

NEWSLETTER

ARMENIEN

Dmitry Chervyakov

Wirtschaftliche Bedeutung der armenischen Fahrzeug-Reexporte

Seit Beginn des Krieges in der Ukraine haben Fahrzeug-Reexporte aus Armenien deutlich zugenommen. Der dahinterstehende Sektor trägt aktuell signifikant zur Beschäftigung und den Steuereinnahmen bei, wobei seine gesamtwirtschaftliche Bedeutung auf rund 552 Mio. USD oder 3,7% des BIP in 8M2023 geschätzt wird. Allerdings spiegelt sich nicht alles davon in den offiziellen Statistiken wider, da der hohe Anteil der Schattenwirtschaft im Sektor ein großes Problem darstellt. Angesichts des Inkrafttretens neuer westlicher Sanktionen und der Tatsache, dass chinesische Hersteller kontinuierlich die Lücken in der russischen Autoproduktion und den Importen füllen, sind die Aussichten für 2024 insgesamt eher negativ. Es stellt sich die Frage, wie mit den beträchtlichen Lagerbeständen von Fahrzeugen in Armenien umgegangen werden soll und ob die Beschäftigung in Teilssektoren wie Wartung und -reparatur aufrechterhalten werden kann.

Einführung

Armenische Unternehmen konnten die Reexporte von Fahrzeugen nach Russland unmittelbar nach Beginn des Krieges in der Ukraine rasch steigern. Dies ist kaum verwunderlich, da Armenien bereits 2018/2019 fast 100.000 Autos nach Russland und Kasachstan reexportierte. Damals sahen armenische Unternehmen eine Chance im Beitrittsprozess zur EAWU: Armenien hatte vorübergehend niedrigere Zollsätze für Autos als andere EAWU-Länder und konnte gleichzeitig ohne weitere Zölle in die EAWU exportieren. Diese Erfahrung hat den armenischen Unternehmen geholfen, ein umfangreiches Geschäftsnetz in der Region aufzubauen. Da sich viele Automobilhersteller unmittelbar nach Kriegsbeginn teilweise oder ganz aus Russland zurückzogen, kam es zu einem massiven Rückgang des Angebots auf dem russischen Automarkt. In Verbindung mit westlichen Sanktionen, die den Export bestimmter Fahrzeugtypen nach Russland vollständig untersagten, gingen sowohl die Produktion als auch die Importe deutlich zurück. Dadurch entstand ein erheblicher Nachfrageüberhang nach Fahrzeugen in Russland – eine Geschäftsmöglichkeit, die armenische Unternehmen gerne nutzten.

Fahrzeugreexporte: Routen und Wertschöpfungskette

Die meisten der nach Armenien eingeführten Fahrzeuge kamen über Georgien ins Land, wohin vor allem beschä-

digte Fahrzeuge aus den USA verschifft wurden. Neuwagen und Elektrofahrzeuge kamen aus den Vereinigten Arabischen Emiraten und wurden durch den Iran transportiert, bevor sie Armenien erreichten. An diesem Prozess waren zahlreiche Händler und Makler beteiligt, die die Fahrzeuge nicht nur auf Auktionsplattformen erwarben, sondern sie auch nach Armenien transportierten und die Zollabwicklung übernahmen.

Wertschöpfungskette für den Reexport von Fahrzeugen



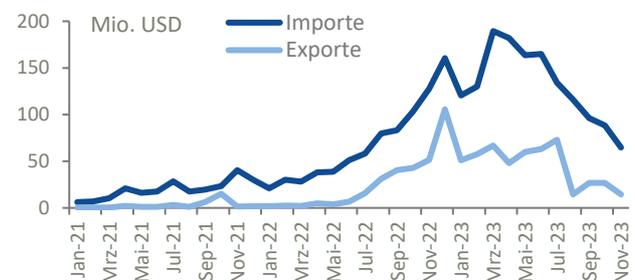
Quelle: Eigene Darstellung

Nach der Ankunft in Armenien wurden die Fahrzeuge repariert (unter Verwendung importierter Teile), bevor sie über den georgischen Kontrollpunkt „Hoher Lars“ nach Russland transportiert wurden. Dies alles sind Bestandteile der Wertschöpfungskette.

Aktuelle Entwicklungen

Die armenischen Importe und Exporte von Fahrzeugen und Teilen stiegen nach Beginn des Krieges in der Ukraine deutlich an. In 2022 beliefen sich die Importe auf 0,8 Mrd. USD (+245% z. Vj.), während die Exporte 0,3 Mrd. USD erreichten (+786% z. Vj.). Dieser Trend beschleunigte sich: Importe beliefen sich in 11M2023 auf 1,4 Mrd. USD (+120% z. Vj.) und Exporte auf 0,5 Mrd. USD (+146% z. Vj.).

Armeniens Außenhandel mit Fahrzeugen und Teilen



Quelle: UN Comtrade, HS87 (Fahrzeuge und Teile)

Es ist jedoch auch ersichtlich, dass der aktuelle Trend sowohl bei den Exporten als auch bei den Importen stark abwärtsgerichtet ist. Besonders deutlich ist der Rückgang der Exporte seit August 2023, was vor allem auf das Inkrafttreten des 11. EU-Sanktionspakets und die verschärften Kontrollen an der georgisch-russischen

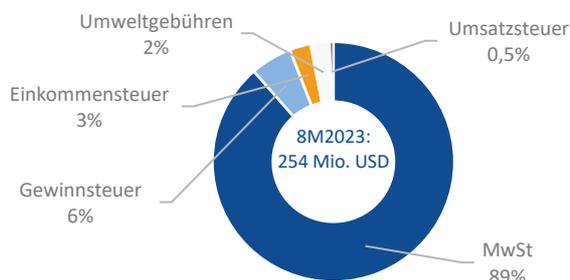
Grenze zurückzuführen ist. Zwar gibt es einige alternative Routen durch den Iran und dann per Schiff nach Russland, doch sind diese weitaus teurer und reduzieren daher die ohnehin schon geringen Gewinnspannen im Sektor. Darüber hinaus hat Russland vor kurzem Maßnahmen ergriffen (u.a. höhere Kfz-Nutzungsgebühren), die darauf abzielen, Reexporte zugunsten der inländischen Kfz-Produktion einzudämmen. Da sich die Reexporte deutlich verlangsamt hat, ist es wichtig zu verstehen, welche Auswirkungen dies auf die armenische Wirtschaft haben könnte.

Bedeutung für die Wirtschaft

Das German Economic Team hat die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des armenischen Fahrzeugsektors analysiert. Dazu gehören alle Unternehmen, die im Verkauf von Fahrzeugen und Teilen, der Wartung von Fahrzeugen sowie deren Import und Export tätig sind.

Ende 2022 waren 6.892 Unternehmen in diesem Sektor aktiv, im August 2023 stieg die Zahl auf 7.313. Dies entspricht etwa 7% aller Unternehmen in Armenien außerhalb des Finanzsektors – eine beachtliche Zahl. Bei den meisten dieser Firmen handelt es sich jedoch um Mikrounternehmen mit 1-2 Personen, was sich auch im insgesamt geringen Anteil an der Gesamtbeschäftigung von etwa 1% widerspiegelt (Aug-23: 12.437 Beschäftigte). Dennoch erwirtschaftet der Sektor einen erheblichen Umsatz: 0,9 Mrd. USD im Jahr 2022 und 1,2 Mrd. USD in 8M2023. Dies führt auch zu einem erheblichen Steuerertrag für den armenischen Haushalt. Im Jahr 2022 beliefen sich die vom Fahrzeugsektor gezahlten Steuern auf 183 Mio. USD oder 4,1% der gesamten Steuereinnahmen; in 8M2023 stiegen sie auf 254 Mio. USD oder 7% der Steuereinnahmen. Der größte Teil davon kommt in Form von Mehrwertsteuereinnahmen.

Vom Fahrzeugsektor gezahlte Steuern (8M2023)

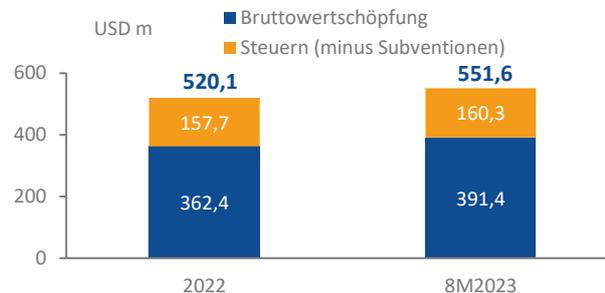


Quelle: GET-Berechnungen, Armstat, SRC

Unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Wertschöpfungskette und in Kombination mit Annahmen zu Preisen und Gewinnspannen, die auf ausführlichen Interviews mit Teilnehmern des Sektors beruhen, berechnete GET auch die Gesamtgröße des Sektors in Bezug auf die Bruttowertschöpfung. Es sollte jedoch betont

werden, dass ein beträchtlicher Teil davon (fast 50%) in der Schattenwirtschaft liegt und sich daher nicht in den offiziellen Statistiken niederschlägt.

Geschätzte Größe des armenischen Fahrzeugsektors



Quelle: GET-Berechnungen, Armstat, SRC

Für 2022 wird die Größe des armenischen Fahrzeugsektors auf 520 Mio. USD oder 2,7% des BIP geschätzt. Für 8M2023 stieg der Wert auf 552 Mio. USD bzw. 3,7% des BIP. Auch wenn diese Schätzungen aufgrund der Rolle der Schattenwirtschaft mit Vorsicht zu genießen sind, handelt es sich um eine einzigartige Berechnung, die es ermöglicht, die Gesamtbedeutung dieses Sektors zu erfassen – und diese ist ziemlich bedeutend.

Ausblick

Die armenischen Fahrzeug-Reexporte haben 2022 rasch an Dynamik gewonnen. GET-Schätzungen zeigen, dass der dahinterstehende Sektor auch eine signifikante wirtschaftliche Bedeutung hat. Allerdings deuten aktuelle Entwicklungen auf einen negativen Ausblick für 2024 hin. Zum einen schrumpfen die Gewinnmargen, weil neue Reexport-Routen teurer geworden sind. Zum anderen erholt sich das Angebot auf dem russischen Automarkt, da chinesische Hersteller die Lücken sowohl in der heimischen Produktion als auch bei den Importen füllen. Diese Faktoren haben bereits zu einem erheblichen Rückgang der armenischen Reexporte von Fahrzeugen geführt; dieser Trend wird sich 2024 fortsetzen. Dies wird sich nicht nur negativ auf die Steuereinnahmen auswirken, sondern wirft auch die Frage auf, wie mit den bereits beträchtlichen Fahrzeugbeständen in Armenien umgegangen werden soll. Außerdem sollte überlegt werden, ob einige Unternehmen auch nach einem Zusammenbruch der Reexporte weiter operieren könnten (z.B. durch Nutzung der Wartungs- und Reparaturkapazitäten im öffentlichen Verkehrssektor).

Dieser Newsletter basiert auf der Policy Study „[The Armenian vehicle re-export business: role for the economy and outlook](#)“.

Finanziert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), berät das German Economic Team (GET) die Regierungen der Länder Ukraine, Belarus*, Moldau, Kosovo, Armenien, Georgien und Usbekistan zu wirtschaftspolitischen Fragen. Mit der Durchführung der Beratung wurde Berlin Economics betraut.

*Zurzeit findet keine Beratung in Belarus statt.

Herausgeber

Dmitry Chervyakov

[Abonnieren / deabonnieren des Newsletters](#)

German Economic Team

www.german-economic-team.com