen Länder). Aus EU-Fonds wurden nur 2% (0,2 Milliarden Euro) der Finanzierung geschöpft, da die IPA-Mittel vornehmlich zur Stärkung institutioneller Kapazitäten verwendet werden. Hier gäbe es demnach noch einigen Raum zum Aufstocken der EU-Infrastruktur-Förderung am Westbalkan. Tatsächlich wurden im IPA II etwa eine Milliarde Euro für Infrastrukturzwecke eingeplant. Es ist interessant zu beobachten, dass die meisten Länder des Westbalkans in ihrer Transportinfrastruktur-Finanzierung sich vor allem auf Kredite der internationalen Finanzinstitutionen verlassen haben. Nur Kosovo und Albanien haben diese vornehmlich aus dem nationalen Budget und aus anderen Quellen finanziert. Im Falle Albaniens sind die anderen Geldgeber besonders prominent und beinhalten unter anderem Finanzierungen durch die OPEC, die kuwaitische und die italienische Regierung.

ERFAHRUNGEN AUS DEN BISHERIGEN PROJEKTEN

Gespräche mit Vertretern Internationaler Finanzinstitutionen (IFIs), die am Westbalkan tätig sind, haben folgende wesentliche Herausforderungen aufgezeigt:

Finanzierungsengpässe

Bei vielen Projekten werden von IFIs und anderen Geberinstitutionen auch nationale Mittel zur Ausfinanzierung der Projekte gefordert. Doch verfügen die Länder in der Region nicht immer über ausreichende budgetäre Mittel, um die Co-Finanzierung sicherzustellen (oder verwenden diese Mittel für andere Aktivitäten). Die Größe vieler Projekte schafft natürlich auch Finanzierungsprobleme. Schließlich ist es für viele Projekte schwierig, private Investoren zu finden, vor allem wenn Unsicherheit über regulatorische Rahmenbedingungen besteht oder die Sorge, dass Ausschreibungsverfahren nicht wettbewerbsgerecht durchgeführt werden.

Fehlende Ressourcen in der Planung

Große Infrastrukturprojekte erfordern eine sehr detaillierte Planung und Klarheit über umfangreiche Rahmenbedingungen, beispielsweise betreffend Kauf und Entschädigungen an Eigentümer, die vom Bau betroffen sind, über spätere Einspeisungstarife bei Kraftwerken oder Maut bei Straßen oder über Umweltschutzaufgaben. In den Westbalkanländern sind in den öffentlichen Institutionen oft keine ausreichenden personellen Ressourcen vorhanden, um solche Planungsleistungen zu erbringen. Dies gilt vor allem für den administrativen und finanziellen Bereich, weniger für die rein technischen Qualifikationen. Oft ergeben sich auch aus der Abfolge von Planungen Schwierigkeiten, wenn z.B. eine erst später erfolgte finanzielle Analyse auch technische Neuplanungen notwendig macht.

Mangelnde Transparenz und Korruption im gesamten Prozess

Auch die intransparente Durchführung von Ausschreibungen und Fälle von Korruption stellen Probleme dar. Oft wird dies erst sichtbar, wenn unterlegene Bieter den Prozess beeinspruchen, was zu langen Verzögerungen in der Projektumsetzung führen kann. Auch die Vergabe an lokale Anbieter kann sich als Problem herausstellen, da diese dann oft nicht in der Lage sind, die Projekte in der notwendigen Qualität oder Schnelligkeit zu Ende zu führen.

Politische Instabilität

Schließlich kann eine Instabilität im politischen System zu Schwierigkeiten führen. So sind Projekte manchmal mit dem Prestige bestimmter Politiker verknüpft. Bei Neuwahlen werden diese Projekte dann

verschoben oder überhaupt beendet und durch andere ersetzt. Zudem wirken zweifellos vergangene Konflikte nach (bzw. sind auch aktuelle Konflikte wirksam), die vor allem eine überregionale Planung erschweren.

Es ist natürlich zu bedenken, dass die genannten Probleme nicht spezifisch für die Westbalkanregion sind, sondern – in unterschiedlicher Ausprägung – auch anderswo vorkommen. Allerdings ist das Zusammentreffen mehrerer Faktoren (fehlende personelle Kapazitäten, Korruption, politische Instabilität) unter Umständen eine Besonderheit der Region. Hier kann aber auch technische Hilfe ansetzen und zum Beispiel Unterstützung bei Planungsleistungen oder bei der Durchführung von Vergabeverfahren geben. Alle IFIs bieten solche Hilfe im Rahmen ihrer Aktivitäten an, vor allem auch der WBIF. Trotzdem könnte auch Österreich hier verstärkt tätig werden und unter Umständen auf bilateralem Weg technische Unterstützung bei Planungsleistungen oder Know-how Transfer im Bereich Vergabeverfahren oder sonstiger regulatorischer Systeme anbieten. Österreich verfügt über umfangreiches Know-how bei Planungs- und Ingenieurleistungen und könnte dieses nicht nur über verstärkte Teilnahme an den Ausschreibungen von Technical Assistance der IFIs, sondern auch über Twinning-Projekte zur Verfügung stellen. Zudem wäre zu überlegen, inwieweit MitarbeiterInnen des öffentlichen Dienstes der Westbalkan-Länder nach Österreich eingeladen werden könnten, um bestimmte Ausbildungsprogramme zu absolvieren, z.B. entweder über Stipendien an österreichischen Ausbildungseinrichtungen, oder der Verwaltungsakademie; oder auch bei österreichischen Unternehmen.

AKTUELLE INITIATIVE: BERLIN PROZESS

Die jüngste und unter Umständen entscheidende Initiative für mehr Kooperation und eine Verbesserung der Beitrittsvoraussetzungen der Westbalkanländer ist der sogenannte „Berlin-Prozess“, welcher von der deutschen Bundeskanzlerin Merkel bei einer großen Konferenz der Regierungschefs und der Außen- und Wirtschaftsminister im August 2014 in Berlin initiiert wurde. Dabei wurde den Westbalkanländern umfangreiche Unterstützung beim Beitrittsprozess zugesichert. Die Folgekonferenz im August 2015 in Wien soll sich in diesem Geiste unter anderem mit der Erweiterung von Transportinfrastruktur beschäftigen. Die Konferenz wird einerseits die Möglichkeit bieten bisherige Resultate des Prozesses zu beurteilen und andererseits die zukünftige Kooperation zu planen. Neben einer Verbesserung in der Konnektivität soll einer der weiteren Schwerpunkte auch Fragen der (dualen) Ausbildung behandeln. Sowohl eine verbesserte Transport- als auch Energie-Konnektivität, sowie ein duales Ausbildungssystem sollten letztendlich wirtschaftlichem Wohlstand und Entwicklung dienen.

In Vorbereitung der Folgekonferenz wurde eine gemeinsame Erklärung (siehe Anhang) der sechs Premierminister des Westbalkans am 21. April 2015 in Brüssel abgegeben. Diese enthält eine Liste der vorrangigen Vorhaben des Infrastruktur-Kernnetzwerks, insbesondere im Bereich Autobahn- und Eisenbahnprojekte. Die Liste enthält auch einige Projekte in den Bereichen Binnenwasserstraßen, Flughäfen, Meereshäfen und Flusshäfen. In Folge wurde auch von den sechs Energieministern der Region am 2. Juli 2015 in Wien eine gemeinsame Erklärung (siehe Anhang) abgegeben, welcher eine Liste der vorrangigen Energieinfrastrukturprojekte beigefügt wurde. Die Auswahl und Förderung konkreter, vorrangiger Projekte dient dazu in den kommenden Jahren echten Fortschritt erzielen zu können.

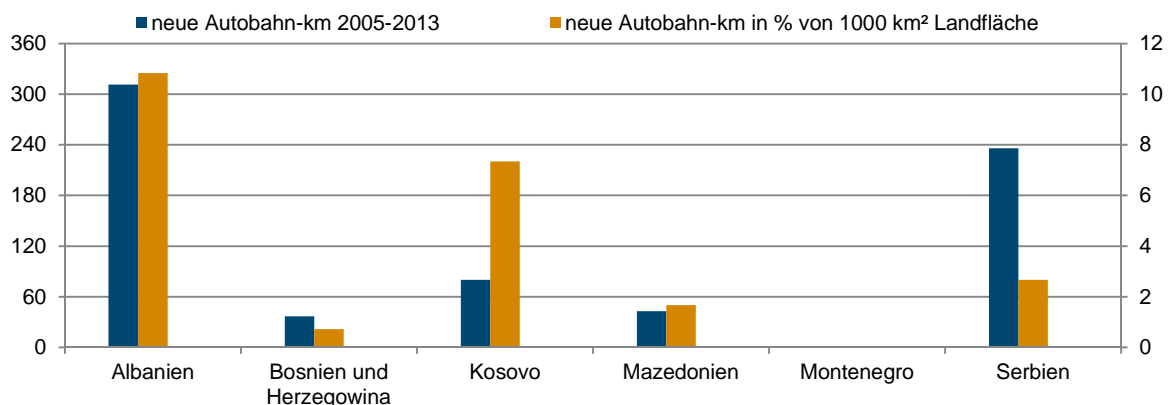
Infrastrukturlücke

AUFHOLPROZESS BEI VERKEHRSINFRASTRUKTUR ...

Unter den Infrastrukturmaßnahmen nimmt der Autobahnbau eine herausragende Stellung ein. Die meisten Länder des Westbalkans hatten zu Beginn der Transformation überhaupt kein modernes Straßennetz. In Albanien war der private Besitz von Personenkraftwagen sogar bis 1990 verboten. Gerade in diesem Land wurden über das letzte Jahrzehnt hinweg mit über 300 km die meisten Autobahnkilometer der Region gebaut (siehe Abbildung 5). Danach folgen Serbien mit knapp 240 km und Kosovo mit 80 km. In Bosnien und Herzegowina sowie in Mazedonien wurden jeweils nur um die 40 km gebaut und in Montenegro kein einziger Kilometer. Stellt man die ausgebauten Autobahntrassen in Verhältnis zur Landesfläche, dann haben einzig Albanien und Kosovo einen nennenswerten Ausbau des modernen Straßennetzes im letzten Jahrzehnt zuwege gebracht.

Abbildung 5 / Autobahnbau wurde in Albanien und Kosovo forciert

Neu erbaute Autobahnen zwischen 2005 und 2013 in km (linke Skala) und in % der Landesfläche



Bemerkung: Daten für Albanien und Bosnien und Herzegowina entsprechen dem Jahr 2012.

Quelle: Eurostat und eigene Schätzungen.

Gründe dafür lassen sich unter anderem im Zentralisierungsgrad und der ethnischen Homogenität finden, die in diesen beiden Ländern höher anzusetzen sind als im regionalen Vergleich. Darüber hinaus hatten beide Staaten Perioden einflussreicher Premierminister mit einer grenzüberschreitenden nationalen Agenda. Sali Berisha war von 2005 bis 2013 Premier in Albanien und Hashim Thaci von 2008 bis 2014 im Kosovo. Genau in diese Perioden fallen die großen Autobahnbauten in beiden Ländern, die unter anderem auch zu einer Verkehrsverbindung der beiden Hauptstädte geführt hat. In derselben Periode (seit 2005) hatte die Föderation Bosnien und Herzegowinas sieben Premierminister, die Republika Srpska sechs, Montenegro fünf und Serbien vier. Nur Mazedonien mit zwei Premiers verzeichnet eine vergleichbare politische Kontinuität wie Albanien.

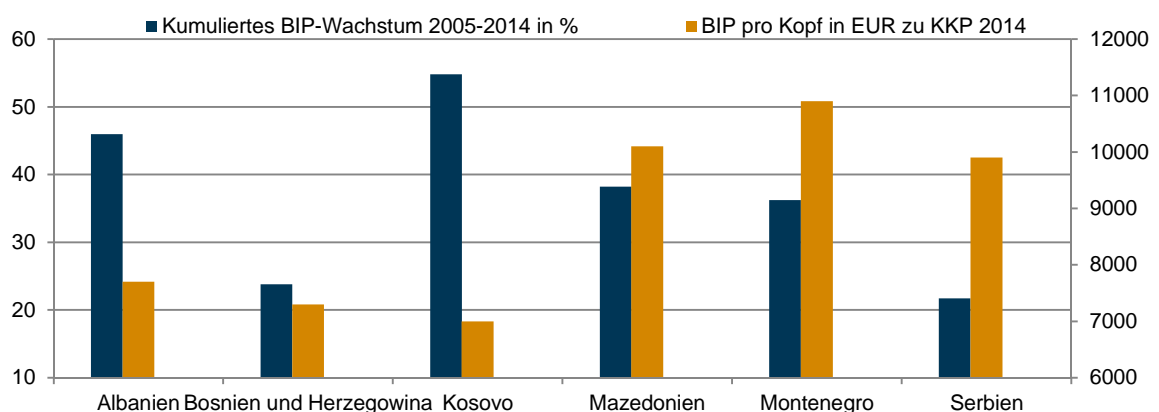
Was den Staatsaufbau anbelangt, so ist dieser naturgemäß besonders in Bosnien und Herzegowina fragmentiert, wo es neben den beiden Entitäten und einem Sonderverwaltungsgebiet auch noch zehn

Kantone in der Föderationsentität gibt. Aber auch in Serbien gibt es neben dem Zentralstaat die autonome Provinz Vojvodina, in der mehr als ein Viertel der Bevölkerung lebt. In Montenegro hält sich ein diffiziles System von Minderheitengruppen die Waage. In Mazedonien muss stets auf den interethnischen Ausgleich zwischen der mazedonischen Mehrheits- und der albanischen Minderheitsbevölkerung Bedacht genommen werden, darüber hinaus sind intraethnische Konflikte an der Tagesordnung.

Die EU hätte die Möglichkeit, mittels einer Bekräftigung der Mitgliedschaftsperspektive des Westbalkans und durch verstärktes politisches und finanzielles Engagement positiv auf die Länder der Region einzuwirken um die lokalen Systeme zu stabilisieren und zu einem kooperativen Verhalten beizutragen. Dieses ist sowohl für den Infrastrukturausbau innerhalb der Landesgrenzen als auch über diese hinweg unabdingbar und hätte darüber hinaus auch für die EU sowohl politisch wie wirtschaftlich positive Effekte.

Abbildung 6 / Autobahnbauer im wirtschaftlichen Aufholprozess

Kumuliertes BIP-Wachstum 2005-2014 (linke Skala) und BIP pro Kopf in EUR zu KKP 2014



Quelle: wiiv.

Begünstigt wurde der vorwiegend aus dem öffentlichen Haushalt finanzierte Autobahnausbau in Albanien und Kosovo auch durch das vergleichsweise starke Wirtschaftswachstum (siehe Abbildung 6) und die entsprechenden Zuflüsse in das öffentliche Budget. Beide Länder haben, auch aufgrund der geringen Exportabhängigkeit, die internationale Finanzkrise ohne Rezession überstanden. Ein zusätzlicher Wachstumsfaktor war das niedrige Ausgangsniveau des BIP pro Kopf von dem aus der Aufholprozess gestartet wurde. Dieses ist zurzeit immer noch um bis zu einem Drittel niedriger als in den anderen Ländern der Region. Ein wesentlicher, nicht zu vernachlässigender Faktor, welcher in Albanien und Kosovo zu robustem Wachstum beigetragen hat, ist letztlich die starke Infrastruktur-Bautätigkeit selbst. Dies spiegelt sich auch in einer deutlich höheren Investitionsquote wieder. Die Bruttoanlageinvestitionen in Relation zum BIP lagen in Albanien und Kosovo über das letzte Jahrzehnt hinweg näher bei 30% und in den anderen Ländern der Region näher bei 20%.

Abschließend kann konstatiert werden, dass es bisher für den Infrastrukturausbau am Balkan förderlich war, wenn stabile Regierungen im Rahmen einer zentralen staatlichen Struktur eine grenzüberschreitende Agenda mit Nachdruck verfolgt hatten. Um ähnliche Erfolge auch in jenen Ländern des Westbalkans zu zeitigen, welche nur über schwache Regierungen und einen komplexen

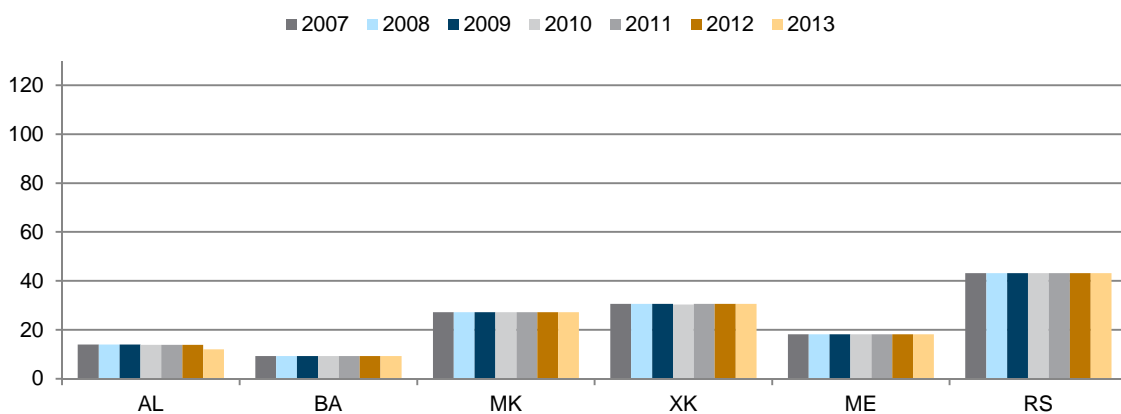
Staatsaufbau verfügen, wird es noch mehr an regionaler Kooperation unter der Ägide der EU brauchen. Primäres Ziel muss es sein, bei Infrastrukturmaßnahmen sowohl innerstaatliche administrative Grenzen als auch jene zwischen den Ländern zu überwinden.

... TROTZDEM GERINGE EISENBAHNDICHTE UND NOCH GERINGERE AUTOBAHNDICHTE

Trotz der dargestellten Aktivitäten ist die Infrastrukturlücke der Westbalkanländer substantiell, wenn man sie beispielsweise mit den neuen EU-Mitgliedstaaten in Südosteuropa sowie mit deren nördlichen Nachbarn Österreich und Ungarn vergleicht. Dies gilt insbesondere für die Eisenbahnlinien (siehe Abbildung 7). Hier halten die Länder am Westbalkan im Schnitt nur knapp über 20 km je 1000 km² Landfläche. Bei der Vergleichsgruppe (Abbildung 8) ist es fast das Dreifache. Ganz besonders schwach ausgebildet ist die Eisenbahndichte in Bosnien und Herzegowina, Albanien und Montenegro. Nur Serbien weist eine Eisenbahnnetzwerkdicke aus, wie sie zumindest auch in Kroatien und Rumänien zu finden ist. Insgesamt gab es bei den Kandidatenländern keine Schienenausbau-Programme in den letzten Jahren. Im Gegenteil, in Albanien wurde sogar das Netzwerk verkleinert. Eine Verringerung der Schienendichte erkennt man allerdings auch aus Österreich. Ungarn ist das einzige Land, welches zuletzt mehrere hundert Kilometer Eisenbahnlinien neu verlegt hat.

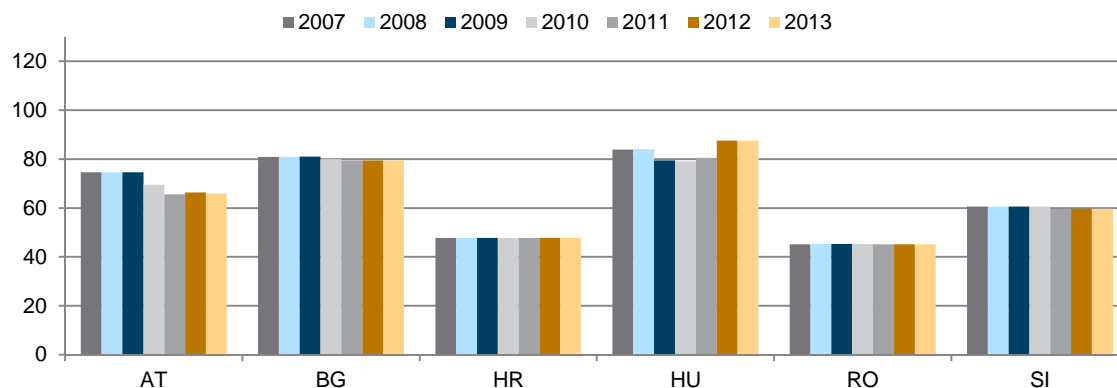
Abbildung 7 / Eisenbahnlinien-Dichte am Westbalkan sehr gering

Dichte der Eisenbahnlinien in km je 1000 km² Landfläche

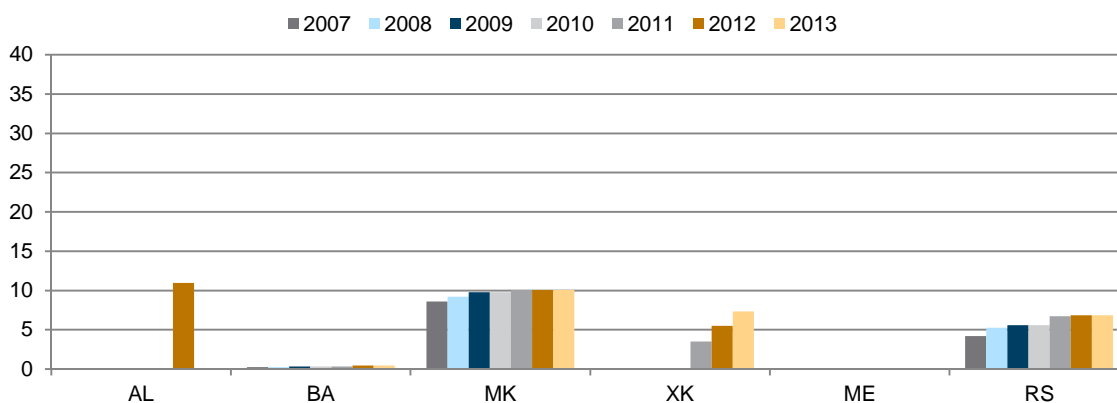


Quelle: Eurostat, Weltbank und eigene Berechnungen.

Der Autobahnbau hat in den letzten Jahren im Vergleich zum Eisenbahnbau eine viel stärkere Dynamik in der weiteren Region Südosteuropa erlebt. Dennoch ist die Netzwerkdicke auch bei dieser wichtigen Transportinfrastruktur am Westbalkan noch immer sehr gering (siehe Abbildung 9). Darüber hinaus hatte Montenegro zuletzt überhaupt noch keinen einzigen Kilometer Autobahn und Bosnien und Herzegowina nur sehr wenige. Albanien, für welches nur eine Schätzung für das Jahr 2012 vorliegt ist interessanterweise am Westbalkan Spitzenreiter in der Autobahndichte. Gemeinsam mit Mazedonien hat man in etwa das Niveau Bulgariens erreicht. Kosovo und Serbien liegen zwar noch zurück, holen aber auf. Gleichzeitig erweitern aber auch die benachbarten neuen EU Mitgliedsländer stetig ihr Autobahnnetz. Besonders Ungarn und Slowenien haben, unter anderem mit EU-Fördermitteln, ihre Autobahndichte stark erweitern können.

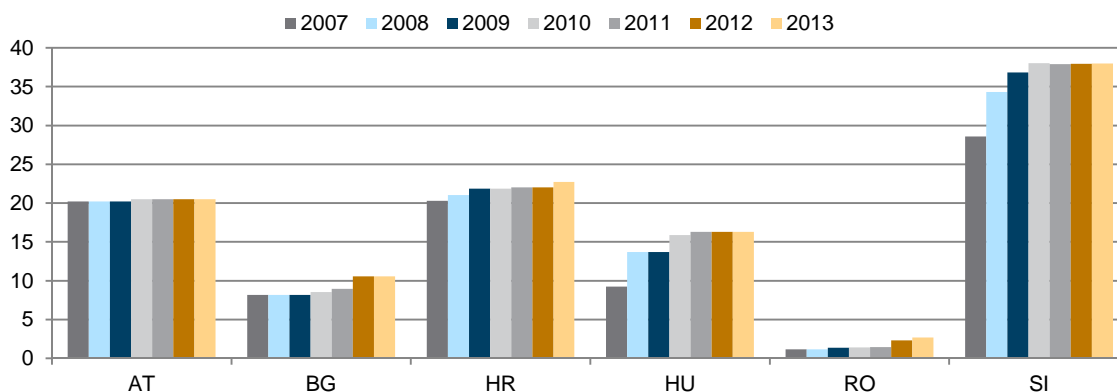
Abbildung 8 / Eisenbahnlinien-Dichte in der Vergleichsgruppe dreimal höherDichte der Eisenbahnlinien in km je 1000 km² Landfläche

Quelle: Eurostat, Weltbank und eigene Berechnungen.

Abbildung 9 / Autobahn-Dichte am Westbalkan ebenfalls sehr geringDichte der Autobahnen in km je 1000 km² Landfläche

Bemerkung: Für Albanien existiert nur die Beobachtung 2012.

Quelle: Eurostat, Weltbank, eigene Schätzungen und eigene Berechnungen.

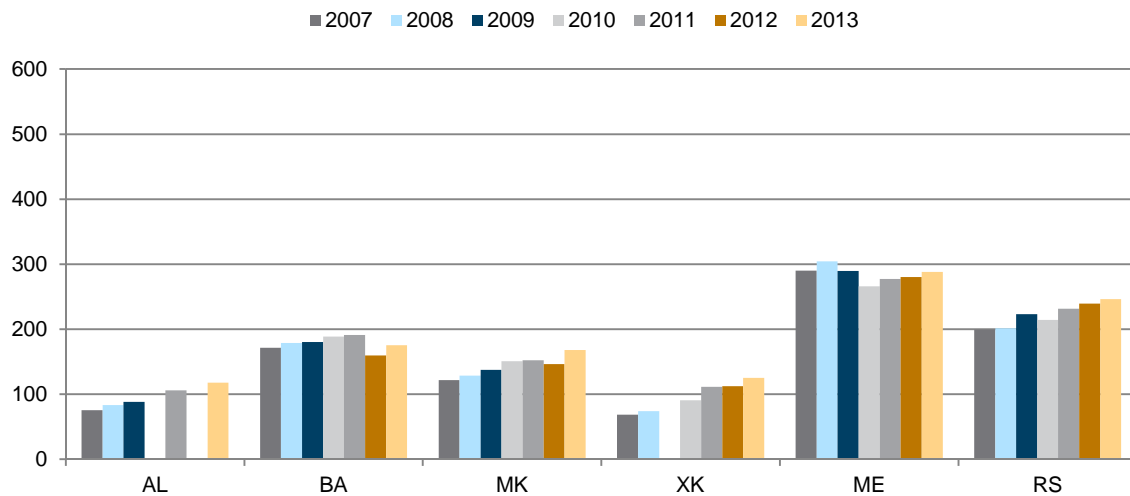
Abbildung 10 / Autobahn-Dichte in der Vergleichsgruppe mehr als dreimal höherDichte der Autobahnen in km je 1000 km² Landfläche

Quelle: Eurostat, Weltbank, eigene Schätzungen und eigene Berechnungen.

Natürlich stellt sich die Frage inwieweit es überhaupt genug Nachfrage nach neuen Straßen gibt. Tatsächlich hat am Westbalkan im Schnitt nicht einmal jeder fünfte ein eigenes Automobil (siehe Abbildung 11). In der Vergleichsgruppe sind es mehr als jeder dritte Bewohner, der ein Auto sein eigen nennen darf (siehe Abbildung 12). Dabei spiegelt sich jedoch in der Regel das unterschiedliche Einkommensniveau wieder und zum Teil auch das begrenzte Angebot an modernen Straßen.

Abbildung 11 / Autobesitzer am Westbalkan nur dünn gesät

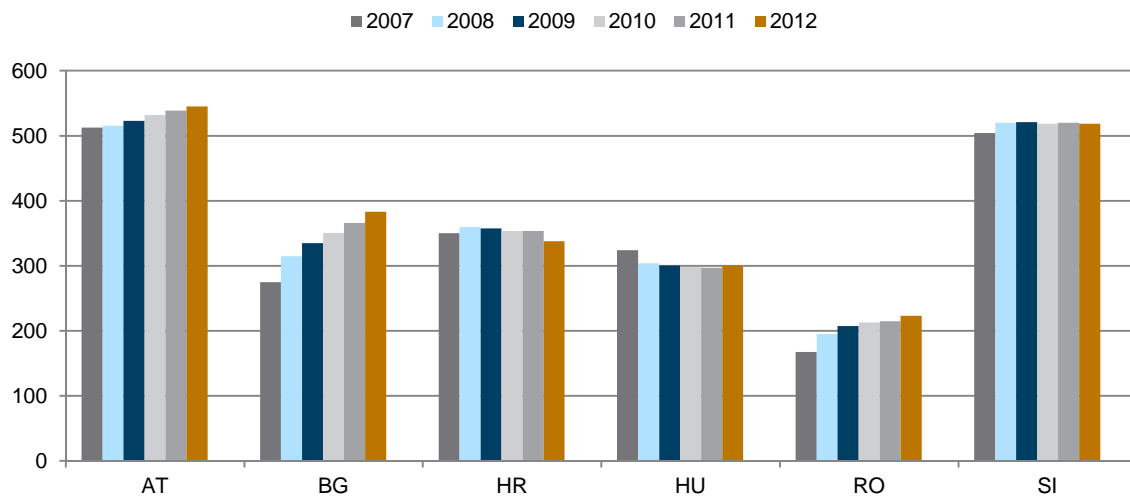
Personenkraftwagen je 1000 Personen



Quelle: Eurostat, Weltbank und eigene Berechnungen.

Abbildung 12 / In der Vergleichsgruppe besitzt jeder dritte ein Auto

Personenkraftwagen je 1000 Personen

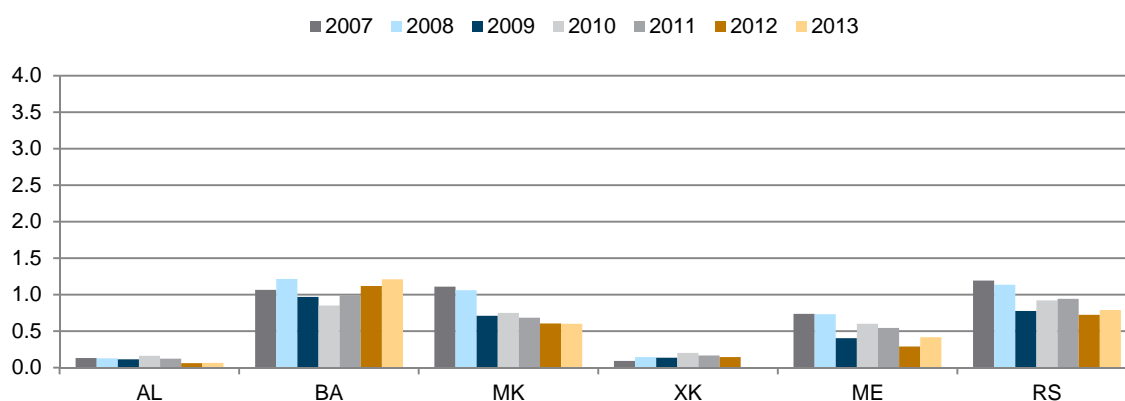


Quelle: Eurostat, Weltbank und eigene Berechnungen.

Im Falle der Eisenbahnnutzung ist es nicht ganz unähnlich. Betrachtet man die Schienen-Güterverkehrseffizienz, so liegt diese am Westbalkan, außer im Falle Bosnien und Herzegowinas und Serbiens, doch recht weit unter jener der neuen EU Mitgliedstaaten in Südosteuropa (siehe Abbildung 13 und 14). Österreich und Slowenien weisen eine überdurchschnittlich starke Auslastung des Schienennetzes auf. Auch hier begründet sich der Unterschied zum Teil in der geringeren wirtschaftlichen Aktivität am Westbalkan, wie auch in den fehlenden beziehungsweise qualitativ schlechten Eisenbahnlinien.

Abbildung 13 / Geringe Auslastung des Eisenbahnnetzwerks am Westbalkan

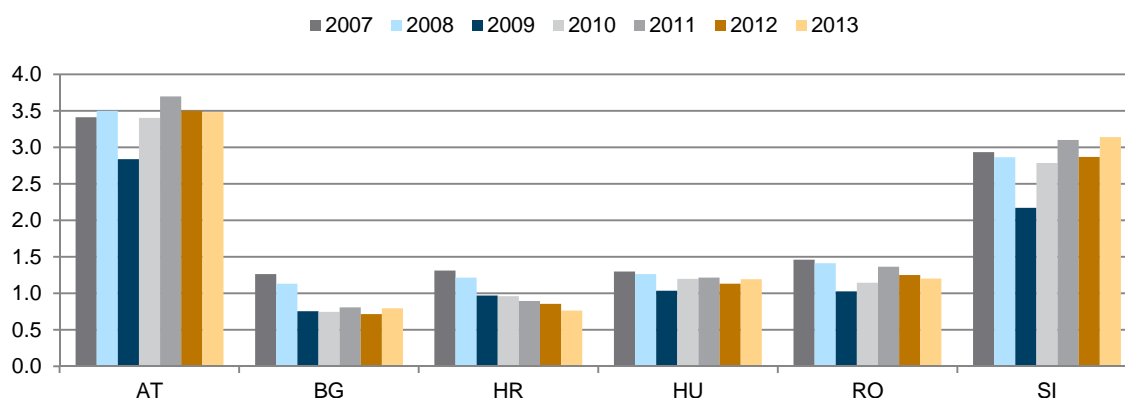
Schienen-güterverkehrseffizienz in Mio. Tonnen-km je km Eisenbahnlinie



Quelle: OECD, Eurostat, Weltbank und eigene Berechnungen.

Abbildung 14 / Schienengüterverkehrseffizienz um Vielfaches höher in Vergleichsgruppe

Schienen-güterverkehrseffizienz in Mio. Tonnen-km je km Eisenbahnlinie



Quelle: OECD, Eurostat, Weltbank und eigene Berechnungen.

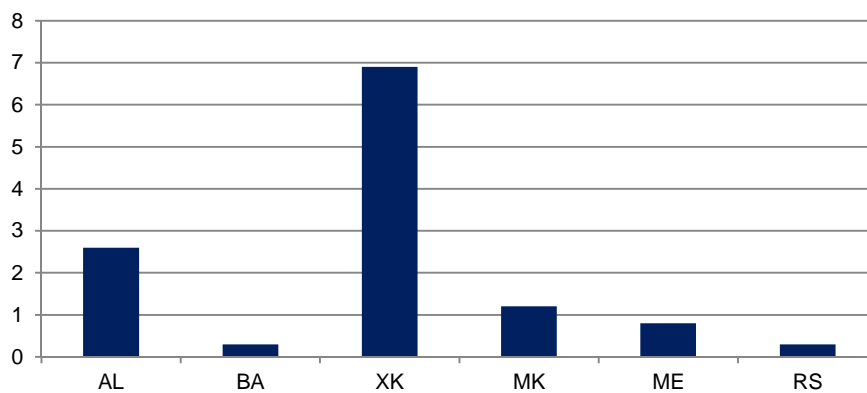
Zur potentiellen Infrastrukturlücke in anderen Bereichen, wie zum Beispiel den Binnenwasserstraßen, den Flughäfen, Meereshäfen und Flusshäfen gibt es nur wenige vergleichbare Daten. Informationen, beispielsweise zu den jährlichen Investitionen in die soeben genannten Bereiche, weisen (so vorhanden) unregelmäßige Schwankungen auf, sind aber in der Regel in der Vergleichsgruppe bedeutend höher.

NACHHOLBEDARF BEI ENERGIE

Einen erheblichen Nachholbedarf gibt es auch im Bereich der Energie. Das zeigen zum Beispiel schlechte Umfrageergebnisse, die zur Stromversorgung gemacht wurden. (siehe Abbildung 15). Die Stromversorgung, vor allem am Kosovo und in Albanien wird immer noch von regelmäßigen Ausfällen unterbrochen. Entsprechendes lässt sich in den südosteuropäischen neuen EU Mitgliedstaaten nicht mehr finden.

Abbildung 15 / Vor allem am Kosovo und in Albanien sind Stromausfälle häufig

Verluste in % der durchschnittlichen Firmen-Umsätze aufgrund von Stromausfällen, 2013

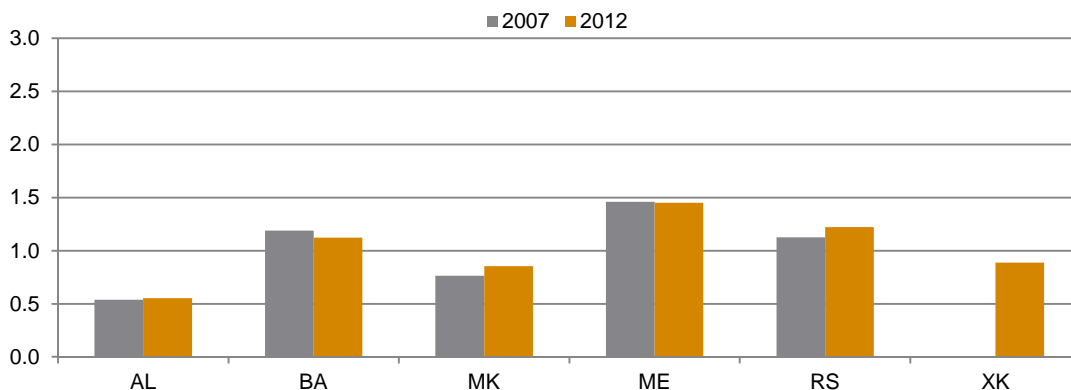


Quelle: Weltbank.

Zum Teil liegt es an den geringen Kapazitäten zur Stromerzeugung. Insbesondere Albanien, Mazedonien und Kosovo weisen weniger als 1 kW installierter Kapazität der Stromerzeugungsanlagen je Einwohner auf (Abbildung 16). In der Vergleichsgruppe (Abbildung 17) hat nur Ungarn einen ähnlich niedrigen Wert. Österreich kommt auf die dreifache Kapazität.

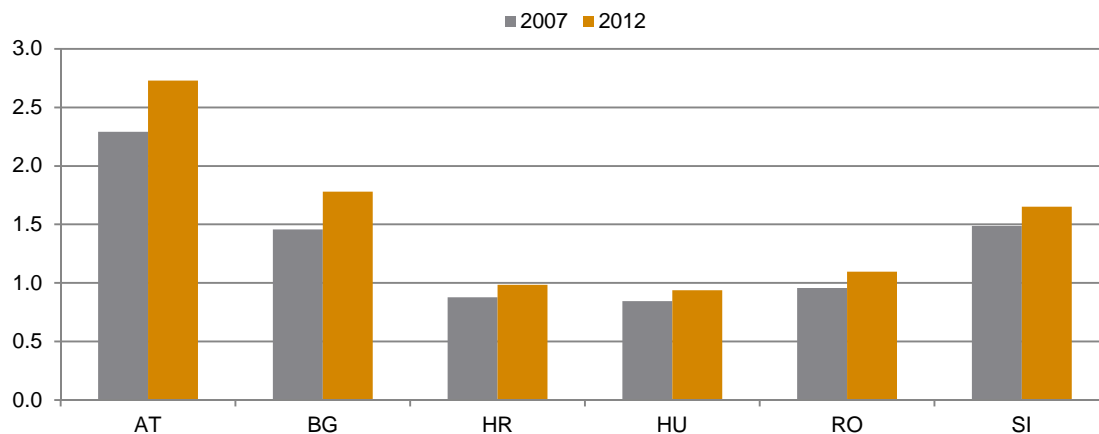
Abbildung 16 / Geringe Stromerzeugungskapazitäten in Albanien, Mazedonien und Kosovo

Installierter Kapazität der Stromerzeugungsanlagen in kW je Einwohner



Quelle: EIA.

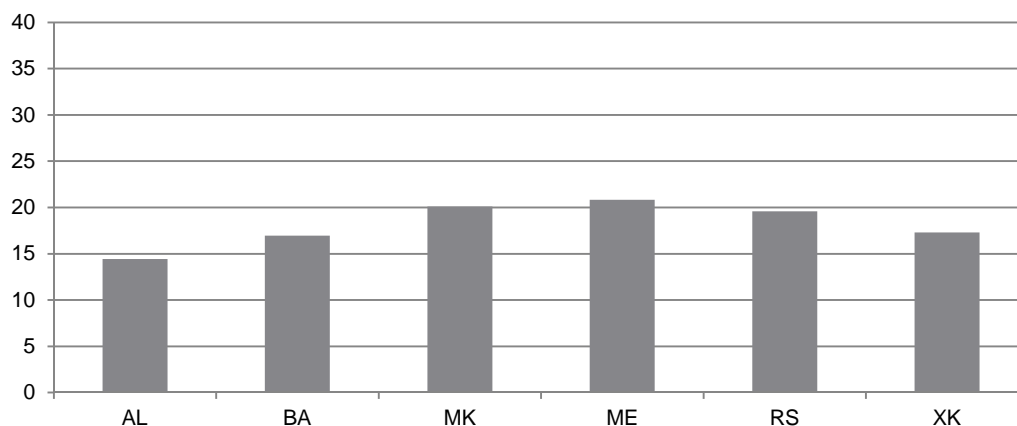
Abbildung 17 / Um Vielfaches höhere Stromerzeugungskapazitäten in Österreich
 Installierter Kapazität der Stromerzeugungsanlagen in kW je Einwohner



Quelle: EIA.

Ein ähnliches Bild zeichnet sich auch bei den Hochspannungsleitungen. Vor allem Albanien, Bosnien und Herzegowina, sowie Kosovo verfügen nur über wenige 400 kV Leitungen in Relation zur Landfläche (Abbildung 18). Im Vergleich weisen Österreich, Ungarn und Slowenien doppelt so hohe Werte auf (Abbildung 19). Die übrigen Länder weisen durchschnittliche Werte von um die 20 km 400 kV Leitungen je 1000 km² Landfläche auf.

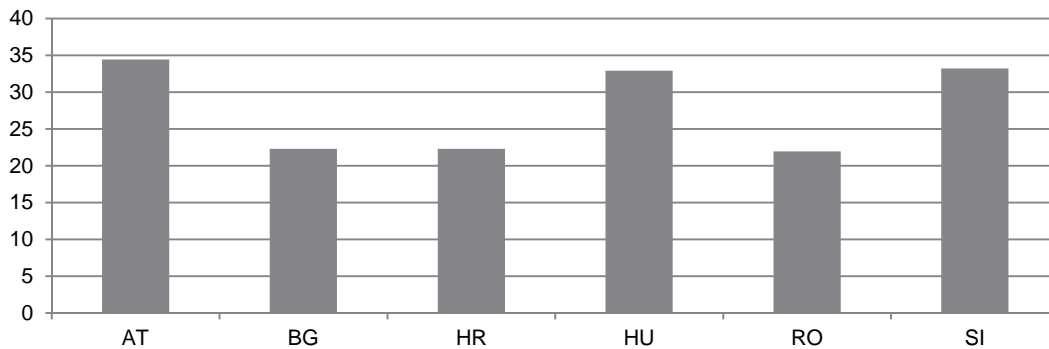
Abbildung 18 / Wenige Hochspannungsleitungen in Albanien, Bosnien und Kosovo
 400 kV Leitungen in km je 1000 km² Landfläche, 2013



Quelle: ENTSO-E.

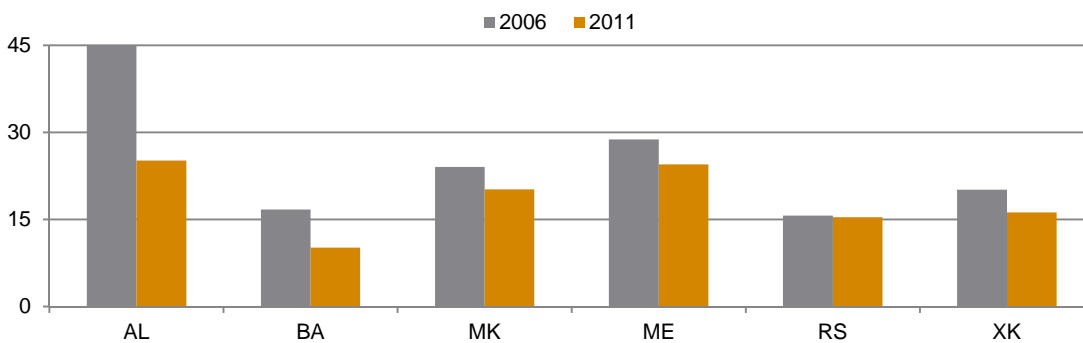
Ein Indikator in dem die Unterschiede im Elektrizitätssektor besonders markant erscheinen, ist jener der Verluste aus Übertragung und Verteilung als Anteil an der Gesamtproduktion. Neben technischen Mängeln handelt es sich hierbei insbesondere um Diebstahl. Auch wenn sich dabei die Situation in den Westbalkanländern in den letzten Jahren deutlich verbessert hat (Abbildung 20), so sind die Werte noch immer um bis zu einem Faktor 5 höher als beispielsweise in Österreich (Abbildung 21).

Abbildung 19 / Hohe Dichte an Hochspannungsleitungen in einigen Vergleichsländern
 400 kV Leitungen in km je 1000 km² Landfläche, 2013



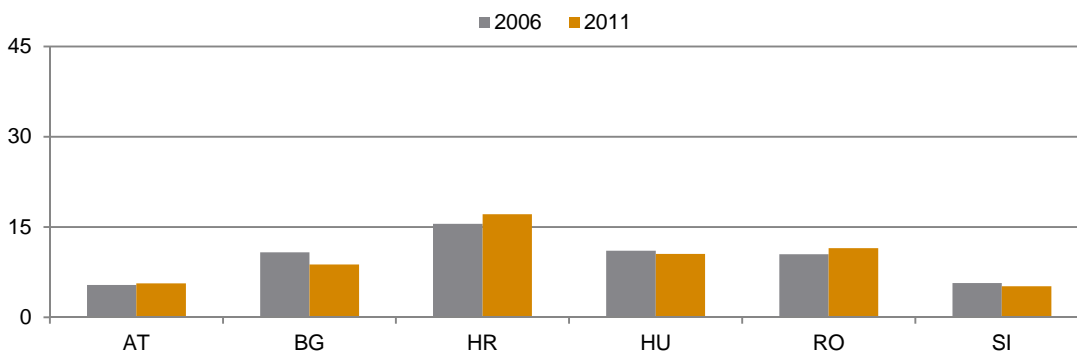
Quelle: ENTSO-E.

Abbildung 20 / Verluste bei der Stromübertragung am ganzen Westbalkan sehr hoch
 Verluste aus Übertragung und Verteilung in % der Gesamtproduktion



Quelle: Weltbank.

Abbildung 21 / Nur Kroatien weist ähnlich hohe Verluste wie Westbalkanländer auf
 Verluste aus Übertragung und Verteilung in % der Gesamtproduktion



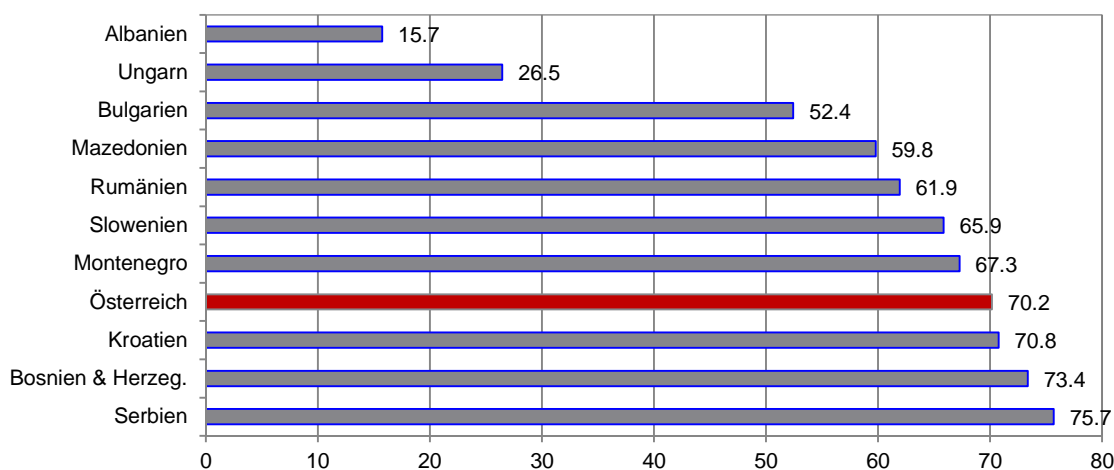
Quelle: Weltbank.

LÜCKEN IN DER BERUFSAUSBILDUNG

Die Qualifikation der Beschäftigten und das zugrundeliegende Bildungssystem bilden eine wichtige Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes. Die Bildungssysteme der Westbalkanländer passen sich nur langsam den geänderten Verhältnissen auf dem Arbeitsmarkt an, was unter anderem auf die Reformresistenz der Lehrenden, die Korruption im staatlichen Bildungssystem, mangelnde Qualitätskontrolle in privaten Ausbildungsinstitutionen und dem geringen Anreiz für neue Anbieter von Berufsausbildung zurückzuführen ist (Arandarenko und Bartlett, 2012).

Abbildung 22 / Große Unterschiede bei Einschreibungen in berufsbildenden Schulen

Studenten in berufsbildenden Schulen in % aller Studenten der Sekundarstufe II, 2013



Quelle: Eurostat und Transmonee Datenbank.

Einschreibungen in berufsbildende Schulen variieren stark innerhalb der Region (siehe Abbildung 22). Während Albanien einen sehr niedrigen Anteil an Schülern in dieser Schultype aufweist, melden Serbien, Bosnien und Herzegowina und Kroatien einen fast gleich hohen oder sogar höheren Anteil als Österreich, was sich allerdings nicht in einem ähnlich hohen Niveau des Erwerbs fachlicher Kompetenzen niederschlägt.¹ Unter den Vergleichsländern weist vor allem Ungarn einen besonders niedrigen Anteil an Schülern in dieser Schulform auf. Berufsbildende Schulen sind aufgrund mangelnder Investitionen in Ausstattung und Gebäude mit schlechter Infrastruktur ausgestattet, die Berufsbilder sind veraltet und haben sich nicht an die sich verändernden Erfordernisse des Arbeitsmarktes angepasst. Ebenso entsprechen die Lehrmethoden und das Wissen der Lehrer nicht mehr den aktuellen Erfordernissen. Die Zeit, die für Praktika in Unternehmen aufgewendet wird, unterscheidet sich je nach Schule und Land. Insgesamt ist die praktische Ausbildung nicht ausreichend um ein solides berufliches Wissen und Erfahrung zu vermitteln.

Angesichts der hohen Jugendarbeitslosigkeit in den Westbalkanländern², die jene in der EU bei Weitem übersteigt, werden Alternativen gesucht, den Übergang von der Schule ins Berufsleben zu erleichtern. Hier richtet sich das Augenmerk vor allem auf das duale Ausbildungssystem, das in Deutschland,

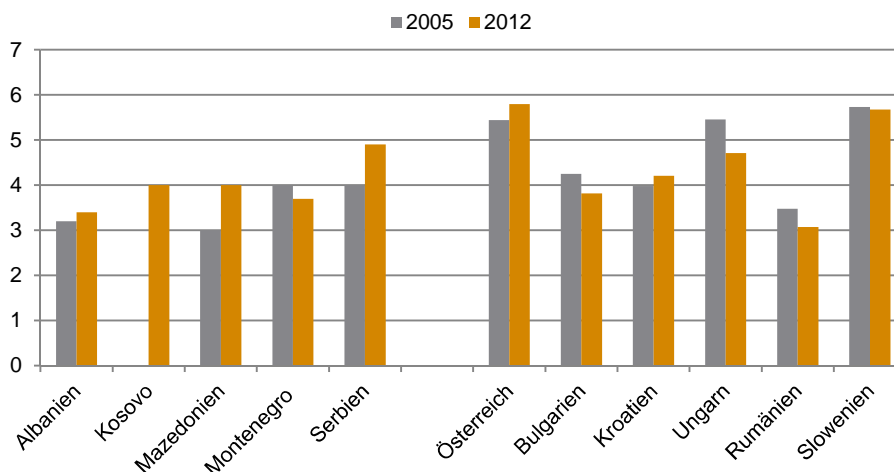
¹ <http://blogs.lse.ac.uk/lsee/2014/06/05/vet-balkans/>

² Bosnien und Herzegowina sowie Kosovo melden Jugendarbeitslosenquoten von 50-60%.

Österreich oder in der Schweiz auf sehr gute Ergebnisse in Hinblick auf die Jugendbeschäftigung verweisen kann. Auch die Europäische Kommission weist in ihrem Strategiepapier ‚Neue Denkansätze für die Bildung‘³ darauf hin, dass das Lernen am Arbeitsplatz, etwa im Rahmen dualer Modelle, eine tragende Säule der Berufsbildungssysteme in ganz Europa bilden *sollte*, um die Jugendarbeitslosigkeit zu senken⁴. Hinsichtlich der Westbalkanländer wird die Einführung der dualen Ausbildung insbesondere von Geberorganisationen angeregt und gefördert. So unterstützt zum Beispiel die Österreichische Entwicklungszusammenarbeit Albanien dabei, ein Berufsbildungssystem aufzubauen, das den Anforderungen des Arbeitsmarkts und des privaten Sektors gerecht wird, wobei die duale Berufsbildung im Zentrum steht. Die Schweizer Entwicklungsgesellschaft⁴ ermöglicht Kurzzeit-Praktika in holz- und metallverarbeitenden Sektoren in Bosnien und Herzegowina und finanziert im Kosovo Übungsfirmen, die Praxis in der Verwaltung sowie in Marketing und Rechnungswesen vermitteln.

Abbildung 23 / Ausgaben für Bildung auf niedrigem Niveau in den Westbalkanländern

Bildungsausgaben in % des BIP



Quelle: Eurostat

Allerdings scheint eine 1:1 Übertragung des dualen Ausbildungssystems auf die Westbalkanländer nicht sinnvoll, da Evaluierungen von Transferprojekten allgemein eine nur geringe Nachhaltigkeit zeigen.⁵ Dazu sind die Bildungssysteme, institutionellen Rahmenbedingungen und auch die Traditionen der möglichen Transfergeber- und Transfernehmerländer zu unterschiedlich.⁶ Um dieses System umzusetzen, bedarf es Unternehmen, die bereit sind Lehrlinge aufzunehmen, sowie ausreichend erfahrene Fachkräfte, die in der Lage sind Lehrlinge auszubilden. Private Unternehmen zeigen bisher noch wenig Interesse Praktika anzubieten, an Ausbildungsprogrammen und der Erstellung von Berufsbildern mitzuarbeiten bzw. bestehende Programme zu evaluieren. Darüber hinaus bedarf es der uneingeschränkten Unterstützung der Politik sowie der Sozialpartner, deren Strukturen in den Westbalkanländern allerdings sehr schwach ausgebildet sind – um derartige Programme umzusetzen. Förderlich könnte jedoch sein, dass internationale Unternehmen mit starken dualen Traditionen in ihren

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52012DC066>

⁴ SDC 'Success factors of the Swiss vocational education and training system in the Western Balkans', 2014, S. 2

⁵ Bliem et al. (2014), S. 30; Euler (2013), S. 12

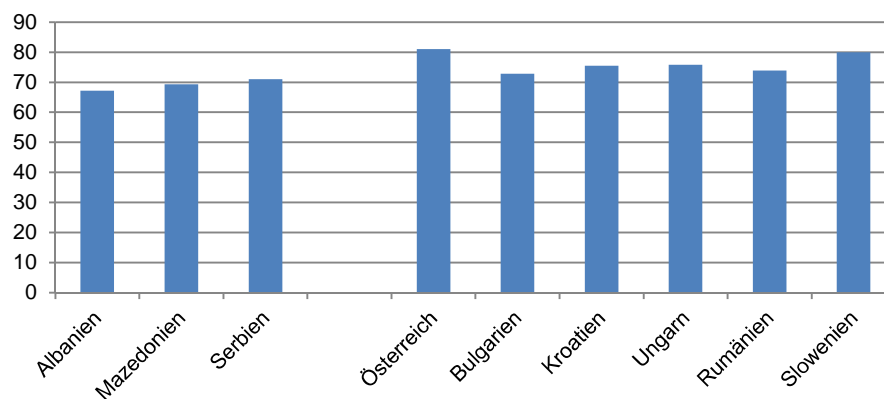
⁶ WIFI (2014).

Mutterländern, großes Interesse an der Etablierung eines dualen Systems zeigen und Bereitschaft signalisieren, eine Reform der Berufsausbildung mitzugestalten.⁷

Gemessen am Brutto-Inlandsprodukt liegen die Bildungsausgaben in den Westbalkanländern zum Teil deutlich unter den für die EU-Länder vorliegenden Werten. Wie Abbildung 23 zeigt, meldet Albanien, gefolgt von Montenegro die niedrigste Bildungsausgabenquote, während Serbien eine höhere Quote aufweist als die meisten, hier angeführten EU Länder. Insgesamt sind die Bildungsausgaben in nahezu allen Westbalkanländern in der Periode 2005-2012 (letzte verfügbare Angaben) gestiegen. In den vergangenen Jahren ist ein Großteil der Mittel für Bildung in die tertiäre Ausbildung geflossen, sodass Überkapazitäten in dieser Ausbildungskategorie entstanden sind, während der primäre und der sekundäre Ausbildungssektor vernachlässigt wurden.

Hinsichtlich der Fähigkeit ihr Humankapital erfolgreich zu nutzen, rangieren die Westbalkanländer abgeschlagen im internationalen Vergleich. Gemessen am Humankapital Index – basierend auf den Säulen Bildung, Gesundheit, Arbeitskräfte und Beschäftigung – liegt Serbien, das in der Region das Potenzial seiner arbeitsfähigen Bevölkerung noch am besten nutzt, mit 71 von 100 möglichen Punkten an 50. Stelle (unter 124 Ländern), Mazedonien an 55. und Albanien an 66. Stelle (Abbildung 24). Unter den Vergleichsländern schneidet Österreich mit 81 Punkten am besten ab (11. Stelle) gefolgt von Slowenien, Ungarn und Kroatien, während Rumänien und Bulgarien die Ränge 39 und 42 einnehmen.

Abbildung 24 / Niedrigere Ausstattung mit Humankapital als in den Vergleichsländern
Humankapital Index, 2015



Anmerkung: Keine Werte für Bosnien und Herzegowina, Kosovo und Montenegro.
Quelle: WEF The Human Capital Report 2015

FORSCHUNG UND AUSBILDUNG UNTER ERWARTBAREM NIVEAU

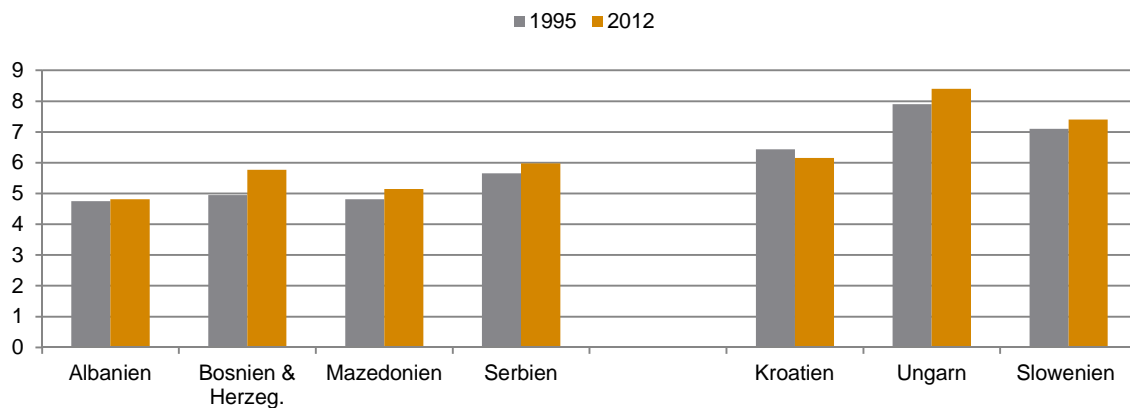
Allgemein wird angenommen, dass Investitionen in Ausbildung und Forschung die längerfristige wirtschaftliche Entwicklung maßgeblich beeinflussen. Mittels der von der Weltbank entwickelten Knowledge Assessment Methodology lassen sich unter anderem Ausbildungs- und Innovationsindizes für einzelne Länder errechnen. So beinhaltet der Ausbildungsindex Informationen zu durchschnittlichen

⁷ Bliem, et al. (2014), S. 30.

Schulbildungszeiten und Bruttoeinschreibungsanteilen in der sekundären und tertiären Ausbildung. Der Innovationsindex ergibt sich aus bevölkerungsgewichteten Daten zu empfangenen und bezahlten Lizenzgebühren, bewilligten US –Patenten und Artikeln in wissenschaftlichen und technischen Fachzeitschriften.

Abbildung 25 / Kleine Fortschritte bei der Ausbildung

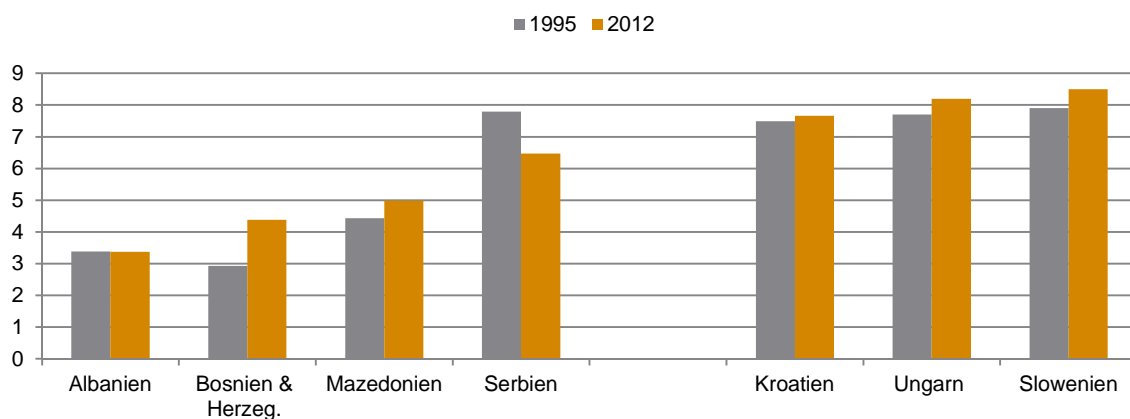
Ausbildungsindex



Quelle: Knowledge Assessment Methodology 2012.

Abbildung 26 / Trotz Aufholprozess bei Innovation weit hinter den Vergleichsländern zurück

Innovationsindex

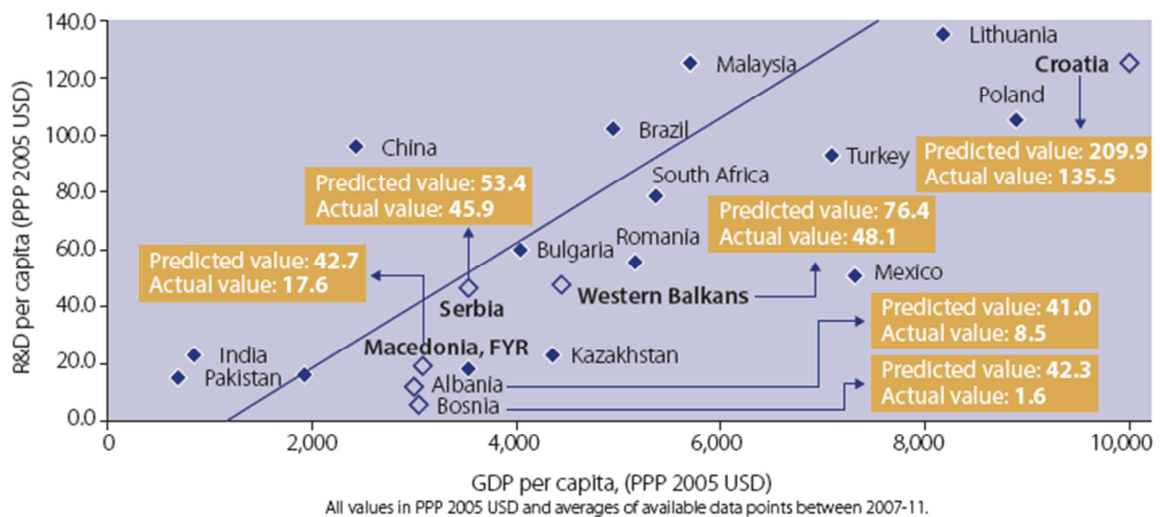


Quelle: Knowledge Assessment Methodology 2012.

Zwischen 1995 und 2012 konnten alle Westbalkanländer mit Ausnahme Albaniens ihren Ausbildungsindex verbessern, allerdings das Niveau Sloweniens und insbesondere jenes von Ungarn bei weitem nicht erreichen. Lediglich Serbien kann mit Kroatien, das im Untersuchungszeitraum sogar an Terrain verloren hat, mithalten (Abbildung 25). Auch in Hinblick auf Innovation konnten die meisten Westbalkanländer in den Jahren 1995-2012 aufholen, liegen aber dennoch weit hinter den für Kroatien, Ungarn und Slowenien errechneten Werten (Abbildung 26).

Insgesamt ist der Wissenschaftssektor in den Westbalkanländern durch einen Rückstand der wissenschaftlichen Leistungsfähigkeit, bedingt durch ein unzureichendes Angebot an Humanressourcen, Forschungsmitteln und Forschungseinrichtungen sowie forschungsfeindliche rechtliche Rahmenbedingungen, gekennzeichnet (Weltbank, 2013). Hinsichtlich der Humanressourcen wird immer wieder auf den „brain drain“ – die hohe Anzahl an Wissenschaftlern, Technikern und Ingenieuren, die in den vergangenen zwei Jahrzehnten aus den Westbalkanländern emigriert sind – hingewiesen. Es gibt kaum Verflechtungen mit internationalen Forschungsnetzwerken bzw. mit der wissenschaftlichen Diaspora. Auch wurde der Kooperation zwischen Forschung und Wirtschaft bisher wenig Bedeutung beigemessen.

Abbildung 27 / Forschungsausgaben liegen unter dem erreichten Entwicklungsniveau
F&E-Ausgaben pro Kopf (geschätzte und tatsächliche Werte), 2007–2011



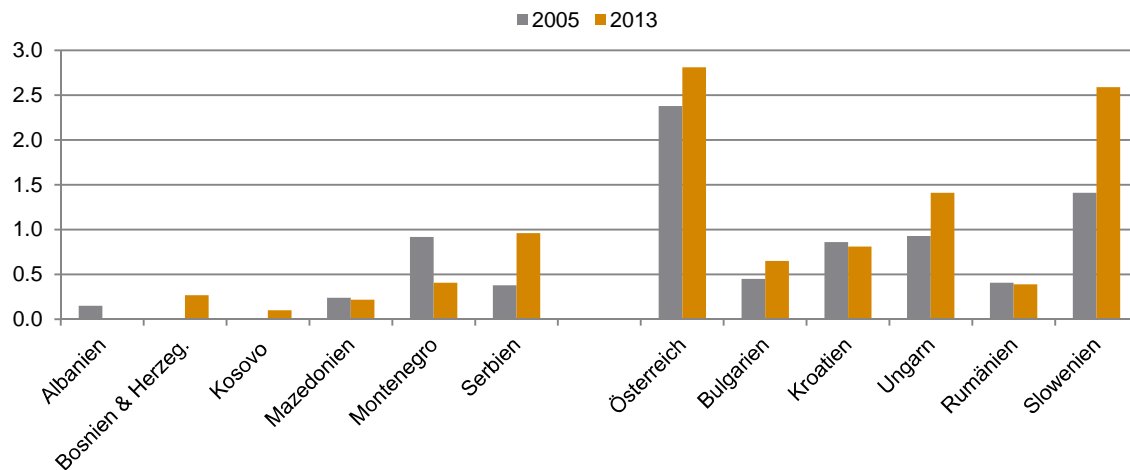
Quelle: UNESCO Statistics; World Development Indicators.

Die Westbalkanländer investieren weniger in Forschung und Entwicklung (F&E) als man aufgrund ihres Entwicklungsniveaus erwarten könnte. Berechnungen der Weltbank zufolge klaffen die geschätzten F&E-Ausgaben pro Kopf, basierend auf dem pro Kopf Einkommen und den tatsächlich erreichten Werten, weit auseinander, wobei die Kluft in Albanien und Bosnien und Herzegowina am größten ist. Auch zwischen den einzelnen Ländern bestehen große Unterschiede (Abbildung 27).

Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung liegen in den Westbalkanländern zum Teil weit unter jenen der Vergleichsländer und machen gemessen am Brutto-Inlandsprodukt zwischen 0.1% des BIP im Kosovo und rund 1% in Serbien aus. Serbien rangiert demnach noch vor Bulgarien, Kroatien und Rumänien. Die geringen Aktivitäten im F&E-Bereich treffen in allen Westbalkanländern auf den öffentlichen und den privaten Sektor gleichermaßen zu. Demgegenüber betragen die Ausgaben für F&E in Österreich und Slowenien, letzteres verzeichnete in der Vergleichsperiode den deutlichsten prozentuellen Zuwachs, zwischen 2.6% und 2.8% des BIP, was aber immer noch unter dem EU 2020 Ziel von 3% liegt (Abbildung 28).

Abbildung 28 / Forschung und Entwicklung hinken deutlich nach

Ausgaben für Forschung und Entwicklung in % des BIP, 2005 und 2013



Anmerkung: Albanien 2008; Bosnien und Herzegowina 2012; Kosovo, Montenegro und Mazedonien 2011; Serbien 2008 und 2012.

Quelle: Eurostat; Regional Cooperation Council (Kosovo) und era watch (Bosnien & Herzegowina).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Berufsausbildung in den Westbalkanländern nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft entspricht und nur zögerlich Schritte unternommen werden, das Bildungssystem zu reformieren. Die Vernachlässigung der Berufsausbildung spiegelt sich auch in den im internationalen Vergleich ohnehin niedrigen Ausgaben für Bildung wider: diese fließen in erster Linie in die tertiäre Ausbildung auf Kosten der sekundären Ausbildung (Ausbildung von Fachkräften). Auch die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung liegen weit unter jenen Werten, die man aufgrund des wirtschaftlichen Entwicklungsstandes der Region erwarten könnte. Die Ausstattung mit Humankapital bleibt trotz kleinerer Erfolge unzureichend.

Eine Verbesserung der Bildungs- und Forschungsinfrastruktur wäre daher auf allen Ebenen notwendig, um die Entwicklung von Humankapital zu fördern und so zur sozialen ebenso wie zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes beizutragen. Österreich könnte dabei vor allem im Bereich der Berufsausbildung einen Beitrag leisten, da es über großes Know-how in diesem Bereich verfügt. Eine 1:1 Übertragung des in Österreich und Deutschland erfolgreichen dualen Ausbildungssystems auf die Westbalkanländer ist allerdings aufgrund mangelnder institutioneller Voraussetzungen sowie des Fehlens von Unternehmern, die Lehrlinge ausbilden wollen, nicht sinnvoll. Es könnte aber geprüft werden, welche Elemente der dualen Ausbildung gut in die bestehenden Strukturen integrierbar sind, um die Entwicklung dieses Bereichs zu fördern. Auch könnten ausländische Unternehmen im Land motiviert werden, sich an Ausbildungsprogrammen zu beteiligen und ihr Know-how zu transferieren. Interessant könnte in diesem Zusammenhang z.B. auch die Kooperation von solchen Unternehmen mit ihren lokalen Zulieferern sein. Vermutlich wird eine Vielzahl von Maßnahmen notwendig sein, um nachhaltige Ausbildungssysteme zu entwickeln.

Wirtschaftliche Effekte von Infrastrukturinvestitionen

NUR TEIL PRIORITÄRER INFRASTRUKTURPROJEKTE IST AUSGEREIFT

Der Bedarf nach Verkehrsinfrastruktur ist in fast allen Bereichen sehr hoch. Dieser Bedarf, der sich in der geringen Eisenbahndichte und der noch geringeren Autobahndichte am Westbalkan zeigt, war zweifellos ein Hauptgrund für eine gemeinsame Erklärung der sechs Premierminister des Westbalkans am 21. April 2015, in der die vorrangigen Vorhaben des Infrastruktur-Kernnetzwerks - insbesondere Autobahn- und Eisenbahnprojekte - festgelegt wurden. Darüber hinaus werden in dieser Erklärung auch einige Projekte in den Bereichen Binnenwasserstraßen, Flughäfen, Meereshäfen und Flusshäfen erwähnt.

Neubauvorhaben Transport

Diese Projekte wurden von SEETO (2015) im Detail untersucht. Auf der Basis des Planungsstatus beziehungsweise Projektfortschrittes wurden die prioritären Projekte weiter eingegrenzt. Die folgenden beiden Tabellen listen die einzelnen Straßen- (Tabelle 1) und Schienen- (Tabelle 2) Vorhaben auf und geben an, ob sich darunter auch (Teil-) Projekte befinden, welche von SEETO als vorrangige Projekte eingestuft wurden, die für eine Förderung in Frage kommen, genügend ausgereift sind und für die eine umfassende Bewertung auf der Grundlage einer abgeschlossenen Machbarkeitsstudie verfügbar ist.

Unter den elf Straßenneubauprojekten befinden sich vier, die von SEETO als prioritär und ausgereift eingestuft wurden. Zusammengenommen weisen diese Projekte eine Gesamtlänge von 221 km und geschätzten Kosten von rund 2,9 Milliarden Euro auf. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um den Zubringer vom ostkroatischen Autobahnnetz nach Zentralbosnien, das zentrale Teilstück der Nord-Süd-Verbindung in Montenegro sowie die Verbindung der kosovarischen Hauptstadt Pristina mit der serbischen Grenze im Nordosten. Ein kleineres Projekt stellt auch noch die Umfahrung von Belgrad dar. Dieser wird von SEETO, mit einem geschätzten internen Zinsfuß von 14%, der höchste ökonomische Nutzen attestiert.

Unter den acht Schienenbauvorhaben gibt es zwei, welche von SEETO als prioritär und ausgereift eingestuft wurden. Deren Gesamtlänge beträgt 189 km und die Kosten werden auf rund 1,1 Milliarden Euro geschätzt. Dabei handelt es sich zum größten Teil um die Verbindungen des mazedonischen Eisenbahnnetzwerks mit den Grenzen zu Albanien und Bulgarien. Ein kleineres, aber als ebenso wichtig eingestuftes Vorhaben, ist der Schienenausbau vom Amselfeld an die mazedonische Grenze. Im Bereich der übrigen Vorhaben gibt es eine Reihe kleinerer, von SEETO als prioritär und ausgereift beurteilten Wiederaufbau- und Ausbaggerungsarbeiten entlang der Flüsse Save und Donau. Diese Projekte werden mit Kosten im Ausmaß von rund 100 Millionen Euro bewertet.

Tabelle 1 / 221 km prioritäre, ausgereifte Straßenneubau-Projekte um 2,9 Mrd. Euro

Erweiterung der TEN-T in das Kern-Straßennetzwerk am Westbalkan und SEETO-Prioritätsabschnitte

Name	Gesamtrasse	SEETO-Abschnitt-Neubau	Note	IRR	€ Million	km
Korridor Vc	Bosanski Samac (BA) - Doboj (BA) - Sarajewo (BA) - Mostar (BA) - Bijaca (HR-Grenze)	Vukoslavlje - Karuse - Banlozi (BA)	84%	13%	1245	110
Korridor VIII	Tirana/Durres (AL) - Elbasan (AL) - Struga (MK) - Tetovo (MK) - Skopje (MK) - Deve Bair (BG-Grenze)					
Korridor X	Batrovci (Croatian Border) – Belgrad (RS) - Niš (RS) - Skopje (MK) - Bogorodica (GR-Grenze)	Strazevica - Bujanj Potok (Belgrad by pass, RS)	83%	14%	97	10
Korridor Xb	Subotica (HU-Grenze) - Novi Sad (RS) - Belgrad (RS)					
Korridor Xc	Niš (RS) - Gradina (BG-Grenze)					
Route 1	Debeli Brijeg (HR-Grenze) - Bar (ME)					
Route 2	Podgorica (ME) - Durres (AL) - Fier (AL) - Tepelena (AL) - Qafë Botë (GR-Grenze)					
Route 2a	Gradiska (HR-Grenze) - Banja Lika (BA) - Lašva-Travnik (BA)					
Route 4	Vršac (RO-Grenze) - Belgrad (RS) - Podgorica (ME) - Bar (ME)	Podgorica - Mateševo (ME)	44%	5%	810	41
Route 6	Pristina (XK) - Skopje (MK)					
Route 7	Lezhë (AL) - Pristina (XK) - Doljevac/Niš (RS)	Pristina-Merdare (XK)	65%	8%	750	60

Bemerkung: Note entspricht einer SEETO-Gesamtbewertung der Nützlichkeit eines Projektes von 0-100%. IRR ist der geschätzte interne Zinsfuß des jeweiligen Projektes.

Quelle: wb6, SEETO.

Tabelle 2 / 189 km prioritäre, ausgereifte Schienenneubau-Projekte um 1,1 Mrd. Euro

Erweiterung der TEN-T in das Kern-Schienennetzwerk am Westbalkan und SEETO-Prioritätsabschnitte

Name	Gesamtrasse	SEETO-Abschnitt-Neubau	Note	IRR	€ Million	km
Korridor Vc	Bosanski Samac (BA) - Sarajewo - Mostar - Caplijina (BA)					
Korridor VIII	Skopje (MK) - Deve Bair (BG-Grenze)	Beljakovce-BG-Grenze; Kicevo-AL-Grenze (MK)	87%	9%	940	125
Korridor X	Sid (RS) - Belgrad - Niš - Skopje (MK) - Gevgelija (GR-Grenze)					
Korridor Xb	Kelebija (HU-Grenze) – Novi Sad (RS) – Stara Pazova/Belgrad (RS)					
Korridor Xc	Niš (RS) – Dimitrovgrad (BG-Grenze)					
Route 2	Podgorica (ME) – Durres/Tirana (AL)					
Route 4	Vrsac (RO-Grenze) – Belgrad (RS) – Podgorica (ME) – Bar (ME)					
Route 10	Krusevac (RS) - Kraljevo (RS) – Pristina (XK) – Skopje (MK)	Fushe Kosove (XK) - MK-Grenze	86%	9%	140	64

Bemerkung: Note entspricht einer SEETO-Gesamtbewertung der Nützlichkeit eines Projektes von 0-100%. IRR ist der geschätzte interne Zinsfuß des jeweiligen Projektes.

Quelle: wb6, SEETO.

Alle übrigen Neubauvorhaben auf der Liste der sechs Premierminister sind laut SEETO im günstigsten Fall vorrangige Projekte in Vorbereitung, also Projekte, die noch eine vollständige Projektvorbereitung und Projektbewertung benötigen, um ihre Durchführbarkeit zu prüfen. Diese Projekte sind noch nicht für eine sofortige Umsetzung bereit. Sie benötigen vielmehr zunächst die Finanzierung von Planungs- und sonstigen Vorbereitungsarbeiten.

Zusammengenommen beträgt somit der kurz- und mittelfristige Finanzierungsbedarf im Bereich Neubau der Transportinfrastruktur am Westbalkan rund vier Milliarden Euro, wobei 2,9 Mrd. Euro auf Straßenneubauprojekte und 1,1 Mrd. Euro auf Schienenneubauprojekte entfallen. In Relation zum Bruttozialprodukt (BSP) des Westbalkans machen die Neubauprojekte zusammen einen Anteil von nicht ganz 6% aus, wobei auf Straßenbauprojekte 4,1% und auf Schienenbauprojekte 1,5% entfallen. Jedoch gibt es erhebliche Differenzen betreffend den Anteil der Projekte am BSP über die Länder: Während für Serbien diese nur 0,3% des BSP ausmachen, haben diese für Montenegro (24%), den Kosovo (16%), Mazedonien (11%) und Bosnien und Herzegowina (9%) erhebliche Relevanz.

Erneuerung und Modernisierung Transport

Unter den von SEETO beschriebenen prioritären Projekten zur Erneuerung und Modernisierung des Kern-Straßennetzwerks am Westbalkan befinden sich nur zwei kleinere Projekte (Tabelle 3) – eines östlich der mazedonischen Hauptstadt Skopje und eines von der kroatischen Grenze ab, entlang der montenegrinischen Küste. Bedeutender sind jene von SEETO als prioritär eingestuftene Projekte zur Erneuerung und Modernisierung des Kern-Schienennetzwerks am Westbalkan. Hervorzuheben sind insbesondere die Modernisierungen der serbischen Haupteisenbahnstrecken ab der kroatischen und der ungarischen Grenze über Belgrad in Richtung mazedonische Grenze. Diese Projekte haben ein geschätztes Investitionsvolumen von über 1,4 Mrd. Euro (etwa 4,2 % des serbischen BSP). Ein Schienenerneuerungsprojekt von mittlerer Größe (139 Mio. Euro oder 1,4% des albanischen BSP) soll die Strecke von der montenegrinischen Grenze in Richtung albanischer Hauptstadt modernisieren. Daneben gibt es auch noch zwei kleinere Modernisierungsprojekte östlich von Skopje und nahe der montenegrinischen Hafenstadt Bar. In Summe machen die ausgereiften Schienenerneuerungsprojekte also 1,6 Mrd. Euro aus.

Energie

Neben den wichtigsten Straßen- und Schienen-Projekten bestehen auch einige Infrastrukturprojekte im Bereich des Energiesektors. So haben die sechs Energieminister der Region am 2. Juli 2015 in Wien eine gemeinsame Erklärung abgegeben, welcher eine Liste der vorrangigen Energieinfrastrukturprojekte beigefügt wurde. Diese beinhaltet mehrere 400 kV Ausgleichleitungen sowie ein Erdgasverbund-Projekt zwischen Serbien und Bulgarien. Die Investitionsvolumina sind hierbei von kleiner bis mittlerer Größe. Das bedeutendste Elektrizitätsprojekt ist die Ausgleichleitung vom albanischen Elbasan ins mazedonische Bitola mit gemeinsamen Investitionen von geschätzten 129 Mio. Euro. Die Entwicklung der Teilabschnitte zu beiden Seiten der Grenze wurde von der EK mit guten Aussichten auf Realisierung beurteilt (Tabelle 5). Dasselbe gilt auch für einen Teilabschnitt des 400 kV Transbalkan-Korridors in Zentralserbien (24 Mio. Euro). Das ergibt eine Summe von 153 Mio. Euro für ausgereifte Stromleitungsprojekte.

Tabelle 3 / Nur wenige prioritäre, ausgereifte Straßenerneuerungs-Projekte um 25 Mio. Euro
Erneuerungen des Kern-Straßennetzwerks am Westbalkan und SEETO-Prioritätsabschnitte

Name	Gesamtrasse	SEETO-Abschnitt-Erneuerung	Note	IRR	€M.	km
Korridor Vc	Bosanski Samac (BA) - Doboj (BA) - Sarajevo (BA) - Mostar (BA) - Bijaca (HR-Grenze)					
Korridor VIII	Tirana/Durres (AL) - Elbasan (AL) - Struga (MK) - Tetovo (MK) - Skopje (MK) - Deve Bair (BG-Grenze)					
Korridor X	Batrovci (Croatian Border) - Belgrade(RS) - Nis (RS) - Skopje (MK) - Bogorodica (GR-Grenze)	Kumanovo-Miladinovce (MK)			17	44
Korridor Xb	Subotica (HU-Grenze) - Novi Sad (RS) - Belgrade (RS)					
Korridor Xc	Nis (RS) - Gradina (BG-Grenze)					
Route 1	Debeli Brijeg (HR-Grenze) - Bar (ME)	Debeli Brijeg-Petrovac-Bar (ME)			8	
Route 2	Podgorica (ME) - Durres (AL) - Fier (AL) - Tepelena (AL) - Qafë Botë (GR-Grenze)					
Route 2a	Gradiska (HR-Grenze) - Banja Lika (BA) - Lašva-Travnik (BA)					
Route 4	Vršac (RO-Grenze) - Belgrade (RS) - Podgorica (ME) - Bar (ME)					
Route 6	Pristina (XK) - Skopje (MK)					
Route 7	Lezhë (AL) - Pristina (XK) - Doljevac/Niš (RS)					

Bemerkung: Note entspricht einer SEETO-Gesamtbewertung der Nützlichkeit eines Projektes von 0-100%. IRR ist der geschätzte interne Zinsfuß des jeweiligen Projektes.

Quelle: wb6, SEETO.

Tabelle 4 / Einige prioritäre, ausgereifte Schienenerneuerungs-Projekte um 1,6 Mrd. Euro
Erneuerungen des Kern-Schienennetzwerks am Westbalkan und SEETO-Prioritätsabschnitte

Name	Gesamtrasse	SEETO-Abschnitt-Erneuerung	Note	IRR	€M.	km
Korridor Vc	Bosanski Samac (BA) - Sarajevo - Mostar - Caplijina (BA)					
Korridor VIII	Skopje (MK) - Deve Bair (BG-Grenze)					
Korridor X	Sid - Belgrade - Nis (RS) - Presevo (MK-Grenze)	Diverse Modernisierungen (RS)			739	
Korridor X	Skopje (MK) - Gevgelija (GR-Grenze)	Kumanovo - Deljadrovce (MK)	100%	10%	43	17
Korridor Xb	Kelebija (HU-Grenze) – Novi Sad (RS) – Stara Pazova/Belgrade (RS)	Belgrad - Novi Sad - Subotica (RS)			665	
Korridor Xc	Nis (RS) – Dimitrovgrad (BG-Grenze)					
Route 2	Podgorica (ME) – Durres/Tirana (AL)	Vora - Shkodra - Hani Hotit (AL)			139	
Route 4	Vrsac (RO-Grenze) – Belgrade (RS) – Podgorica (ME) – Bar (ME)	Vrbnica - Bar (ME)			14	
Route 10	Krusevac (RS) - Kraljevo (RS) – Pristina (XK) – Skopje (MK)					

Bemerkung: Note entspricht einer SEETO-Gesamtbewertung der Nützlichkeit eines Projektes von 0-100%. IRR ist der geschätzte interne Zinsfuß des jeweiligen Projektes.

Quelle: wb6, SEETO.

Tabelle 5 / Wenige prioritäre, ausgereifte 400 kV Stromleitungs-Projekte um 153 Mio. Euro
 Prioritäre Energieinfrastrukturprojekte zur Förderung im IPA 2015-Rahmen

Projekt	Land	EUR Mio.	Status
400 kV Ausgleichleitung, Elbasan (AL) - Bitola (MK)	AL	80	ausgereift
400 kV Ausgleichleitung, Elbasan (AL) - Bitola (MK)	MK	49	ausgereift
400 kV Ausgleichleitung, Bajina Basta (RS) - Pljevlja (ME) - Visegrad (BA)		53	
400 kV Ausgleichleitung, Pancevo (RS) - Resita (RO)		50	
400 kV Transbalkan Korridor, Kragujevac (RS) - Kraljevo (RS)	RS	24	ausgereift
Erdgasverbund, Serbien - Bulgarien (serbischer Abschnitt)		66	

Bemerkung: Der Projektstatus wurde von der EK eingestuft.

Quelle: Energy Community, Europäische Kommission.

Tabelle 6 / Substantielle strategische Erdgas-Projekte um 2,3 Mrd. Euro
 Strategische Erdgasinfrastruktur-Projekte

Projekt	Land	EUR Mio.
IAP Pipeline	HR	330
IAP Pipeline	ME	119
IAP Pipeline	AL	169
LNG Terminal Krk (+Pipeline)	HR	940
EAGLE LNG Terminal (+Pipeline)	AL	700

Quelle: Energy Community, EuropeAid / COWI & IPF Consortium.

Darüber hinaus gibt es auch mehrere strategische Erdgas-Infrastrukturprojekte, deren Ziel es ist, die Abhängigkeit der Region von russischem Erdgas zu reduzieren (Tabelle 6). Dazu gehört unter anderem der geplante Bau je eines Flüssigerdgas (LNG)-Terminals auf der nordwestkroatischen Insel Krk und nahe des südalbanischen Fier, sowie der sie verbindende Bau der Ionisch-Adriatischen Pipeline (IAP) entlang der Küsten Kroatiens, Montenegros und Albaniens. Die Gesamtkosten der strategischen Erdgasprojekte werden auf rund 2,3 Mrd. Euro geschätzt.

INVESTITIONSPAKET VON 7,7 MRD. SCHAFFT WACHSTUMSBEITRAG VON 1%

Zur Abschätzung der makroökonomischen Effekte der Investitionen stützen wir uns auf eine rezente Publikation des IMF (2014), die eine empirische Analyse der Effekte von öffentlichen Investitionen enthält. Die Ergebnisse zeigen, dass für entwickelte Ökonomien eine Erhöhung der Investitionsausgaben um einen Prozentpunkt des BSP dieses um 0,4 Prozent im ersten Jahr und kumuliert um 1,5% nach 4 Jahren erhöht. Schätzungen für Entwicklungsländer ergeben – je nach verwendeter Methode – etwas geringere Effekte, die von 0,25%-1% im ersten Jahr und 0,5%-1,15% Erhöhung des BSP im vierten Jahr gehen.

Wir verwenden für unsere Abschätzung der Bandbreite der Effekte diese Multiplikatoren, da keine spezifische empirische Analyse für die Region des Westbalkans vorliegt. Wir zeigen zudem unterschiedliche Kombinationen von Projektvolumina, die jeweils auch als Szenarien betrachtet werden können. Die Tabellen 7 und 8 fassen die unterschiedlichen Projektvolumina, gegliedert nach Ländern, in Mio. Euro und in Prozent des BSP zusammen.

Tabelle 7 / Infrastruktur-Projektszenarien in Mio. EUR

Szenarien	Ausbau			Erneuerung			Energie			Szenario 2
	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Energie	IAP Pipeline	LNG Terminals	
Albanien	0	0	0	0	139	139	80	169	700	.
Bosnien und Herzegowina	1245	0	1245	0	0	0	0	0	0	.
Kosovo	750	140	890	0	0	0	0	0	0	.
Mazedonien	0	940	940	17	43	60	49	0	0	.
Montenegro	810	0	810	8	14	22	0	119	0	.
Serbien	97	0	97	0	1404	1404	24	0	0	.
GESAMT WB6	2902	1080	3982	25	1600	1625	153	288	700	7700
Kroatien	0	0	0	0	0	0	0	330	940	.
GESAMT WB6+HR	2902	1080	3982	25	1600	1625	153	618	1640	7700

Quelle: wb6, SEETO, Energy Community, Europäische Kommission , EuropeAid / COWI & IPF Consortium, wiiw.

Tabelle 8 / Infrastruktur-Projektszenarien in % des BSP

Szenarien	Ausbau			Erneuerung			Energie			Szenario 2
	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Energie	IAP Pipeline	LNG Terminals	
Albanien	0,00	0,00	0,00	0,00	1,38	1,38	0,80	1,68	6,96	.
Bosnien und Herzegowina	9,00	0,00	9,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	.
Kosovo	13,67	2,55	16,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	.
Mazedonien	0,00	11,02	11,02	0,20	0,50	0,70	0,57	0,00	0,00	.
Montenegro	23,65	0,00	23,65	0,23	0,41	0,64	0,00	3,47	0,00	.
Serbien	0,29	0,00	0,29	0,00	4,25	4,25	0,07	0,00	0,00	.
GESAMT WB6	3,90	1,45	5,35	0,03	2,15	2,18	0,21	0,39	0,94	10,35
Kroatien	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77	2,18	.
GESAMT WB6+HR	2,47	0,92	3,39	0,02	1,36	1,38	0,13	0,53	1,40	6,55

Quelle: wb6, SEETO, Energy Community, Europäische Kommission , EuropeAid / COWI & IPF Consortium, wiiw.

Zusätzlich zu den von uns auf Basis der SEETO-Analysen ermittelten Volumina stellen wir auch noch ein sogenanntes „Szenario 2“ dar. Dieses basiert auf einer Einschätzung der EK und geht von einem Gesamtinvestitionsvolumen von 7.700 Mio. Euro bis 2020 aus, allerdings nur für Transportinfrastruktur.

Betrachtet man nur die Neubau-Projekte im Bereich Straße und Schiene (Investitionen von rund 4 Mrd. Euro) und legt die optimistischeren Multiplikator-Werte für die entwickelten Länder zugrunde, so ergibt sich für die sechs Westbalkanländer ein zusätzliches BSP von etwa 8% nach vier Jahren bzw. 6.000 Mio. Euro (siehe Tabelle 9 und 10).

Diesen Werten liegt jedoch die – unrealistische – Annahme zugrunde, dass alle Projekte im gleichen Jahr starten und durchgeführt werden. Nimmt man dagegen an, dass sich der Bau dieser Projekte über die nächsten zehn Jahre erstreckt, würden die entsprechenden Werte erst nach etwa 15 Jahren erreicht werden. Umgerechnet in BSP-Wachstum, würde das einen Wachstumsimpuls über die nächsten 15 Jahre bringen, der bei rund 0,5 Prozentpunkten liegt (Tabelle 11 unter der Annahme der höheren Multiplikatoren für entwickelte Ökonomien). Auch diese Werte variieren stark über die einzelnen Länder, je nach Größe des potentiellen Investitionsvolumens der Neubauten in Prozent des BSP. Für die vier Länder mit den höchsten Anteilen - Bosnien und Herzegowina, Kosovo, Mazedonien und Montenegro – ergeben sich implizite Wachstumsbeiträge zwischen 0,85 und 2 Prozentpunkte.

Die Tabellen 9 und 10 zeigen auch die potentiellen Multiplikator Effekte (in Mio. Euro und in % des BSP) für die anderen Infrastrukturmaßnahmen in der Region. Die Projekte zur Erneuerung und Modernisierung von Straße und Schiene (1,6 Mrd. Euro) haben beispielsweise einen geschätzten Multiplikator Effekt von 2.438 Mio. Euro oder 3,3% des BSP der sechs Westbalkanländer. Über einen Zeitraum von 15 Jahren würden sich zusätzliche Wachstumsimpulse von 0,22% ergeben (siehe Tabelle 11).

Im sogenannten „Szenario 2“ (den von der EK geschätzten Investitionsvolumina im Bereich der Transportinfrastruktur) stehen Gesamtinvestitionen von 7.700 Mio. Euro potentielle Multiplikator Effekte von 11.550 Mio. Euro oder 15,5% des BSP gegenüber. In längerfristige Wachstumsbeiträge übersetzt kann man von knapp unter einem Prozentpunkt ausgehen, ein nicht vernachlässigbarer Wert.

Zu niedrigeren Ergebnissen der Auswirkungen von Infrastrukturinvestitionen kommt man bei der Anwendung eines internationalen Input-Output Modells und der Berechnung der daraus resultierenden Produktions- bzw. Wertschöpfungsmultiplikatoren.⁸ Da es leider (noch) keine entsprechenden Daten für die Gruppe der Westbalkanländer gibt, legen wir als Benchmark die Werte anderer Länder zugrunde. Für die Gruppe von Vergleichsländern (Bulgarien, Ungarn, Rumänien und Slowenien) ergeben sich Produktionsmultiplikatoren für Nachfrage nach Investitionen im Bausektor zwischen 2,15 und 2,76.

⁸ Formal werden Typ I Produktions- und Wertschöpfungsmultiplikatoren (und weiter unten) Beschäftigungsmultiplikatoren verwendet. Das heißt, dass keine induzierten Effekte (z.B. höhere Nachfrage aufgrund gestiegener Haushaltseinkommen) berücksichtigt werden. Somit sind die hier genannten Werte als eher vorsichtige Schätzungen zu interpretieren.

Tabelle 9 / Multiplikator Effekte der Infrastrukturmaßnahme nach 4 Jahren in Mio. Euro

Szenarien	Ausbau			Erneuerung			Energie			Szenario 2
	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Energie	IAP Pipeline	LNG Terminals	
Bosnien und Herzegowina	1868	0	1868	0	0	0	0	0	0	.
Kosovo	1125	210	1335	0	0	0	0	0	0	.
Mazedonien	0	1410	1410	26	65	90	74	0	0	.
Montenegro	1215	0	1215	12	21	33	0	179	0	.
Serbien	146	0	146	0	2106	2106	36	0	0	.
GESAMT WB6	4353	1620	5973	38	2400	2438	230	432	1050	11550
Kroatien	0	0	0	0	0	0	0	495	1410	.
GESAMT WB6+HR	4353	1620	5973	38	2400	2438	230	927	2460	11550

Bemerkung: Berechnungen unter der optimistischen Annahme der Multiplikatoren für entwickelte Ökonomien.

Quelle: wb6, SEETO, Energy Community, Europäische Kommission, EuropeAid / COWI & IPF Consortium, IMF (2014), wiiv, eigene Berechnungen.

Tabelle 10 / Multiplikator Effekte der Infrastrukturmaßnahme nach 4 Jahren in % des BSP

Szenarien	Ausbau			Erneuerung			Energie			Szenario 2
	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Energie	IAP Pipeline	LNG Terminals	
Bosnien und Herzegowina	13,51	0,00	13,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	.
Kosovo	20,51	3,83	24,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	.
Mazedonien	0,00	16,52	16,52	0,30	0,76	1,05	0,86	0,00	0,00	.
Montenegro	35,48	0,00	35,48	0,35	0,61	0,96	0,00	5,21	0,00	.
Serbien	0,44	0,00	0,44	0,00	6,37	6,37	0,11	0,00	0,00	.
GESAMT WB6	5,85	2,18	8,03	0,05	3,23	3,28	0,31	0,58	1,41	15,53
Kroatien	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,15	3,27	.
GESAMT WB6+HR	3,70	1,38	5,08	0,03	2,04	2,07	0,20	0,79	2,09	9,83

Bemerkung: Berechnungen unter der optimistischen Annahme der Multiplikatoren für entwickelte Ökonomien.

Quelle: wb6, SEETO, Energy Community, Europäische Kommission, EuropeAid / COWI & IPF Consortium, IMF (2014), wiiv, eigene Berechnungen.

Tabelle 11 / Wachstumsbeiträge über 15 Jahre in %

Szenarien	Ausbau			Erneuerung			Energie			Szenario 2
	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Straße	Schiene	Straße und Schiene	Energie	IAP Pipeline	LNG Terminals	
Bosnien und Herzegowina	0,85	0,00	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	.
Kosovo	1,25	0,25	1,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	.
Mazedonien	0,00	1,02	1,02	0,02	0,05	0,07	0,06	0,00	0,00	.
Montenegro	2,04	0,00	2,04	0,02	0,04	0,06	0,00	0,34	0,00	.
Serbien	0,03	0,00	0,03	0,00	0,41	0,41	0,01	0,00	0,00	.
GESAMT WB6	0,38	0,14	0,52	0,00	0,21	0,22	0,02	0,04	0,09	0,97
Kroatien	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,21	.
GESAMT WB6+HR	0,24	0,09	0,33	0,00	0,13	0,14	0,01	0,05	0,14	0,63

Bemerkung: Berechnungen unter der optimistischen Annahme der Multiplikatoren für entwickelte Ökonomien.

Quelle: wb6, SEETO, Energy Community, Europäische Kommission, EuropeAid / COWI & IPF Consortium, IMF (2014), wiiw, eigene Berechnungen.

Das heißt, dass ein Anstieg der Nachfrage im Bausektor von 1 Mio. Euro lässt die Bruttoproduktion (weltweit) um 2,15 -2,76 Mio. Euro ansteigen, da diese Initialnachfrage auch direkte und indirekte Nachfrage in anderen Sektoren der Wirtschaft und in anderen Ländern, über Produktionsnetzwerke, schafft. Da jedoch auch ein Teil der benötigten Güter importiert wird, ergeben sich für den Anstieg der heimischen Produktion Werte zwischen 1,5 Mio. und 2 Mio. Euro; im Durchschnitt werden daher etwa 0,7 Mio. Euro aus anderen Ländern – darunter Österreich - importiert. Legt man diese Zahlen zugrunde (den Durchschnitt der Werte Bulgariens, Ungarns, Rumäniens und Sloweniens) und nimmt das oben angenommene Investitionsvolumen der Straßen- und Schienen-Neubauten von 4 Mrd. Euro an, ergibt sich eine Nachfrage nach österreichischen Gütern, also österreichischer Exporte aufgrund der Infrastrukturinvestitionen am Westbalkan, von etwa 130 Mio. Euro.

Diese Werte lassen sich auch in Wertschöpfungseinheiten umrechnen und damit direkt in Bezug zum BSP setzen. Wiederum unter der Annahme, dass die Werte der Vergleichsländer auch für die Westbalkanländer gelten, würde das ergeben, dass durch die Investition von 4 Mrd. Euro (nur Neubau Transport) eine Wertschöpfung von etwa 2,9 Mrd. Euro entsteht, was nicht ganz 4% des jetzigen BSP der Westbalkanländer entspricht. Dieser Wert ist etwa die Hälfte des Resultats der optimistischeren Berechnungen mit dem IWF Multiplikator für entwickelte Ökonomien (wie in den Tabellen 9, 10 und 11 dargestellt). Für Österreich ergibt sich dementsprechend ein Wert von 50 Mio. Euro (etwa 0,015% des österreichischen BSP) durch den Ausbau des Straßen- und Schienennetzes am Westbalkan. Die Beiträge der Erneuerung des Straßen- und Schienennetzes und des Ausbaus der Energieinfrastruktur würde mit etwa 0.006% zum BSP beitragen. Das „Szenario 2“ eines Gesamtinvestitionsvolumens von rund 7700 Mio. Euro würde einen Effekt von nicht ganz 0.03% des BSP haben. Dementsprechend vernachlässigbar sind auch die Wachstumsbeiträge für Österreich, wenn man annimmt, dass diese Investitionseffekte sich über einen Zeitraum der nächsten 15 Jahre erstrecken.

BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE VON BIS ZU 200.000 PERSONEN

Ähnliche Berechnungen lassen sich auch für Beschäftigungseffekte anstellen. Die Ergebnisse zeigen, dass im Durchschnitt über die betrachteten Vergleichsländer, pro Million Anstieg der Nachfrage nach Infrastrukturinvestitionen, die Beschäftigung um etwa 30 Personen steigt (im Vergleich in Österreich liegt der Beschäftigungsmultiplikator in der Bauindustrie bei ungefähr 10). Legt man wiederum das Volumen von 4.000 Mio. Euro zugrunde, würde sich ein gesamter Beschäftigungseffekt in der Region Westbalkan von etwa 100.000 Personen ergeben, was in etwa 2% der gesamten Beschäftigten entspricht (Tabelle 12). Der Effekt erhöht sich entsprechend, wenn man das höhere Investitionsvolumen von 7.700 Mio. Euro zugrunde legt, wodurch die Beschäftigung um etwa 200.000 Personen (etwa 4% der Beschäftigten) ansteigen würde. Nimmt man wieder einen Investitionszeitraum über die nächsten 15 Jahre an, würde das Beiträge zum Beschäftigungswachstum von mehr als 0,1 Prozentpunkten im Szenario des Ausbaus von Straße und Schiene ergeben, 0,06 Prozentpunkten bei Erneuerung von Straße und Schiene und etwa 0,04 Prozentpunkten durch die diversen Energieinvestitionen. Im Falle des Investitionsvolumens von 7.700 Mio. Euro wäre ein Beitrag zum Beschäftigungswachstum von fast 0,3 Prozentpunkten zu erwarten.

Tabelle 12 / Beschäftigungseffekte in der Region

Szenarien	Ausbau		Straße und Schiene	Erneuerung		Straße und Schiene	Energie		LNG Terminals	Szenario 2
	Straße	Schiene		Straße	Schiene		Energie	IAP Pipeline		
Anzahl der Beschäftigten										
GESAMT WB6	78934	29376	108310	680	43520	44200	4170	7834	19040	209440
GESAMT WB6+HR	78934	29376	108310	680	43520	44200	4170	16810	44608	209440
in % der Beschäftigten										
GESAMT WB6	1,57	0,58	2,15	0,01	0,86	0,88	0,08	0,16	0,38	4,16
GESAMT WB6+HR	1,23	0,46	1,68	0,01	0,68	0,69	0,06	0,26	0,69	3,26
Wachstumsbeiträge über 15 Jahre										
GESAMT WB6	0,104	0,039	0,142	0,001	0,057	0,058	0,006	0,010	0,025	0,272
GESAMT WB6+HR	0,081	0,030	0,111	0,001	0,045	0,046	0,004	0,017	0,046	0,214

Bemerkung: Berechnungen mit Hilfe eines internationalen Input-Output Modells.

Quelle: wb6, SEETO, Energy Community, Europäische Kommission, EuropeAid / COWI & IPF Consortium, IMF (2014), wiiw, eigene Berechnungen.

Tabelle 13 / Beschäftigungseffekte in Österreich

Szenarien	Ausbau		Straße und Schiene	Erneuerung		Straße und Schiene	Energie		LNG Terminals	Szenario 2
	Straße	Schiene		Straße	Schiene		Energie	IAP Pipeline		
Anzahl der Beschäftigten										
GESAMT WB6	340	126	466	3	187	190	18	34	82	901
GESAMT WB6+HR	340	126	466	3	187	190	18	72	192	901
in % der Beschäftigten										
GESAMT WB6	0,008	0,003	0,011	0,000	0,004	0,005	0,000	0,001	0,002	0,022
GESAMT WB6+HR	0,008	0,003	0,011	0,000	0,004	0,005	0,000	0,002	0,005	0,022

Bemerkung: Berechnungen mit Hilfe eines internationalen Input-Output Modells.

Quelle: wb6, SEETO, Energy Community, Europäische Kommission, EuropeAid / COWI & IPF Consortium, IMF (2014), wiiw, eigene Berechnungen.

Der Effekt auf Österreich – aufgrund der induzierten Exporte – wäre nur sehr gering (Tabelle 13). Die Berechnungen ergeben im Fall des Schienen- und Straßen-Neubaus einen Anstieg der Beschäftigung um etwa 0,01% der Gesamtbeschäftigung Österreichs (das wären etwas weniger als 500 Personen). Dies kann unter anderem mit der niedrigen Exportverflechtung erklärt werden (siehe Informationen zu Handelsdaten im nächsten Abschnitt). Im „Szenario 2“ mit dem gesamten Investitionsvolumen von 7.700 Mio. Euro würden sich Beschäftigungseffekte von knapp unter 1.000 Personen oder 0,02% der derzeit Beschäftigten ergeben. Unter der Annahme, dass sich diese Investitionen über einen Zeitraum von 15 Jahren erstrecken ergeben sich zwar positive, aber sehr kleine Wachstumsbeiträge auf die österreichische Beschäftigung (die deshalb in Tabelle 13 nicht rapportiert werden).

Relevanz für Österreich

GERINGE HANDELSVERFLECHTUNG

Generell kann man sagen, dass die Handelsverflechtung mit der Region gering ist. Die österreichischen Exporte und Importe machten im Jahr 2014 mehr als 1.081 bzw. 935 Mio. Euro aus, wobei in den letzten Jahren die Importe wesentlich stärker stiegen als die Exporte (siehe Tabelle 14). So stiegen die Exporte seit 2008 um etwa 8%, während die Importe um 30% anstiegen. Dadurch verringerte sich auch der österreichische Exportüberschuss von 280 Mio. Euro im Jahr 2010 auf nicht ganz 150 Mio. Euro im Jahr 2014. Die Exporte in die Westbalkanländer tragen etwa 0,8% zu den Gesamtexporten Österreichs bei, die Importe 0,7% (als Anteil an den gesamten Importen) noch weniger, wobei dieser Anteil von 0,2% in 2005 wesentlich stärker angestiegen ist. Als Anteil am österreichischen BIP betragen die Exporte 0,33% und die Importe 0,28% im Jahr 2014; somit haben die Nettoexporte 0,04% zum österreichischen BIP beigetragen. Dieser Anteil ist über die Zeit, aufgrund der höheren Importe aus diesen Ländern, von 0,1% im Jahr 2010 auf zurückgegangen.

Tabelle 14 / Exporte und Importe Österreichs mit Westbalkanländern

	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Exporte (in Mio. Euro)	700	999	1130	1111	1100	1081
Importe (in Mio. Euro)	230	717	862	825	882	935
Balance (in Mio. Euro)	470	283	268	286	218	146
Exporte in % der öst. Exporte	0,70	0,87	0,89	0,86	0,84	0,81
Importe in % der öst. Importe	0,22	0,60	0,63	0,59	0,64	0,68
Exporte (in % des öst. BIP)	0,28	0,34	0,37	0,35	0,34	0,33
Importe (in % des öst. BIP)	0,09	0,24	0,28	0,26	0,27	0,28
Balance (in % des öst. BIP)	0,19	0,10	0,09	0,09	0,07	0,04

Quelle: Eurostat; wiiw-Berechnungen

Gemessen an den Gesamtexporten bzw. -importen sind Bosnien und Herzegowina mit 32% bzw. 51% und Serbien mit 46% bzw. 41% die wichtigsten Handelspartner Österreichs in dieser Region (siehe Tabelle 15). Über die Zeit ergaben sich hier jedoch einige Verschiebungen, da die Anteile der Exporte nach Bosnien und Herzegowina deutlich zurückgegangen sind (von 42% im Jahr 2005 auf 32% im Jahr 2014), während die von Serbien von 39% im Jahr 2005 auf 46% im Jahr 2014 angestiegen sind. Eine ähnliche, jedoch weniger starke Entwicklung erkennt man bei den Importen aus dieser Ländergruppe. Die restlichen Länder erreichen entsprechend weniger Anteile. Besonders gering sind die Importe aus Mazedonien (5%) und aus Albanien und Kosovo (ca. 1%). Bei den Exporten erreichen die Länder Anteile zwischen 3% (Kosovo und Montenegro) und 11% (Mazedonien).

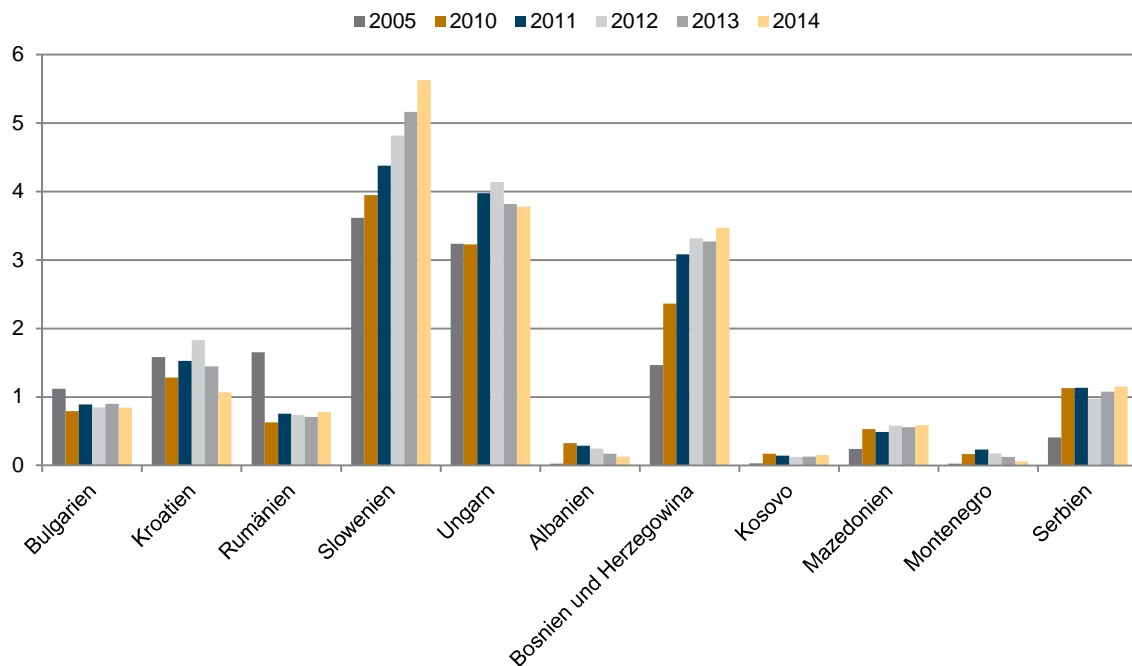
Tabelle 15 / Geographische Struktur der Exporte und Importe Österreichs mit Westbalkanländern (Anteile in % der gesamten Exporte bzw. Importe)

	Exporte						Importe					
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Albanien	6	6	6	5	4	4	1	4	3	3	2	1
Bosnien und Herzegowina	42	29	29	31	32	32	56	42	47	53	50	51
Kosovo	2	3	3	3	3	3	0	1	1	1	1	1
Montenegro	3	6	5	4	4	3	0	1	1	1	0	0
Mazedonien	10	9	9	10	11	11	5	5	4	5	5	5
Serbien	39	47	48	48	46	46	37	47	44	37	42	41

Quelle: Eurostat; wiiw-Berechnungen.

Diese Strukturen hängen jedoch stark mit der Größe des jeweiligen Partnerlandes zusammen. Abbildung 29 zeigt daher die Exporte Österreichs in das jeweilige Land in % des BIP des Partnerlandes und stellt einen Vergleich mit anderen osteuropäischen Ländern dar. Die Importpenetration aus Österreich ist mit 5,5% beispielsweise sehr stark in Slowenien und mit 4% in Ungarn, liegt jedoch nur zwischen 1-2% in Bulgarien, Rumänien und Kroatien. Innerhalb der Westbalkanländer weist nur Bosnien und Herzegowina einen relativ hohen Anteil mit österreichischen Importen in Prozent des BIPs auf, nämlich 3,5%. Die anderen Länder zeigen Importpenetrationsraten von weniger als 1%, bzw. um 1% im Falle Serbiens. In den meisten Westbalkanländern ist diese Rate auch über die Jahre konstant geblieben, oder wie im Falle von Albanien und Montenegro sogar leicht zurückgegangen.

Abbildung 29 / Importpenetrationsraten in % des BIP des Partnerlandes



Bemerkung: Gemessen als Exporte Österreichs in % des BIP des Partnerlandes

Quelle: Eurostat; wiiw Annual Database; eigene Berechnungen

Tabelle 16 / Struktur des österreichischen Güterhandels mit Westbalkan-Ländern im Vergleich, 2014

NACE	Rev. 2 Beschreibung	Handel mit Westbalkan					Österreichs Handel gesamt			
		in Mio. Euro			in %		Struktur (in %)		Anteil Westbalkan (in %)	
		Exporte	Importe	Balance	Exporte	Importe	Exporte	Importe	Exporte	Importe
10	Nahrungs- und Futtermittel	127,8	134,4	-6,7	12,4	15,3	5,4	5,7	1,9	1,8
20	Chemische Erzeugnisse	111,7	37,0	74,7	10,8	4,2	4,7	6,8	1,9	0,4
28	Maschinenbau	107,1	67,7	39,3	10,4	7,7	14,2	11,3	0,6	0,5
27	Elektrische Ausrüstung	89,7	123,0	-33,3	8,7	14,0	7,0	5,9	1,0	1,6
25	Metallerzeugnisse	62,6	79,3	-16,8	6,1	9,0	6,4	4,7	0,8	1,3
22	Gummi- und Kunststoffwaren	60,9	35,5	25,4	5,9	4,0	3,6	3,8	1,4	0,7
24	Metallerzeugung und -bearbeitung	60,1	70,5	-10,4	5,8	8,0	8,1	6,4	0,6	0,8
21	Pharmazeutische Erzeugnisse	51,8	0,7	51,0	5,0	0,1	6,5	5,4	0,6	0,0
29	Kraftwagen und Kraftwagenteile	50,9	59,8	-8,9	4,9	6,8	10,6	10,3	0,4	0,4
26	Datenverarbeitungsgeräte, elektronische und optische Erzeugnisse	46,8	17,7	29,1	4,5	2,0	8,9	9,1	0,4	0,1
17	Papier, Pappe und Waren daraus	40,6	6,9	33,7	3,9	0,8	3,5	2,0	0,9	0,3
13	Textilien	35,1	20,1	15,0	3,4	2,3	1,4	1,4	2,0	1,1
11	Getränkeherstellung	30,1	5,2	25,0	2,9	0,6	1,7	0,8	1,4	0,5
16	Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	30,1	22,7	7,4	2,9	2,6	2,9	1,3	0,8	1,4
23	Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	28,8	18,1	10,7	2,8	2,1	1,8	1,9	1,2	0,7
14	Bekleidung	27,4	60,3	-32,9	2,7	6,9	1,6	3,6	1,4	1,3
32	Sonstige Waren	23,2	12,8	10,4	2,2	1,5	2,9	2,8	0,6	0,3
15	Leder, Lederwaren und Schuhe	20,3	42,5	-22,2	2,0	4,8	1,0	1,5	1,6	2,1
19	Kokerei und Mineralölverarbeitung	18,0	32,0	-14,0	1,7	3,6	1,3	3,4	1,1	0,7
31	Möbel	5,2	28,4	-23,2	0,5	3,2	0,9	1,5	0,4	1,4
30	Sonstiger Fahrzeugbau	2,6	4,3	-1,7	0,3	0,5	3,0	1,7	0,1	0,2
18	Druckerzeugnisse, etc.	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0
12	Tabakverarbeitung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,3	0,0
		1031,1	879,0	152,1					0,8	0,7

Bemerkung: Industrien sind nach Größe der Exporte gereiht.

Quelle: Eurostat; wiiw Berechnungen.

Tabelle 16 zeigt schließlich noch die Struktur des österreichischen Güterhandels im Vergleich mit den Westbalkanländern in absoluten Werten für Exporte und Importe und den Anteil der jeweiligen Industrie an Exporten und Importen mit den Westbalkanländern in Prozent der gesamten österreichischen Exporte bzw. Importe. Die wichtigsten Exporte Österreichs in die Westbalkanländer sind der Nahrungsmittelproduktion, der chemischen Industrie, der Maschinenbau- und Elektroindustrie zuzurechnen. Diese vier Industrien machen zusammen mehr als 40% der Exporte Österreichs in diese Region aus. In diesen Industrien – mit Ausnahme Maschinenbau – sind die österreichischen Exporte als Anteil an den Gesamtexporten in diese Region höher als die Anteile an den gesamten österreichischen Exporten. Entsprechend ist auch der Anteil der Exporte dieser Industrien in den Westbalkan höher im Vergleich zum Anteil der gesamten Exporte in die Westbalkanländer. Diese Anteile sind jedoch beispielsweise wesentlich geringer in der Fahrzeugindustrie und der Computerindustrie. Während insgesamt fast 11% der österreichischen Exporte der Fahrzeugindustrie zugeordnet werden, sind es bei den Exporten in die Westbalkanländer nur 5%. Bei den Importen zeigt sich ein etwas differenzierteres Bild, mit hohen Anteilen der Nahrungsmittelindustrie (15%), Elektroindustrie (14%), Herstellung von Metallerzeugnissen (9%) und Metallerzeugender Industrie (8%). In diesen Industrien weist Österreich auch höhere Anteile an den Importen aus den Westbalkanländern im Vergleich zu den Gesamtimporten aus.

AUSLANDSINVESTITIONEN (BANKEN) HABEN GRÖßERE BEDEUTUNG

Hinsichtlich der FDI-Ströme stehen bilateral weniger detaillierte Daten zur Verfügung. Daher konzentrieren wir uns auf die aggregierten Größenordnungen. Tabelle 17 zeigt die Direktinvestitionsbestände Österreichs im Ausland nach Ländergruppen. Die Gruppe der Westbalkanländer halten etwa 3% der gesamten Bestände (etwa 4.760 Mio. Euro im Jahr 2014). Dieser Anteil ist seit 2010 mehr oder weniger konstant geblieben.

Tabelle 17 / Direktinvestitionsbestände im Ausland

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt, Mio. EUR	26675	60869	135936	149273	158826	170789	183914
EU-17	11774	20310	46501	51877	53206	65656	74526
NMS-5	6797	19121	29375	29210	31791	30945	28115
NMS-6	926	7216	18315	18252	20329	20810	20084
Westbalkan	25	1026	3839	4630	4549	4770	4760
GUS	250	1320	9421	10071	11008	10302	7389
Andere	6903	11876	28485	35233	37943	38306	49040
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt (in %)	100	100	100	100	100	100	100
EU-17	44	33	34	35	33	38	41
NMS-5	25	31	22	20	20	18	15
NMS-6	3	12	13	12	13	12	11
Westbalkan	0	2	3	3	3	3	3
GUS	1	2	7	7	7	6	4
Andere	26	20	21	24	24	22	27

Bemerkung: NMS-5: Polen, Ungarn, Tschechische Republik, Slowakei, Slowenien

NMS-6: Bulgarien, Kroatien, Estland, Lettland, Litauen, Rumänien

GUS: Weißrussland, Kasachstan, Russland, Ukraine

Quelle: wiiw FDI Database.

Aufgeschlüsselt nach den einzelnen Westbalkanländern zeigt sich (siehe Tabelle 18), dass Serbien mit mehr als 50% des gesamten Direktinvestitionsbestandes den größten Anteil aufweist. Es folgen Bosnien und Herzegowina mit 25% und Mazedonien mit 10%. Diese Anteile sind seit 2010 auch mehr oder weniger konstant geblieben, wobei jedoch Mazedonien und Albanien leichte Anteilsgewinne auf Kosten von Serbien verzeichnen konnten. Diese Anteilsverschiebungen ergeben sich aus der größeren Dynamik an Direktinvestitionsbeständen in Mazedonien, die einen Anstieg von 325 Mio. Euro im Jahr 2011 auf 485 Mio. Euro im Jahr 2014 aufweisen. Auch die Bestände in Bosnien und Herzegowina weisen einen Anstieg von etwa 100 Mio. Euro zwischen 2011 und 2014 auf.

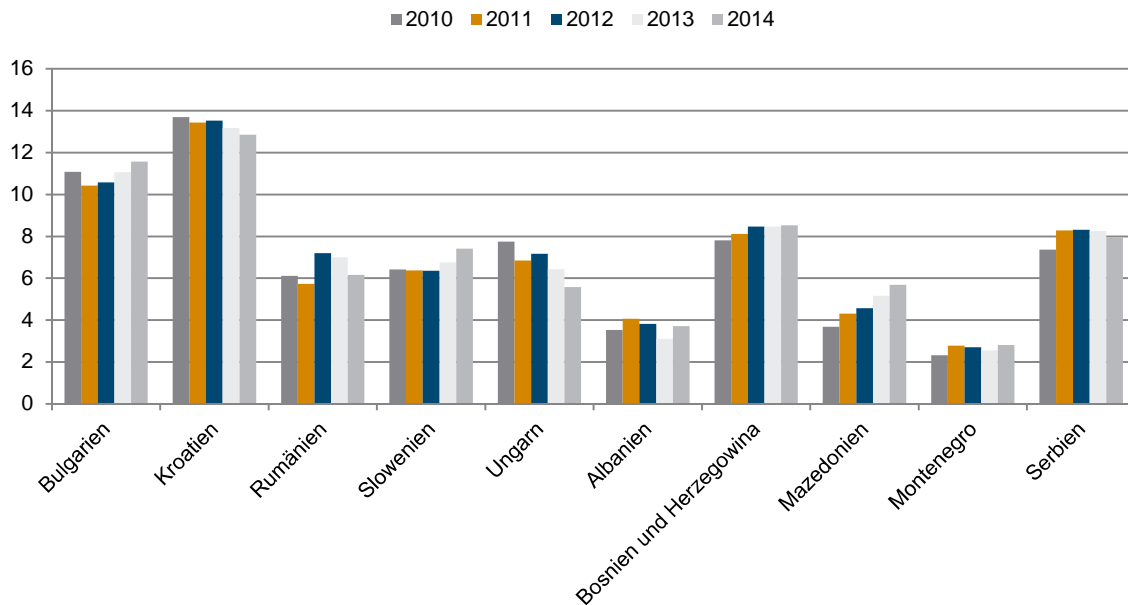
Tabelle 18 / Direktinvestitionsbestände Westbalkanländer, Mio. EUR

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Serbien	2	525	2194	2768	2635	2827	2627
Bosnien und Herzegowina	23	451	994	1070	1115	1138	1179
Mazedonien	.	50	262	325	347	419	485
Albanien	.	.	317	377	367	301	373
Montenegro	.	.	72	90	85	85	96
Gesamt	25	1026	3839	4630	4549	4770	4760
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Serbien	8	51	57	60	58	59	55
Bosnien und Herzegowina	92	44	26	23	25	24	25
Mazedonien		5	7	7	8	9	10
Albanien			8	8	8	6	8
Montenegro			2	2	2	2	2

Quelle: wiiw FDI Database.

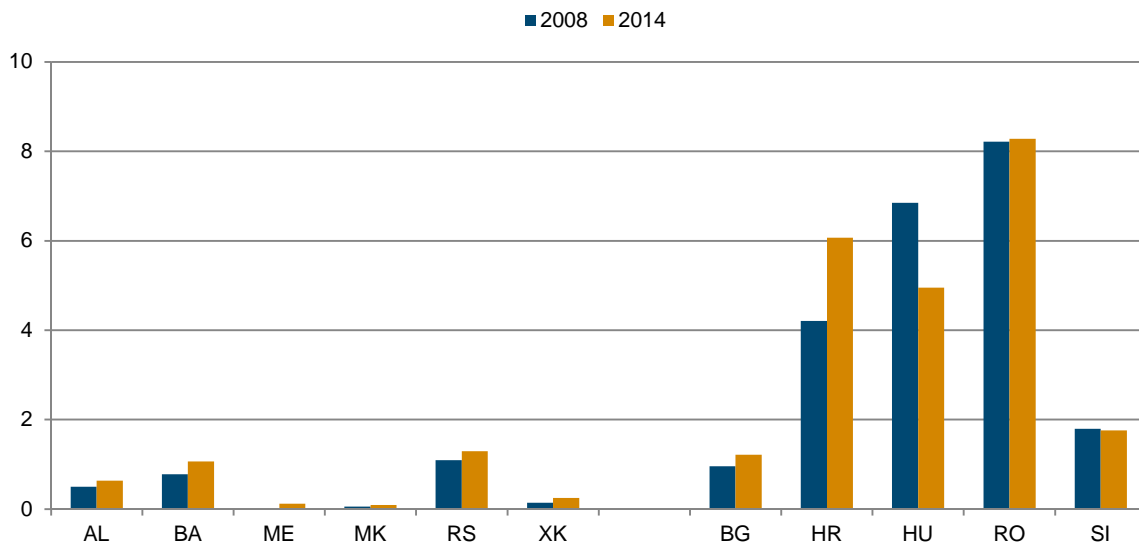
Die Größenordnungen der Direktinvestitionsbestände in den obigen Tabellen spiegelt allerdings auch die Größe der (potentiellen) Empfängerländer wider. Abbildung 30 zeigt daher die Direktinvestitionsbestände in % des Bruttoinlandsproduktes des jeweiligen Partnerlandes. Die Anteile in den neuen Mitgliedstaaten liegen bei durchschnittlich 5-6%, sind aber mit fast 12% in Bulgarien und mit 13% in Kroatien wesentlich höher. Von den Westbalkanländern weisen somit Serbien und Bosnien und Herzegowina mit etwa 8% etwas höhere Werte auf als etwa Rumänien, Ungarn oder Slowenien. In Mazedonien stieg der Anteil von weniger als 4% im Jahr 2010 auf fast 6% im Jahr 2014 und ist somit ähnlich wie in den Vergleichsländern Rumänien, Ungarn oder Slowenien. Die beiden verbleibenden Länder, Albanien und Montenegro, weisen jedoch mit 4% und weniger als 3% noch wesentlich geringere Anteile als die Vergleichsländer auf. Die Anteile der österreichischen Direktinvestitionen am Bruttoinlandsprodukt in diesen Ländern haben sich auch über die letzten 5 Jahre nicht signifikant geändert. Einen großen Anteil an den österreichischen Direktinvestitionen macht der Finanzsektor aus. Österreichische Banken sehen die weitere Region als Teil ihres Kernmarktes an. Dennoch ist der Anteil der ausstehenden Auslandsforderungen in den Ländern des Westbalkans vergleichsweise gering. In Summe machten diese 2014 rund 3,5% (10 Mrd. Euro) der gesamten Auslandsforderungen aus (Abbildung 31). Als ganzes genommen käme der Westbalkan damit auf Rang 10 der wichtigsten Zielländer des österreichischen Bankensektors, noch vor Frankreich aber weit abgeschlagen hinter beispielsweise Ungarn (5%), Kroatien (6%) oder Rumänien (8%). Abschließend kann gesagt werden, dass der Westbalkan für die österreichische Wirtschaft zwar nicht unbedeutend ist, aber aufgrund der geringen Größe der Länder in der Region sich die Bedeutung dennoch in Grenzen hält.

Abbildung 30 / Direktinvestitionsbestände im Ausland, in % des BIP des Partnerlandes



Quelle: wiiw FDI Database; wiiw-Berechnungen.

Abbildung 31 / Engagement österreichischer Banken, in % der Auslandsforderungen



Bemerkung: Anteil konsolidierte Auslandsforderungen österreichischer Banken auf Basis des Letztrisikos, in %
 Quelle: BIS; wiiw-Berechnungen.

Schlussfolgerungen

Grundsätzlich kann die aktuelle Initiative der „Core Network and Priority Projects“ im Rahmen des „Berlin-Prozesses“ als sehr positiv angesehen werden:

- › Die Priorisierung der Infrastrukturprojekte ermöglicht eine Konzentration der Anstrengungen auf einige wenige Projekte und erhöht damit die Wahrscheinlichkeit ihrer Umsetzung. Dies erscheint vor allem deshalb hilfreich, da so große und komplexe Projekte wie Verkehrs- und Energieinfrastruktur generell lange dauern und schwer zu implementieren sind.
- › Der Fokus auf Interkonnektivität fördert Netzwerkeffekte und ermöglicht positive Spillovereffekte, nicht nur für die Westbalkanländer, sondern auch die gesamte EU.
- › Die regionale Zusammenarbeit gibt der Initiative insgesamt größeres Gewicht und macht die Interkonnektivität erst möglich.
- › Die hohe Sichtbarkeit der Projekte erleichtert die Einhaltung entsprechender Regeln der IFIs (z.B. Transparenz und Wettbewerb in der Beschaffung) und beschleunigt damit die Implementierung.

Wichtig ist allerdings, die Erfahrungen aus früheren Projekten zu nützen und einen starken Fokus auf eine umfassende und detaillierte Planung zu legen, sowie die Kopplung von technischer und finanzieller Planung zu stärken. Zudem sollte die Durchführung transparenter und professioneller Ausschreibungen unterstützt werden und die Anpassung der jeweils notwendigen regulatorischen Rahmenbedingungen rechtzeitig erfolgen.

Wesentlich ist auch, eine breite Perspektive von Infrastruktur zu berücksichtigen, und neben der physischen Infrastruktur auch Investitionen in Humanressourcen zu tätigen. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die sekundäre Ausbildung, die bisher vernachlässigt wurde. Ein ausreichendes Angebot an Fachkräften ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der industriellen Basis. Daher sollten für die Berufsausbildung neue Systeme geschaffen werden. Diese müssen auf die lokalen Bedürfnisse und Institutionen zugeschnitten sein. Zentral ist die Einbindung von (internationalen und nationalen) Unternehmen in die Entwicklung von Berufsausbildungssystemen.

In Summe sollte es möglich sein, durch dieses Programm kurz- und mittelfristig Wachstum und Beschäftigung in der Region zu sichern und längerfristig zu einer wesentlichen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit am Westbalkan beizutragen. So konnte in der Analyse gezeigt werden, dass ein umfassendes Transportinfrastruktur-Investitionspaket von 7,7 Mrd. Euro über einen Zeitraum von 15 Jahren hinweg zu einem zusätzlichen Wachstumsschub von bis zu einem Prozentpunkt jährlich für die sechs Westbalkanländer führen könnte. Etwa 200.000 neue Arbeitsplätze könnten in der Region geschaffen werden.

Längerfristig hätte ein solches koordiniertes Investitionsbündel nach der Big-Push-Theorie von Rosenstein-Rodan (1943) das Potential, die Industrialisierung breiter Sektoren wahrscheinlicher zu machen und damit den Teufelskreis der Armut zu brechen und die Wettbewerbsfähigkeit der Westbalkanländer substantiell zu verbessern. Empirisch sind die positiven langfristigen Auswirkungen von öffentlichen Infrastrukturinvestitionen vielfach belegt, angefangen von den wegweisenden Arbeiten von Barro (1989), Easterly und Rebelo (1993) sowie Canning und Bennathan (2000) bis hin zu neueren, methodologisch anspruchsvolleren Arbeiten von Donaldson (2010) oder Volpe Martincus et al. (2013). Für die EU haben erst kürzlich Schade et al. (2015) hohe Kosten an Wertschöpfung und Beschäftigung geschätzt, sollten die Kerntrassen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) nicht wie geplant bis 2030 gebaut werden.

Obgleich am Westbalkan in den letzten Jahren ein gewisser Aufholprozess bei der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur zu verzeichnen war, bleibt die Eisenbahndichte gering und die Autobahndichte noch geringer. Auch der Nachholbedarf bei Energieinfrastruktur ist substantiell. Die gute Nachricht ist, dass für einige Länder am Westbalkan durchaus noch fiskalische Spielräume bestehen, mittels derer Infrastrukturprojekte (ko-)finanziert werden können. Bosnien und Herzegowina, Mazedonien und Montenegro liegen teilweise noch deutlich unter der öffentlichen Verschuldungsmarke von 60% des BIP. Die öffentliche Verschuldung im Kosovo liegt gar nur bei 10% des BIP. Einzig Albanien und Serbien haben hierbei die 70%-Marke erreicht. Im Vergleich zum Durchschnitt der Eurozone von über 94% macht sich die öffentliche Verschuldung aber auch in diesen beiden Ländern eher niedrig aus.

Da der „Berlin-Prozess“ ein bilateraler Prozess und keiner der Europäischen Union ist, stößt er naturgemäß auch an gewisse Grenzen. Die Aufgabe der nächsten Jahre wird es sein, auch die anderen EU-Mitgliedstaaten für die Fortführung des Erweiterungsprozesses zu sensibilisieren. Dies sollte nicht zuletzt auch aus geopolitischen Gründen erfolgen. Regionale Mächte wie die Türkei und Großmächte wie Russland und China versuchen schon seit längerem, am Westbalkan an Einfluss zu gewinnen. So hat China eine Vielzahl an Infrastrukturplänen für die Region entworfen, wie zum Beispiel die Errichtung einer Hochgeschwindigkeits-Eisenbahntrasse zwischen Belgrad und Budapest. Bisher sind nur wenige dieser Projekte tatsächlich realisiert worden. An einem Autobahnabschnitt zwischen der serbischen Grenze und dem montenegrinischen Hafen Bar wird allerdings bereits gebaut.

Für die EU sollte die endgültige Westanbindung des Westbalkans ein wichtiges Ziel sein, nicht zuletzt auch um die Konnektivität und Kohäsion zwischen den gegenwärtigen Mitgliedstaaten im Zentrum der Union und an deren Peripherie (Griechenland, Bulgarien und Rumänien) zu gewährleisten und auszubauen. Der Ausbau der physischen und Human-Infrastruktur alleine wird aber keine modernen Gesellschaften und beitrittsreife EU-Kandidatenländer am Westbalkan schaffen. Der Ausbau demokratisch legitimer, funktionierender Institutionen, wie er immer wieder in den Fortschrittsberichten der Europäischen Kommission für die Länder des Westbalkans gefordert wird, ist eine wichtige Vorbedingung für eine nachhaltige, europäische Entwicklung der Region.

Österreich kann von verstärkten Infrastrukturinvestitionen in der Region großen Nutzen ziehen, auch wenn die Handelsverflechtungen aufgrund der geringen gegenwärtigen wirtschaftlichen Bedeutung des Westbalkans noch schwach sind. Die Bedeutung der österreichischen Direktinvestitionsbestände und insbesondere der österreichischen Bankaktivitäten in der Region ist etwas höher einzustufen. Eine prosperierende Balkanhalbinsel mit geringerer Arbeitslosigkeit würde auch den österreichischen

Arbeitsmarkt entlasten und für zusätzliche Auslandsnachfrage und ein stabileres Umfeld, gerade für den großen österreichischen Bankensektor, sorgen.

Bilaterale Beiträge Österreichs im Rahmen des Berlin-Prozesses sollten auf jene Bereiche fokussieren, bei denen Österreich besonders viel Know-how anzubieten hat:

- › Planungs- und Ingenieurleistungen: österreichische Unternehmen in diesem Sektor könnten noch stärker dabei unterstützt werden, bei Ausschreibungen von IFIs mitzubieten, z.B. durch Verbreiterung des Informationsangebots (ähnlich der FFG im Forschungsbereich).
- › Twinning-Projekte könnten so aufgesetzt werden, dass es eine direkte Unterstützung lokaler Administrationen bei der Planung und Vorbereitung der Projekte, der Durchführung der Ausschreibungen und auch bei der Überwachung der Implementierung gibt.
- › Direkter Know-how-Transfer könnte über Stipendien für spezifische fachliche Ausbildungen angeboten werden. So gibt es z.B. in Österreich eine Fachhochschule für Eisenbahninfrastrukturtechnik, die einschlägige Ausbildungen anbietet und die bereits internationale Partnerinstitutionen hat. Dieser Partnerkreis könnte erweitert werden.
- › Im Bereich der beruflichen Weiterbildung gibt es großes Potenzial. Man könnte an bestehende Projekte ebenso anknüpfen wie österreichische Unternehmen motivieren, ihr Know-how in den regionalen Gegebenheiten angemessene Ausbildungssysteme zu investieren.

Literatur

Arandarenko, M. und W. Bartlett (Hrsg.) (2012), Labour Market and Skills in the Western Balkans, FREN und LSEE, Belgrad, November.

Barro, R. (1989), A Cross-Country Study of Growth, Saving, and Government, NBER Working Paper Series, Nr. 2855.

Bartlett, W. und C. Gordon (2014), Vocational education's weakness in the Balkans is hampering labour markets and perpetuating social exclusion, <http://blogs.lse.ac.uk/lsee/2014/06/05/vet-balkans/>

Bliem, W., K. Schmid und A. Petanovitsch (2014), Erfolgsfaktoren der dualen Ausbildung – Transfermöglichkeiten, ibw-Forschungsbericht Nr. 177, Wien, Februar.

Canning, D. und E. Bennathan (2000), The social rate of return on infrastructure investments, The World Bank Policy Research Working Paper Series, Nr. 2390.

Donaldson, D. (2010), Railroads of the Raj: Estimating the impact of transportation infrastructure, NBER Working Paper Series, Nr. 16487.

Easterly, W. und S. Rebelo (1993), Fiscal Policy and Economic Growth: An Empirical Investigation, NBER Working Paper, Nr. 4499.

Euler, D. (2013), Das duale System in Deutschland – Vorbild für einen Transfer ins Ausland?, Studie im Auftrag der Bertelsmann Stiftung.

IMF (2014), World Economic Outlook, Chapter 3: Is it time for an infrastructure push? The macroeconomic effects of public investment, October.

Rosenstein-Rodan, P.N. (1943), Problems of Industrialization of Eastern and South-Eastern Europe, Economic Journal, Bd. 53, Nr. 210/211, S. 202-211.

Schade, W., M. Krail, J. Hartwig, C. Walther, D. Sutter, M. Killer, M. Maibach, J. Gomez-Sanchez und K. Hitscherich (2015), Cost of non-completion of the TEN-T. Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (ISI) – Infras – PTV, supported by M-Five, Final Report, 15. Juni.

SEETO (2015), 10 Years of Cooperation: A Decade of Regional Cooperation in Transport Development in the South East Europe, SEETO Comprehensive Network Development Plan, Five Year Multi-Annual Plan 2015.

Volpe Martincus, C., J. Carballo und A. Cusolito (2013), Routes, exports and employment in developing countries: Following the trace of the Inca Roads, Inter-American Development Bank, Mimeo.

WIFI (2014), Erfolgsfaktoren der Dualen Berufsbildung – Transfermöglichkeiten', Studie im Auftrag des Wirtschaftsförderungsinstituts der Wirtschaftskammer Österreich (WIFI) im Rahmen des Projektes SmartNet (EU-Programm ETZ AT-SK).

World Bank (2013), Western Balkans Regional R&D Strategy for Innovation; Overview of the Research and Innovation Sector in the Western Balkans, World Bank Technical Assistance Project (P123211), October.

World Economic Forum WEF (2015), 'The Human Capital Report 2015'.

Anhang

JOINT STATEMENT WESTERN BALKAN 6 PRIME MINISTERS CORE NETWORK AND PRIORITY PROJECTS

As a follow-up to the Conference on the Western Balkans held in Berlin on 28 August 2014 and the WB6 Ministerial meetings in Belgrade on 23 October and in Pristina on 25 March, we, the Prime Ministers of the Western Balkans, gathered in Brussels on 21 April 2015 in the presence of the European Commissioner for European Neighbourhood Policy & Enlargement Negotiations, the European Commissioner for Transport and the Secretary General of the Regional Cooperation Council (RCC), have adopted the following Joint Statement in order to reaffirm our commitment to connectivity, good neighbourly relations, regional cooperation and European integration:

1. Improving regional cooperation and economic stability is one of our common tools for matching European standards and fulfilling the EU accession criteria, and the process should bring clear benefits to our citizens still before accession.
2. We express our strong commitment to the "Berlin Process", and remain focused on ensuring that the Summit on 27 August 2015 in Vienna will achieve concrete results based on specific investment projects.
3. We recognise that improving connectivity within our region as well as with the EU is a key factor for growth and jobs in the Western Balkans.
4. We accept that this common ambition will require our personal commitment and leadership.
5. We note that in the European Union, the core network links all EU capitals, main economic centres and major EU ports. We acknowledge that extending it to the Western Balkans allows speeding up policy and regulatory reforms and concentrate efforts and investments on key corridors and interconnectors.
6. We have agreed the core transport network for the Western Balkans as outlined in the attached table. In addition Corridor VIII Rail will be kept under review including through possible financing of preparatory studies, detailed alignments, designs and exploratory works with a view to its inclusion in the core network during the next 'TEN T' review.
7. We accept that our respective National Investment Committees must establish without delay single project pipelines of priority investments, as they are preconditions for receiving IPA II support for investment co-financing.

8. The project pipelines should reflect the fact that Projects of Energy Community Interest (PECI) are an important part of our connectivity agenda.
9. We undertake to identify and address without delay all relevant measures such as regulatory issues, streamlining of border crossing procedures, which could bring about immediate connectivity benefits for the Western Balkan 6 participants and at a reasonable cost.

Indicative extension of TEN-T to Western Balkans Core Network Definition Roads

Corridor Vc	Bosanski Samac (Bosnia and Herzegovina) – Dobož (Bosnia and Herzegovina) – Sarajevo (Bosnia and Herzegovina) – Mostar (Bosnia and Herzegovina) – Bijaca (Croatian Border)
Corridor VIII	Tirana/Durres (Albania) – Elabasan (Albania)- Struga (The former Yugoslav Republic of Macedonia) – Tetovo (The former Yugoslav Republic of Macedonia) - Skopje (The former Yugoslav Republic of Macedonia) -Deve Bair (Bulgarian Border)
Corridor X	Bitovci (Croatian border) – Belgrade (Serbia) – Nis (Serbia) –Skopje (The former Yugoslav Republic of Macedonia) – Bogrodica (Greek border)
Corridor Xb	Subotica (Hungarian border) – Novi Sad (Serbia) – Belgrade (Serbia)
Corridor Xc	Nis (Serbia) –Gradina (Bulgarian border)
Route 1	Debeli Brijeg (Border Crossing) - Bar
Route 2	Podgorica (Montenegro) – Durres (Albania) – Fier (Albania) – Tepelena (Albania) – Qafë Botë (Greek border)
Route 2a	Gradiska (Croatian border) - Banja Luka (Bosnia and Herzegovina) – Lasva-Travnik (Bosnia and Herzegovina)
Route 4	Vršac (Romanian border) – Belgrade (Serbia) – Podgorica (Montenegro) – Bar (Montenegro)
Route 6	Pristina (Kosovo*) –Skopje (The former Yugoslav Republic of Macedonia)
Route 7	Lezhe (Albania) – Pristina (Kosovo) – Doljevac/Nis (Serbia)

* This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSC 1244 and the ICJ Opinion on the Kosovo Declaration of Independence

Indicative extension of TEN-T to Western Balkans Core Network Definition Railways

Corridor Vc	Bosanski Samac (Bosnia and Herzegovina) – Sarajevo – Mostar– Capljina (Bosnia and Herzegovina)
Corridor VIII	Skopje (The former Yugoslav Republic of Macedonia) – Deva Bair (Border with Bulgaria)
Corridor X	Sid (Serbia) – Belgrade – Nis –Skopje (The former Yugoslav Republic of Macedonia) –Gevgelija (Greek border)
Corridor Xb	Kelebija (Hungarian border) – Novi Sad (Serbia) – Stara Pazova/Belgrade (Serbia)
Corridor Xc	Nis (Serbia) – Dimitrovgrad (Bulgarian border)
Route 2	Podgorica (Montenegro) – Durres/Tirana (Albania)
Route 4	Vrsac (Romanian border) – Belgrade (Serbia) – Podgorica (Montenegro) – Bar (Montenegro)
Route 10	Krusevac (Serbia) - Kraljevo (Serbia) – Pristina (Kosovo) – Skopje (The former Yugoslav Republic of Macedonia)

Indicative Extension of TEN-T to Western Balkans Core Network Definition Inland Waterways

Corridor VII Danube	Backa Palanka - Ram/Nera River- Timok River/Pristol
Sava River	Croatian border (Sisak) – Belgrade
Tisa River	Hungarian Border – Danube River

Indicative Extension of TEN-T to Western Balkans Core Network Definition Airports

Albania	Tirana (TIA/LATI)
Bosnia and Herzegovina	Sarajevo (SJJ/LQSA)
Kosovo	Pristina (PRN/LYPR)
Montenegro	Podgorica (TGD/LYPG)
The former Yugoslav Republic of Macedonia	Skopje (SKP/LWSK)
Serbia	Belgrade (BEG/LYBE)

Indicative Extension of TEN-T to Western Balkans Core Network Definition Sea Ports

Albania	Durres
Montenegro	Bar

Indicative Extension of TEN-T to Western Balkans Core Network Definition Inland waterway ports

Bosna and Herzegovina	Bosanski Samac
Bosna and Herzegovina	Brcko
Serbia	Novi Sad
Serbia	Beograd

**JOINT STATEMENT: WESTERN BALKAN 6 ENERGY MINISTERIAL
'CONNECTING SYSTEMS, CONNECTING MARKETS'
Vienna, 2 July 2015**

As a follow up to the Conference on the Western Balkans held in Berlin on 28 August 2014, we, the Ministers of Energy of the Western Balkans gathered in Vienna on 2 July 2015 in the presence of the European Commissioner for European Neighbourhood Policy & Enlargement Negotiations and the Director of the Energy Community Secretariat (EnC) and following consultations with the European Commissioner for Energy and Climate, have adopted the following Joint Statement in order to reaffirm our commitment to connectivity in energy, good neighbourly relations, regional cooperation and European integration:

1. We agree with the **enclosed short list of investment projects** prepared by the Energy Community Secretariat on the basis of the list of 35 Project of Energy Community Interest (PECI). We note that the short list will be proposed for inclusion in the IPA 2015 multi-country program, with funding from the IPA national envelope or other available sources and implemented through the Western Balkan Investment Framework. We will work to overcome the technical, administrative and regulatory obstacles (including compensation of asymmetry of costs and benefits) in order that these projects can be funded and implemented as soon as possible.
2. **Additional PECI projects** will be proposed for funding in subsequent years, and the list of PECI projects will be renewed in 2016. This process should be part of the implementation of the TEN-E Regulation to be adopted for the Energy Community as soon as possible. The parties will work to bring these projects to maturity. Work on gas projects will be carried out through the implementation of the Central and South-Eastern Europe Gas Connectivity initiative.
3. We accept that our respective **National Investment Committees** must establish without delay single project pipelines of priority investments. The sector pipelines should reflect the fact that PECI are an important part of our connectivity agenda as they are preconditions for receiving IPA II support for investment co-financing.
4. We agree to set up a **regional power market initiative**, which will consist of establishing a regional electricity balancing market, starting with national and cross-border balancing market, establishing national power exchanges (or using the service of existing one) and to maximise the existing Coordinated Auction Office in South-East Europe (to which we are all committed to join). We ask that the Energy Community Secretariat develops this initiative and helps with its implementation, with a view to have it operational by the time of the summit in Paris in 2016.
5. We agree to complete the work on a **priority list of 'accompanying' measures** in energy, covering specific national issues such as market opening and phasing-out of price regulation, unbundling, regulator independence, competition, state aid and permitting regimes. The list is consistent with the Third Energy Package and has been prepared by the Energy Community Secretariat in cooperation with the Energy Ministers. We will immediately start with and prioritise the implementation of these measures. The Energy Community Secretariat is invited to monitor the implementation and report before the Summit in Paris.

We commit to submitting these conclusions to our Prime Ministers for inclusion in their WB6 Summit in Vienna on 27 August.

ANNEX 1: Priority interconnection projects for financing and implementation under IPA 2015

- › **Albania – the former Yugoslav Republic of Macedonia 400 kV Electricity interconnection** (Elbasan - Bitola)
- › **Serbia – Montenegro – Bosnia and Herzegovina 400 kV Electricity interconnection** (Bajina Basta – Pljevlja – Visegrad)
- › **Serbia – Romania 400 kV Electricity interconnection** (Pancevo – Resita)
- › **Transbalkan corridor Kragujevac – Kraljevo** (Serbia)
- › **Serbia-Bulgaria gas interconnection** (Serbian section)¹

¹ Most likely to be financed under IPA 2016

SHORT LIST OF THE MOST RECENT WIIW PUBLICATIONS

(AS OF SEPTEMBER 2015)

For current updates and summaries see also wiiw's website at www.wiiw.ac.at

INFRASTRUCTURE INVESTMENT IN THE WESTERN BALKANS

by Mario Holzner, Robert Stehrer and Hermine Vidovic

wiiw Research Reports, No. 407, September 2015
43 pages including 12 Tables and 28 Figures
hardcopy: EUR 8.00 (PDF: free download from wiiw's website)

INFRASTRUKTURINVESTITIONEN AM WESTBALKAN

by Mario Holzner, Robert Stehrer und Hermine Vidovic

wiiw-Forschungsbericht 2 (wiiw Research Reports in German language), September 2015
51 pages including 18 Tables and 31 Figures
hardcopy: EUR 8.00 (PDF: free download from wiiw's website)

RUSSIAN FEDERATION 2015 FROM STAGNATION TO RECESSION AND BACK

by Peter Havlik

wiiw Research Reports, No. 406, September 2015
31 pages including 3 Tables, 13 Figures, and 1 Boxes
hardcopy: EUR 8.00 (PDF: free download from wiiw's website)

WIIW MONTHLY REPORT 2015/9

ed. by Vasily Astrov and Sándor Richter

- › Graph of the month: New asylum applications in the EU countries
- › Opinion corner: Migration crisis in the EU: what can and should be done?
- › Serbia's gas sector and the pipeline question
- › The return of the caravanserais: economic relations between Turkey and the Western Balkans
- › Eurasian integration: implications for Armenia and Kyrgyzstan
- › Recommended reading
- › Statistical Annex: Monthly and quarterly statistics for Central, East and Southeast Europe

wiiw Monthly Report, No. 9, September 2015
47 pages including 3 Tables and 33 Figures
exclusively for wiiw Members

ENERGY EFFICIENCY AND EU INDUSTRIAL COMPETITIVENESS: ENERGY COSTS AND THEIR IMPACT ON MANUFACTURING ACTIVITY

by Vasily Astrov, Doris Hanzl-Weiss, Sandra M. Leitner, Olga Pindyuk, Johannes Pöschl and Robert Stehrer

wiiw Research Reports, No. 405, August 2015

81 pages including 33 Tables, 19 Figures, and 6 Boxes

hardcopy: EUR 8.00 (PDF: free download from wiiw's website)

THE RELATION BETWEEN INDUSTRY AND SERVICES IN TERMS OF PRODUCTIVITY AND VALUE CREATION

by Robert Stehrer, Paul Baker, Neil Foster-McGregor, Johannes Koenen, Sandra Leitner, Julia Schrickler, Thomas Strobel, Hans-Günther Vieweg, Jurgen Vermeulen and Anastasia Yagafarova

wiiw Research Reports, No. 404, July 2015

125 pages including 10 Tables and 42 Figures

hardcopy: EUR 24.00 (PDF: free download from wiiw's website)

MIGRANTS AND NATIVES IN EU LABOUR MARKETS: MOBILITY AND JOB-SKILL MISMATCH PATTERNS

by Michael Landesmann, Sandra Leitner and Stefan Jestl

wiiw Research Reports, No. 403, July 2015

45 pages including 3 Tables and 34 Figures

hardcopy: EUR 8.00 (PDF: free download from wiiw's website)

WIIW MONTHLY REPORT 7-8/15

ed. by Vasily Astrov and Sándor Richter

- › Table: Overview 2014 and outlook 2015-2017
- › Figure: GDP growth in 2014-2015 and contribution of individual demand components in percentage points
- › Bulgaria: Export-led recovery
- › Croatia: Mild turnaround after protracted recession
- › The Czech Republic: Fiscal and monetary policies conducive to further recovery
- › Estonia: Household and Swedish demand keep the economy afloat
- › Hungary: Consumption and net exports step in as growth drivers
- › Latvia: Riding out the Russian demand shortfall
- › Lithuania: Domestic demand offsets slump in the Eastern neighbourhood
- › Poland: Strong expansion of productive investment
- › Romania: Also investments fuel growth
- › Slovakia: Better prospects ahead
- › Slovenia: Almost back to normal

- › Albania: Recovery led by FDI
- › Macedonia: Facing challenges
- › Montenegro: Investments are the answer
- › Serbia: Mixed signals
- › Turkey: Balance-of-payments constrained growth
- › Bosnia and Herzegovina: Eppur si muove
- › Kosovo: Growth on skis
- › Belarus: How deep will be the recession?
- › Kazakhstan: Persevering in times of low oil prices
- › Russian Federation: Milder recession followed by unimpressive recovery
- › Ukraine: No light at the end of the tunnel so far

wiiw, July-August 2015

25 pages including 1 Table and 2 Figures
(exclusively for Members of wiiw)

AUFWIND IM WESTEN MITTEL-, OST- UND SÜDOSTEUROPA: WICHTIGE WACHSTUMSIMPULSE FÜR ÖSTERREICH

by Mario Holzner

wiiw Forschungsbericht 1 (wiiw Research Reports in German language), July 2015
75 pages including 95 Tables and 18 Figures
hardcopy: EUR 8.00 (PDF: free download from wiiw's website)

DETERMINANTS OF SPECIFIC TRADE CONCERNS RAISED ON TECHNICAL BARRIERS TO TRADE

by Mahdi Ghodsi

wiiw Working Papers, No. 115, June 2015
37 pages including 10 Tables and 2 Figures
hardcopy: EUR 8.00 (PDF: free download from wiiw's website)

FREE MOVEMENT OF WORKERS, TRANSITIONAL ARRANGEMENTS AND POTENTIAL MOBILITY FROM CROATIA

by Hermine Vidovic

wiiw Research Reports, No. 402, June 2015
49 pages including 15 Tables and 14 Figures
hardcopy: EUR 8.00 (PDF: free download from wiiw's website)

IMPRESSUM

Herausgeber, Verleger, Eigentümer und Hersteller:

Verein „Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche“ (wiiw),
Wien 6, Rahlgasse 3

ZVR-Zahl: 329995655

Postanschrift: A 1060 Wien, Rahlgasse 3, Tel: [+431] 533 66 10, Telefax: [+431] 533 66 10 50
Internet Homepage: www.wiiw.ac.at

Nachdruck nur auszugsweise und mit genauer Quellenangabe gestattet.

P.b.b. Verlagspostamt 1060 Wien

Offenlegung nach § 25 Mediengesetz: Medieninhaber (Verleger): Verein "Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche", A 1060 Wien, Rahlgasse 3. Vereinszweck: Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der zentral- und osteuropäischen Länder sowie anderer Transformationswirtschaften sowohl mittels empirischer als auch theoretischer Studien und ihre Veröffentlichung; Erbringung von Beratungsleistungen für Regierungs- und Verwaltungsstellen, Firmen und Institutionen.



wiiw.ac.at