

ZIELMARKTANALYSE INTERMODALE LOGISTIK (EISENBAHNBAU/ BAHNTECHNIK / SCHIENENVERKEHR; MARITIME WIRTSCHAFT)

Rumänien 2022

Durchführer



Deutsch-Rumänische
Industrie- und Handelskammer
Camera de Comerț și Industrie
Româno-Germană

Mit der Durchführung des Bundesförderprogramms
Mittelstand Global/Markterschließungsprogramm
beauftragt:



IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsch-Rumänische Industrie- und Handelskammer

Text und Redaktion

Deutsch-Rumänische Industrie- und Handelskammer

Stand

Juni 2022

Das Markterschließungsprogramm für
kleine und mittlere Unternehmen ist ein
Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

Gestaltung und Produktion

Deutsch-Rumänische Industrie- und Handelskammer

Bildnachweis

AHK Rumänien



Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnung für deutsche Unternehmen zum Thema Intermodale Logistik (Eisenbahnbau/ Bahntechnik/ Schienenverkehr; Maritime Wirtschaft)

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Inhalt	3
Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
Währung	6
1. Einleitung und Zusammenfassung	7
2. Länderprofil Rumänien	8
2.1 Basisinformationen	8
2.2 Politische Situation	9
2.3 Die rumänische Volkswirtschaft	9
3. Schlüsseltechnologien für die intermodale Logistik	16
3.1 Die bestehende Transportinfrastruktur	16
3.1.1 Straßeninfrastruktur	18
3.1.2 Schieneninfrastruktur	19
3.1.3 Binnenschifffahrt	23
3.1.4 Maritimschifffahrt	24
3.1.5 Strategien und Projekten zur Entwicklung der Infrastruktur	26
3.2. Logistik in Rumänien	28
3.2.1 Güterterminals	29
3.2.2 Investitionen in Intermodales Transport	31
3.3. Die Regierungsziele	32
3.3.1 Digitalisierung der Transportalternativen	33
3.3.2 Wettbewerbssituation	33
4. Rahmenbedingungen	34
4.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	34
4.2 Politische Rahmenbedingungen	37
4.3 Interkulturelles & Geschäftspraxis	38
5. Einstiegs - und Vertriebsinformationen, Eintrittshemmnisse und Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten	41
5.1 Investitionsklima	41
5.2 Marktattraktivität für deutsche KMUs	42

5.3. Handlungsempfehlungen für deutsche Unternehmen für einen erfolgreichen Markteinstieg	42
5.4 Eintrittshemmnisse	45
5.5 Fachkräfte	45
5.6 Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten	45
5. Schlussfolgerung	49
6. Ausgewählte Marktakteure	50
6.1 Behörden	52
6.2 Verbände, Stiftungen & Organisationen	54
6.3 Fachzeitschriften und Web-Portals	58
6.4 Ausgewählte Marktakteure	59
7. Quellenverzeichnis	67

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Makroökonomische Indikatoren	9
Tabelle 2: Zinssätze der rumänischen Geld- und Währungspolitik	11
Tabelle 3: Wichtigste Herkunftsländer des ausländischen Kapitals	14
Tabelle 4: SWOT-Analyse des Schienengüterverkehrssektors in Rumänien	21
Tabelle 5: Standort von privaten Güterterminals	29
Tabelle 6: SWOT Analyse.....	42
Tabelle 7: Ausgewählte Transportunternehmen	59
Tabelle 8: Ausgewählte Logistikunternehmen	62
Tabelle 9: Ausgewählte Bankanstalten.....	66

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: BIP/Kopf Rumäniens in 2021.....	10
Abbildung 2: Inflationsrate in Rumänien- Prognose bis T3 2023	11
Abbildung 3: Exportpartner Rumäniens in 2021	12
Abbildung 4: Importpartner Rumäniens in 2021	13
Abbildung 5: Handel mit Rumänien nach Bundesländer in 2021.....	14
Abbildung 6: Infrastruktur in Rumänien	17
Abbildung 7: Allgemeiner Modal Split im Güterverkehr	18
Abbildung 8: Die Verteilung von Nationalstraßen in Rumänien.....	19
Abbildung 10: Anzahl der Studenten in deutschsprachigen Studiengängen 2022.....	39
Abbildung 11: Ausgewählte Steuersätze in Rumänien.....	41
Abbildung 12: Mögliche Vertriebskanäle.....	43
Abbildung 13: EU-Förderungen 2021 - 2027.....	46

Abkürzungsverzeichnis

AFER	Autoritatea Feroviară Română
AHK Rumänien	Deutsch-Rumänische Industrie und Handelskammer
ASFR	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, Rumänische Eisenbahnsicherheitsbehörde
BIP	Bruttoinlandsprodukt
ca	circa
CEE	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
CFM	moldauische Eisenbahngesellschaft
CFR	Căile Ferate Române
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EU	Europäische Union
GFR	Grup Feroviar Român
GTMP	rumänischen Masterplan für Verkehr
GZ	Grüne Zertifikate
HG	Hotărârea Guvernului, Regierungsentscheidung
IT	Informationstechnologie
Lkw	Lastkraftwagen
MAV	MÁVDIREKT, Ungarische Staatsbahnen
Mio.	Million
Mrd.	Milliarde
nM	nautische Meile
NRIC	Nationale Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Bulgarien
OTF	Operatori Transport Feroviar
PNRR	Aufbau- und Resilienzplan
SNTFM CFR Marfă	Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR Marfă" S.A., Nationale Eisenbahngesellschaft "CFR Marfă" S.A.
t	Tonne
tdw	Deadweight tonnage
TEU	Zwanzig-Fuß-Standardcontainer
Tsd.	Tausend
UZ	Ukrsalisnyzja, Ukrainische Eisenbahnen
ZS	Železnice Srbije, Eisenbahnen Serbiens

Währung

2021: 1 EUR = 4,92076 RON

2020: 1 EUR = 4,8373 RON

2019: 1 EUR = 4,7452 RON

2018: 1 EUR = 4,6639 RON

2017: 1 EUR = 4,5681 RON

2016: 1 EUR = 4,4908 RON

1. Einleitung und Zusammenfassung

Die Durchführung dieses Projektes soll, durch spezifische praxisorientierte Informationen, Beratung und durch Vermittlung von Geschäftskontakten, kleinen und mittleren Unternehmen (Handwerkern und weiteren Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Dienstleistungswirtschaft), Selbstständigen der gewerblichen Wirtschaft, sowie fachbezogenen freien Berufen und wirtschaftsnahen Dienstleistern mit Geschäftsbetrieb in Deutschland, den Einstieg in das Exportgeschäft erleichtern. Im Mittelpunkt steht die Unterstützung bei der Erschließung des rumänischen Marktes und beim Aufbau neuer Geschäftskontakte in Rumänien.

Spezifisch soll dieses Geschäftsanbahnungsprojekt deutschen Unternehmen den Einstieg bzw. die Entwicklung des Exportgeschäfts in Rumänien erleichtern und allgemein zur Steigerung der deutschen Exporte und Verbesserung des deutschen Images in Rumänien beitragen.

Vorliegende Studie beschreibt und analysiert die Transport- und Logistikbranche in Rumänien sowie das Potenzial für deutsche Transport- und Logistikdienstleister. Sie enthält Hintergrundinformationen zu Rumänien allgemein, zu der rumänischen Transport und Logistikbranche - Bestand, politische und rechtliche Rahmenbedingungen, Marktspieler, Marktpotenziale - und zu künftigen Marktentwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren, Einstiegs- und Vertriebsinformationen sowie Informationen zu dem relevanten Netzwerk in Rumänien.

Trotz seiner wirtschaftlichen Attraktivität, weist Rumänien immer noch einen Infrastrukturmangel auf, weil der Straßen- und Schienennetausbau jahrelang vernachlässigt wurde. Die Routen für öffentliche Verkehrsmittel, die im Kommunismus für den Anschluss von großen Industriegebieten mit den benachbarten Wohngebieten gebaut wurden, wurden in den letzten 30 Jahren nicht an die neuen Anforderungen angepasst.

Eines der wichtigsten Phänomene des 21. Jahrhunderts ist die Globalisierung, die die internationale Integration von Waren und Dienstleistungen, Kapitalmärkten, sowie freien und ungehinderten Zugang auf kommerzieller Basis zu Rohstoffen und Energieressourcen ermöglicht. In Anbetracht der steigenden Kraftstoffpreisen sehen viele Unternehmen die klare Notwendigkeit, ihre Herstellungszentren näher an die Endverbraucher zu verlegen, um die Kosten zu senken und die Preise niedrig zu halten. Infolge der Globalisierung ist daher ein erheblicher Anstieg bei den gehandelten Fertigerzeugnissen festzustellen. Was den Transport betrifft, so ist die wichtigste Auswirkung der Globalisierung die Korrelation zwischen dem Wirtschaftswachstum und dem Wachstum des Güter- und Personenverkehrs.

Die Entwicklung des Verkehrs hängt eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung zusammen. Die kontinuierliche Zunahme des Güterverkehrsaufkommens hat zum Anstieg der Zahl der Straßengüterfahrzeuge zu zusätzlichen Kosten, zur Umweltverschmutzung, zu Unfällen und nachteiligen sozialen Auswirkungen geführt. Um dem Druck der Globalisierung standhalten zu können, muss ein System von Verkehrsdiensten und ein sicherer Verkehrsmarkt geschaffen werden, in dem die Wahl der am besten geeigneten Güterverkehrsrouten und des am besten geeigneten Verkehrsträgers nicht durch Hindernisse in den modalen und nationalen Verkehrssystemen eingeschränkt wird.

Darüber hinaus zwingen der internationale Wettbewerb und die geografische Ausbreitung der Märkte Hersteller und Exporteure dazu, sich auf integrierte Produktionstechnologien und Transportlogistik zu konzentrieren, um die Kosten zu senken und gleichzeitig hochwertige Dienstleistungen anzubieten.

Der intermodale Verkehr ermöglicht es, die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger, wie Flexibilität des Straßenverkehrs, hohe Kapazität des Schienenverkehrs, niedrige Kosten des Seeverkehrs und hohe Geschwindigkeit des Luftverkehrs, zum Vorteil einer bestimmten Strecke zu kombinieren.

Investitionen von 36 Mrd. Euro wurden laut dem rumänischen Masterplan für Verkehr (GTMP) für 2016-2030 von dem Verkehrsministerium und dem Ministerium für Regionale Entwicklung geplant. Der Transportmasterplan fasst die strategische Entwicklung der gesamten rumänischen Verkehrsinfrastruktur zusammen. Ende 2018 hat Euler Hermes in einem veröffentlichten Expertenbericht den Investitionsbedarf Rumäniens für Verkehrsinfrastruktur bis 2030 auf mehr als 70 Mrd. Euro eingeschätzt.

Deutsche Unternehmen sind weltweit für sehr gutes Know-how und hervorragende Technologien bekannt und „Made in Germany“-Produkte erfreuen sich in Rumänien besonders hohem Ansehen. Nicht zuletzt können deutsche Anbieter dieser Branche zahlreiche konkrete Anwendungserfolge nachweisen. Lieferanten aus Deutschland sollten diese Entwicklungsperspektiven nicht unterschätzen und sich erfolgreich an diesem Prozess beteiligen.

Im Fokus der Geschäftsanbahnung stehen die Städte Constanța, Galați und Bukarest, die Hauptstadt Rumäniens.

2. Länderprofil Rumänien

Mit ca. 19 Mio. Einwohnern ist Rumänien das siebtgrößte Land in der EU und das größte in Südosteuropa. Die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass Rumänien ein Wachstumsmarkt ist und somit für die europäischen Mitgliedstaaten ein interessanter und attraktiver Partner bleibt.

2.1 Basisinformationen

Klima

In Rumänien herrscht ein gemäßigtes Kontinentalklima mit vier Jahreszeiten. Die geografische Lage (ungefähr 2.000 km vom Atlantischen Ozean, 1.000 km vom Baltischen Meer und 400 km vom Adriatischen Meer weit entfernt sowie mit Zugang zum Schwarzen Meer) und die Oberflächengestalt (Tief- und Hochebene sowie die Gebirgskette der Karpaten) bestimmen Rumäniens Klima. Der westliche und der zentrale Teil (Siebenbürgen) des Landes sind vom maritimen Klima der atlantischen Winde geprägt. Die Region Moldau (östlich der Karpaten) ist kalten Luftströmen aus der Ukraine ausgesetzt. In der Walachei (südlich der Karpaten) existieren mediterrane Einflüsse.

Die jährlichen Durchschnittstemperaturen variieren innerhalb Rumäniens zwischen 11°C im Süden und 8°C im Norden. Kältester Monat ist gewöhnlich der Januar, wärmster Monat der Juli.

Öffentliche Verwaltung

Rumänien hat eine Gesamtfläche von 238.397 km² und ist administrativ in 41 Kreisen plus Bukarest eingeteilt, mit 103 Munizipien, 216 Städten, 2.862 Gemeinden und 12.958 Dörfern.¹

Die Hauptstadt des Landes ist Bukarest mit 2.322.961 Einwohnern. Diese stellten 2021, laut dem Rumänischen Statistikamt, rund 12,20% der Gesamtbevölkerung und 19,34 % der städtischen Bevölkerung des Landes dar.²

Bevölkerung

Rumänien hat 19.186.201 Einwohner. Mit 55,61% Stadt- und 44,39% Landbewohnern verteilt sich die Bevölkerung relativ gleichmäßig in Städten und Dörfern (Stand 2021).³

Rumänien ist ein christlich geprägtes Land: 81,04% der Rumänen sind orthodox, ca. 4,32% gehören der römisch-katholischen Kirche an und 2,98% der Bevölkerung sind Protestanten.⁴

In Rumänien leben 18 anerkannte ethnische und nationale Minderheiten. Eine besondere Rolle spielt die ungarische Minderheit in Rumänien, die ca. 7,3 % der Gesamtbevölkerung ausmacht.⁵ Die Hauptsiedlungsgebiete der ungarischen Bevölkerung befinden sich im Osten und Südosten Siebenbürgens sowie im Grenzgebiet zu Ungarn.

Gesetzliche Feiertage

- Neujahr: 1. und 2. Januar
- Tag der Vereinigung: 24. Januar
- Ostersonntag und Ostermontag: 22.-23. April 2022
- Tag der Arbeit: 1. Mai
- Pfingstsonntag und Pfingstmontag: 12-13. Juni 2022
- Weltkindertag/Internationaler Kindertag: 1. Juni
- Mariä Himmelfahrt: 15. August
- Skt. Andreas: 30. November

¹ Stand 2020, Tempo Online, Organizarea administrativa a teritoriului, pe categorii de unitati administrative, macroregiuni, regiuni de dezvoltare si judete <http://statistici.insse.ro/shop/>, 06.01.2022.

² Stand 2020, Tempo Online, Organizarea administrativa a teritoriului, pe categorii de unitati administrative, macroregiuni, regiuni de dezvoltare si judete <http://statistici.insse.ro/shop/>, 06.01.2022.

³ Stand 2021, Tempo Online, Populatia rezidenta la 1 ianuarie pe grupe de varsta si varste, sexe si medii de rezidenta, macroregiuni, regiuni de dezvoltare si judete <http://statistici.insse.ro/shop/>, 06.01.2022.

⁴ Populatia după religie – macroregiuni, regiuni de dezvoltare, județe și categorii de localități, <http://www.recensamantromania.ro/noutati/volumul-ii-populatia-stabila-rezidenta-structura-etnica-si-confesionala/>, 06.01.2022.

⁵ Populatia după etnie la recensămintele din perioada 1930-2011 – județe, <http://www.recensamantromania.ro/noutati/volumul-ii-populatia-stabila-rezidenta-structura-etnica-si-confesionala/>, 06.01.2022.

- Nationalfeiertag: 1. Dezember
- Weihnachten: 25. und 26. Dezember

2.2 Politische Situation

Staatsoberhaupt ist seit November 2014 der ehemalige Bürgermeister (2000 – 2014) von Hermannstadt/Sibiu, der deutschstämmige Klaus Iohannis. Der Präsident wird in Rumänien für eine Amtszeit von 5 Jahren direkt gewählt mit der Möglichkeit einer Wiederwahl. Bei der letzten Präsidentschaftswahl am 24. November 2019 galt Klaus Iohannis als Favorit und erhielt die meisten Wählerstimmen. Somit ging der Präsident Klaus Iohannis in eine zweite Amtszeit.

Ende September 2020 haben die Kommunalwahlen stattgefunden und im Dezember die Parlamentswahlen. Die PSD (sozialdemokratische Partei) die PNL und die Partei der ungarischen Minderheit (UDMR) bilden die Regierung seit Dezember 2021. Ministerpräsident ist zurzeit der Liberale Nicolae-Ionel Ciucă. In seinem Amt wird er von zwei stellvertretenden Ministerpräsidenten unterstützt: Hunor Kelemen von der ungarischen Minderheit und Sorin Mihai Grindeanu, Minister für Transport und Infrastruktur (PSD).

2.3 Die rumänische Volkswirtschaft

Aktuelle wirtschaftliche Lage

Mit einem BIP von etwa 240,15 Mrd. EUR lag Rumänien 2021 auf Rang 13 in der Europäischen Union (EU-27 - ohne UK).⁶ Die nachstehende Tabelle zeigt anhand ausgewählter Wirtschaftsindikatoren die aktuelle wirtschaftliche Lage in Rumänien auf.

Tabelle 1: Makroökonomische Indikatoren

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
BIP (Mrd. EUR)	169,8	187,5	203,8	222,9	218,1	240,15
BIP/Kopf (EUR)	8.400	9.600	10.400	11.440	11.360	12.510
Wirtschaftswachstum (%)*	4,8	6,9	4,5	4,2	-3,9	5,9
Anteil der Industrie am BIP-Wachstum (%)	0,4	1,9	1,0	-0,2	19,7	21,2%
Anteil der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei am BIP-Wachstum (%)	0	0,7	0,4	-0,1	4,2	4,3
Anteil Bauwesen am BIP-Wachstum (%)	0,1	1,5	-0,3	0,6	6,6	6,6%
Anteil Dienstleistungen am BIP-Wachstum (%)	3,8	2,8	0,4	3,3	60,9	59,6
Inflationsrate am Jahresende (%)	-1,5	3,3	4,1	3,9	2,06	4,6
Arbeitslosenquote (%)	5,9	4,9	4,1	3,9	5,1	5,6
Durchschnittlicher Wechselkurs (EUR/RON)	4,49	4,57	4,65	4,74	4,83	4,92
Durchschnittlicher Nettolohn (EUR)	461	522	579	653	686	702
Exporte (Mrd. EUR)	57,4	62,6	67,7	69,0	62,2	74,7
Importe (Mrd. EUR)	67,3	75,1	82,8	86,2	80,6	98,3

Quellen: Rumänischer Prognoseausschuss, Rumänisches Statistikamt, Eurostat, eigene Zusammenstellung.

Rumänien hat sich in den letzten Jahren wirtschaftlich positiv entwickelt. Während das Land im ersten Jahrzehnt nach dem Fall des Kommunismus nur geringe Fortschritte auf dem Weg zur wirtschaftlichen Modernisierung aufweisen konnte, gelang ab 1999 der Durchbruch. Die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen verbesserten sich von Jahr zu Jahr und auch in den kommenden Jahren zeigen die Prognosen positive Erwartungen.

2021 hatte betrug Rumäniens Wirtschaftswachstum 5,9 %. Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat seine Prognose für das rumänische Wirtschaftswachstum in diesem Jahr von den im Herbst geschätzten 4,8 % auf 2,2 % nach unten korrigiert. Die rumänische Wirtschaft wird sich demnach auf 2,2 % im Jahr 2022 abschwächen, um dann im nächsten Jahr auf 3,4 % zu beschleunigen. Aber vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie, die weltweit eine Gesundheits- und Wirtschaftskrise verursacht hat, stellen diese Daten keine Überraschung dar.

⁶ Stand 2022, Statista De- Europäische Union: Bruttoinlandsprodukt (BIP) in den Mitgliedstaaten der EU im Jahr 2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/188776/umfrage/bruttoinlandsprodukt-bip-in-den-eu-laendern/>

Wie in der ganzen Welt stiegen auch in Rumänien die Verbraucherpreise. Die Inflation im März stieg auf 10,2 %. Die durchschnittliche Rate der Verbraucherpreise in den letzten 12 Monaten (April 2021 - März 2022) im Vergleich zu den vorangegangenen 12 Monaten (April 2020 - März 2021) beträgt 6,5%, laut dem Rumänischen Statistikamt (INS). Am stärksten stiegen die Preise für Lebensmittel (+11,2 % gegenüber März 2021). Die Preise für Nichtlebensmittel stiegen um 10,86%, für Dienstleistungen um 2,66%, die Gaspreise sind um 46,4 % gestiegen, Kraftstoffe um 34 %. Diese Situation ist nicht nur in Rumänien zu beobachten, sondern weltweit, und wird weiter andauern.

Mit einem BIP/Kopf von 12.510 Euro in 2021 im Vergleich zu 11.360 Euro in 2020, steht das Land auch im europäischen Vergleich gut da. Die nachstehende Abbildung zeigt anhand ausgewählter Länder die aktuelle Lage Rumäniens im Vergleich zu anderen EU-Ländern.

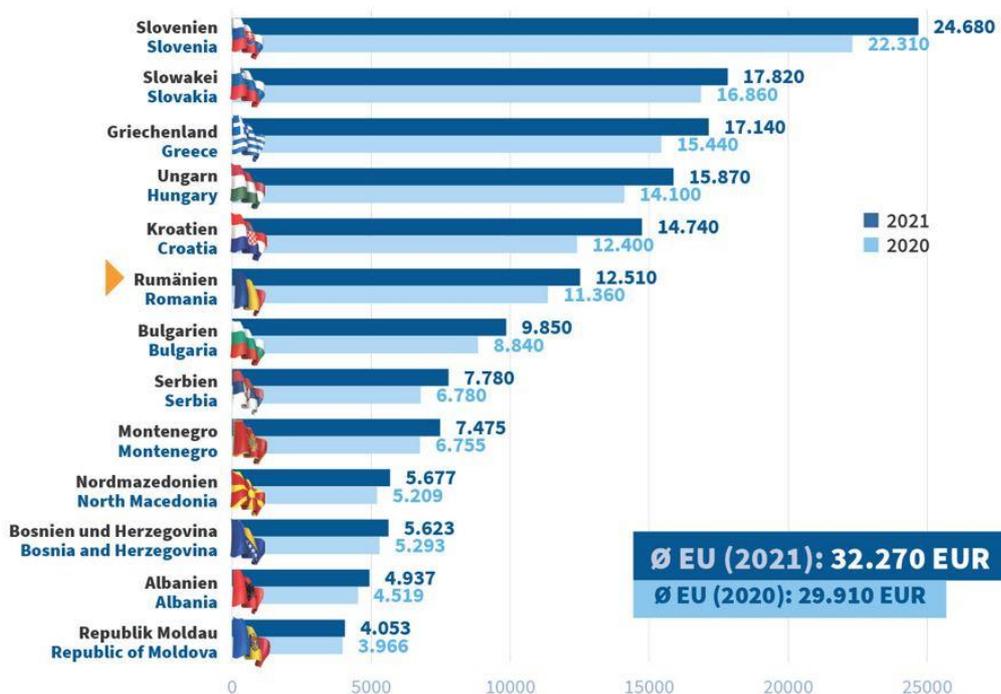


Abbildung 1: BIP/Kopf Rumäniens

Quelle: Standortbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Statistikamt, Währung: EUR

Die Arbeitslosenquote stieg durch die COVID-19-Pandemie erheblich an. Diese wuchs in der ersten Hälfte des Jahres 2021, stabilisierte sich jedoch im Laufe des Sommers aufgrund politischer Maßnahmen zur Begrenzung der Arbeitsplatzverluste. Ende November 2021 lag die Arbeitslosenquote bei 2,72 % und damit niedriger als im Vormonat um 0,04 Prozentpunkte und um 0,60 Prozentpunkte niedriger als im November 2020. Es wird prognostiziert, dass im 2022 die Arbeitslosenquote leicht sinken wird. Die Gesamtzahl der Arbeitslosen lag Ende November 2021 bei 237.887, ein Rückgang um 3.653 Personen im Vergleich zum Ende des Vormonats.⁷

Zinsentwicklung

Der Verwaltungsrat der Rumänischen Notenbank BNR hatte am 09. November 2021 beschlossen, den Leitzins auf 1,75 % zu erhöhen.⁸ Es folgten weitere Anhebungen des Leitzinssatzes, zuletzt im April, von 2,5 auf 3,0 Prozent. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Zinssätze über die Jahre 2014-2021.

⁷ Stand 2021, ANOFM Romania, https://www.anofm.ro/upload/31/BI_decembrie_2021_Autosaved.pdf, 05.01.2022

⁸ Stand 2021, <https://www.bnr.ro/-page.aspx?prid=20136>, 06.01.2022.
<https://www.bnr.ro/Raport-statistic-606.aspx>

Tabelle 2: Zinssätze der rumänischen Geld- und Währungspolitik

	Zinssatz	Finanzierungssatz	Einlagesatz
10.11.2021	1,75	2,50	1,00
06.10.2021	1,50	2,00	1,00
18.01.2021	1,25	1,75	0,75
06.08.2020	1,5	2,00	1,00
02.06.2020	1,75	2,25	1,25
23.03. 2020	2,5	2,5	1,5
04.07.2018	2,5	3,5	1,5
09.02.2018	2,25	3,25	1,25
09.01.2018	2,00	3,00	1,00
08.11.2017	1,75	2,75	0,75
04.10.2017	1,75	3,00	0,50

Quelle: Rumänische Nationalbank, Stand Januar 2022.

Inflation

Im dritten Quartal 2021 lag die Inflationsrate bei 6,3 % und im ersten Quartal 2022 bei 8 %. Im 2022 wird laut Eurostat eine höhere Inflationsrate erwartet.

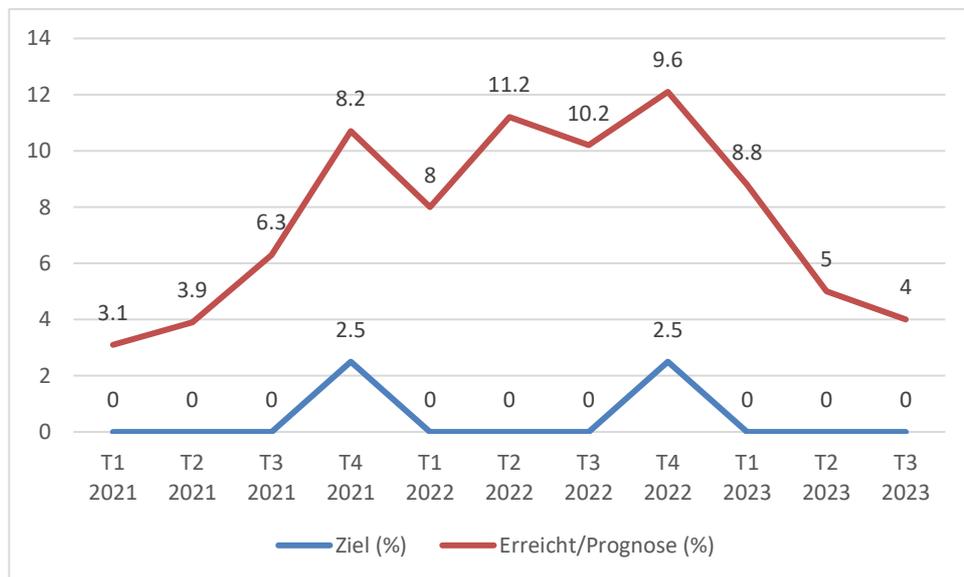


Abbildung 2: Inflationsrate in Rumänien- Prognose bis T3 2023

Quelle: Rumänische Nationalbank, Mai 2022⁹

⁹ Stand 2022, <https://www.bnr.ro/Proiectii-BNR-22694-mobile.aspx>, 05.05.2022

Außenhandel

Gesamtexporte 2021

Der Gesamtwert der rumänischen Exporte (FOB) betrug im Vorjahr 74,7 Mio. EUR, um 20.1% höher im Vergleich zu 2020. Die wichtigsten Abnehmerländer rumänischer Erzeugnisse waren 2021 Deutschland, Italien und Frankreich.



Abbildung 3: Exportpartner Rumäniens in 2021

Quelle: Rumänienbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Statistikamt, Maßeinheit: Mio. EUR

Gesamtimporte 2021

Der Gesamtwert der rumänischen Importe (CIF) betrug 98.4 Mrd. Euro. Somit waren die Importe um 22,1% höher als 2020. Deutschland und Italien waren 2021, wie auch in den Vorjahren, die wichtigsten Importpartner Rumäniens, gefolgt von Ungarn, China und Polen.



Abbildung 4: Importpartner Rumäniens in 2021

Quelle: Rumänienbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Statistikamt, Maßeinheit: Mio. EUR

Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland

Deutschland ist seit 2007 sowohl export- als auch importseitig, vor Italien, Ungarn, Polen und Frankreich, der wichtigste Handelspartner Rumäniens. Das bilaterale Handelsvolumen stieg 2021 auf 35,15 Mio. EUR.

Die Einfuhren aus Deutschland beliefen sich 2021 auf 19,8 Mio. EUR, um 18,4% höher als 2020 – dies entspricht 20,14% der Gesamtimporte. Damit ist Deutschland wichtigster Importpartner vor Italien (8,9 %), Ungarn (7,3 %) und Polen (6,1 %).

Rumänien lieferte 2021 Waren im Wert von 15,3 Mio. EUR nach Deutschland, was 20,53 % der Gesamtexporte entspricht.

Damit ist Deutschland wichtigster Import- und Exportpartner.

In der folgenden Grafik ist der Handel Rumäniens mit den einzelnen Bundesländern dargestellt.

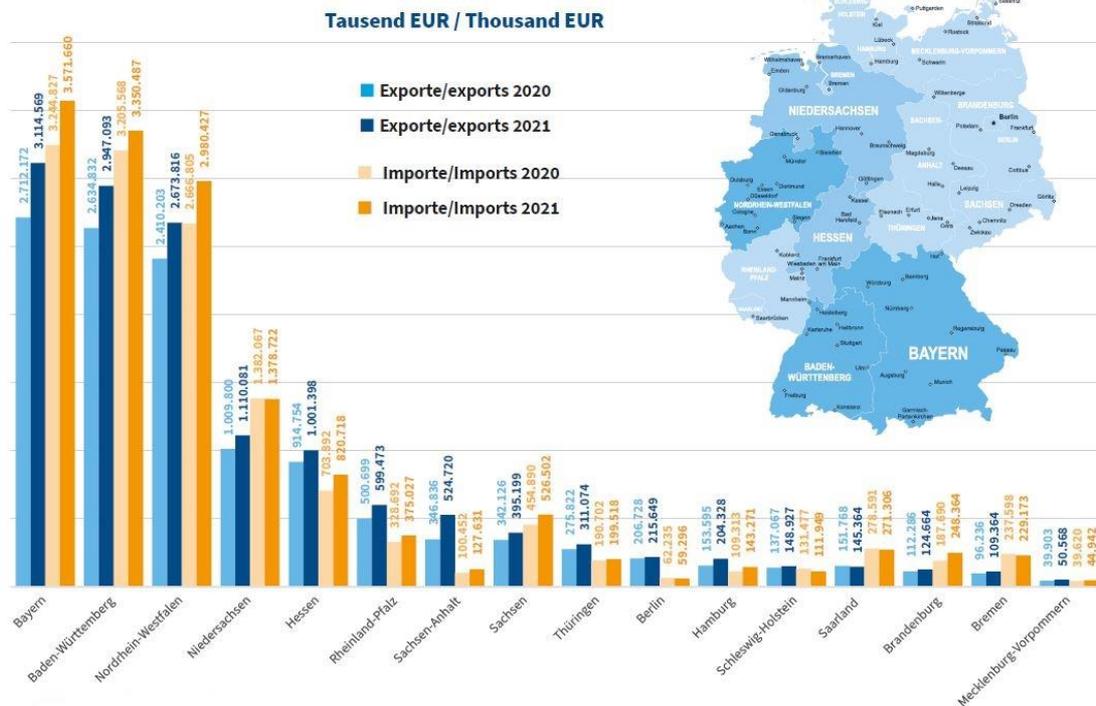


Abbildung 5: Handel zwischen Rumänien und den deutschen Bundesländern in 2021

Quelle: Standortbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Statistikamt, Maßeinheit: Mio. EUR

Ausländische Direktinvestitionen

Im Jahr 2021 beliefen sich die ausländischen Direktinvestitionen in Rumänien auf rund 7,2 Mrd. Euro¹⁰. Die wichtigsten ausländischen Investoren nach gezeichnetem Kapital waren die Niederlande, Deutschland und Österreich, wie in Tabelle 3 aufgeführt. Allerdings veranschaulicht die Tabelle nicht im vollen Umfang die Höhe der Investitionen „deutscher“ Unternehmen. Denn zahlreiche originär deutsche Großinvestoren, wie z. B. die Metro-Gruppe, Siemens, Infineon u. a., investierten in den neunziger Jahren über ihre Tochtergesellschaften mit Sitz in anderen europäischen Ländern (z. B. Niederlande, Österreich usw.) aufgrund der dortigen Steuerbegünstigungen.

Tabelle 3: Wichtigste Herkunftsländer des ausländischen Kapitals¹¹

Herkunftsland	Gezeichnetes Kapital (in Mio. Euro)
Niederlande	19.994,00
Deutschland	11.070,00
Österreich	10.858,00
Italien	7.652,00
Frankreich	5.015,00
Zypern	5.445,00
Schweiz	6.656,00
Luxembourg	3.906,00
Großbritannien	2.755,00
Ungarn	2.221,00

Quelle: Rangliste nach Herkunftsländern der Investoren mit ausländischer Beteiligung, Rumänische Nationalbank, September 2021

¹⁰ <https://www.bnr.ro/Baza-de-date-interactiva-604.aspx>, 05.05.2022

¹¹ Banca Națională a României, Ausländische Direktinvestitionen in Rumänien im Jahr 2020, 05.05.2022

Laut Handelsregister sind in Rumänien rund 9.500 aktive Unternehmen mit deutschem Kapital registriert.

29,46 Mrd. EUR betrug 2021 der geschätzte Umsatz der deutschen Unternehmen in Rumänien. Mehr als 220.000 stellen die deutschen Investoren hierzulande ein.

Deutsche Investitionen wurden besonders in der verarbeitenden Industrie (44,54%) getätigt, aber auch im Dienstleistungssektor, sowie im Handel (21,22%), in Wissenschaft und Technik (11,47%), Transport und Kommunikation (4,78%), Finanzen und Versicherungen (5,12%). Besonders gut vertreten sind in Rumänien die deutschen Automobilzulieferer sowie die Unternehmen in der den Branchen Metallbe- und -verarbeitung, aber auch in der Kunststoffindustrie. Weitere Branchen von Bedeutung sind: Energie & Umwelt, Telekommunikation & IT, Chemie, Maschinen- und Anlagenbau sowie Dienstleistungen. Zu den wichtigsten deutschen Investoren gehören die Autoteilehersteller Dräxlmaier, Schaeffler, ThyssenKrupp, Leoni, Continental, Wintershall, die Handelsketten der Schwarz- Gruppe und Selgros, sowie E.ON, Allianz usw.

Steuerliche Maßnahmen

Die Unternehmensbesteuerung liegt bei 16% und damit rund 5% unter dem EU-Durchschnitt, was Gründungsvorhaben und Industrieinvestitionen begünstigt. Die Einführung der einheitlichen Lohn- und Einkommensteuer von 16 % Anfang 2015 wurde von Investoren positiv bewertet. Dies vereinfachte das Verwaltungssystem (Verarbeitungskosten, Bearbeitung von Steuererklärungen) sowohl für den Steuerzahler als auch für die Steuerbehörden.

Die Wirtschaft profitiert von massiven Fördermitteln aus dem EU-Haushalt im Rahmen der Corona-Wiederaufbauhilfen und des mehrjährigen Finanzrahmens 2021 bis 2027 - insgesamt stehen rund 80 Mrd. Euro zur Verfügung.¹² Rumänien hat einen der niedrigsten Mehrwehrt-Steuersätze in Europa. Die reinvestierten Gewinne in die technologische Ausrüstung des Unternehmens sind von der Steuer befreit. Auch die bürokratischen Verfahren wurden in den letzten Jahren vereinfacht, was sowohl lokalen als auch internationalen Unternehmen einen schnellen Start auf dem rumänischen Markt ermöglichen.

¹² <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/rumaenien/eu-foerderung-in-rumaenien-675000>, 12.01.2022.

3. Schlüsseltechnologien für die intermodale Logistik

Experten behaupten, dass in den letzten Jahren im Bereich Logistik Rumänien stark nachgeholt hat und bereit ist, immer bessere Dienstleistungen anzubieten. Damit diese Tendenz fortgesetzt werden kann, muss Rumänien erhebliche Beträge für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur vorweisen, um die günstige geografische Lage auszunutzen und ein wichtiges Logistikzentrum Zentral- und Osteuropas zu werden.

Geografisch gesehen genießt Rumänien eine strategische Position, denn es bildet die Grenze zur EU. Dies ist ein Wettbewerbsvorteil, der gut genutzt werden kann. Es sei darauf hingewiesen, dass Rumänien in Bezug auf die gesamteuropäischen Korridore im Vergleich zu anderen Ländern der Region weniger begünstigt ist. Rumänien wird derzeit von 3 gesamteuropäischen Korridoren durchquert (Korridore 4, 7 und 9). Diese Korridore sind Teil des TEN-V-Netzes (Transeuropäische Verkehrsnetze).

Die Korridore bestehen aus Eisenbahnen, Straßen, Binnenwasserstraßen, Häfen, Flughäfen und Eisenbahn-Straßen-Terminals. Sie gewährleisten die Kohärenz der Netzentwicklung, indem sie Doppelarbeit vermeiden und Synergien zwischen Infrastrukturplanung und betrieblichen Erfordernissen schaffen.

Laut dem aktuellen Europäischen Verkehrs- und Infrastrukturanzeiger (2019) liegt Rumänien im Bereich Infrastruktur und Verkehr bei allen Investitions- und Infrastrukturanalysekriterien unter dem europäischen Durchschnitt. So belegte Rumänien 2018 im Vergleich zum europäischen Durchschnitt den letzten Platz in Bezug auf die Straßenqualität (mit einer Note von 2,96) und lag auch bei der Effizienz der Eisenbahndienste (3,06), der Effizienz der Hafendienste (3,93) und der Effizienz der Luftverkehrsdienste (4,68) unter dem europäischen Durchschnitt.

Im Vergleich zu 2016 war das TEN-V-Hauptstraßennetz zu 45 % fertiggestellt, das konventionelle Eisenbahnnetz zu 4 % und das Autobahnnetz zu 0 %. Was das TEN-V-Binnenwasserstraßennetz angeht, lag Rumänien Ende 2016 bei 91 %.

Im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik, die die Schaffung eines integrierten europäischen Netzes vorsieht, das auf die Entwicklung eines Kernnetzes bis 2030 (TEN-V Core) und eines umfassenden Netzes zur Unterstützung des Kernnetzes bis 2050 (TEN-V Comprehensive) ausgerichtet ist, wird Rumänien weiterhin in die Verkehrsinfrastruktur investieren müssen, um die transnationalen multimodalen Korridore, die Rumänien durchqueren, d. h. den Rhein-Donau-Korridor und den Ost-/Ostmittelmeer-Korridor, im Einklang mit den spezifischen nationalen Prioritäten auszubauen.

Die wirtschaftliche Effizienz des nationalen Transportsystems kann eine wichtige Stütze für die Entwicklung der nationalen Wirtschaft werden oder im Gegenteil ein wichtiger Faktor, der das nationale Wirtschaftswachstum und die wirtschaftliche Verflechtung mit der Europäischen Union eingrenzt. Das Wachstum der wirtschaftlichen Effizienz des nationalen Verkehrssystems bedeutet grundsätzlich die Förderung kostengünstiger Verkehrsträger, um sicherzustellen, dass die Transportkosten in der Volkswirtschaft minimiert werden.

3.1 Die bestehende Transportinfrastruktur

Die Transportinfrastruktur ist ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit einer Region oder eines Landes und kann dazu beitragen, das Wirtschaftswachstum und die Investitionsmöglichkeiten zu beschleunigen. Wettbewerbsvorteile werden auch durch die Maximierung des Potenzials der Logistikzentren (Cluster) erreicht.

Das nationale Transportsystem ist ein wichtiger Bestandteil der Volkswirtschaft, der die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und den Bedarf an Gütertransporten vollständig und mit maximaler wirtschaftlicher Effizienz erfüllen soll.

Die rumänische Infrastruktur bietet die Vorteile eines gut ausgebauten, dichten und flächendeckenden Netzes landesweit, zugänglich für die Mehrheit der Einwohner, mit Zugang zur Donau und zum Schwarzen Meer.

Innerhalb der EU liegt Rumänien an den Verkehrsachsen zwischen Asien und Europa und profitiert in dieser Hinsicht von der Integration des Netzes in das TEN-V.



Abbildung 6: Infrastruktur in Rumänien

Quelle: Rumänienbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Ministerium für Transport und Infrastruktur

Unter dem Gesichtspunkt der genutzten Transportmittel lassen sich zwei allgemeine Verkehrsarten unterscheiden, nämlich: Landverkehr, der verschiedene Arten von speziellen Landinfrastrukturen als Transportwege nutzt. In Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur ist Folgendes zu unterscheiden:

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr

Schifffahrt nutzt das Wasser als Transportmittel, sei es auf den Ozeanen des Planeten oder auf Wasserstraßen innerhalb der Kontinente. Je nach Art der genutzten Wassertransport gibt es:

- Seeverkehr
- Binnenschifffahrt

Im Bereich des Güterverkehrs zeigt der in der nachstehenden Abbildung dargestellte Modal Split, Ende 2020, dass der Landverkehr, insbesondere der Straßenverkehr, dominant ist, obwohl der Anteil des Seetransports und des Schienenverkehrs an den Verkehrsträgern erheblich ist. Der geringe Anteil des Binnenschiffsverkehrs wird ebenfalls festgestellt, aufgrund der Infrastruktur.

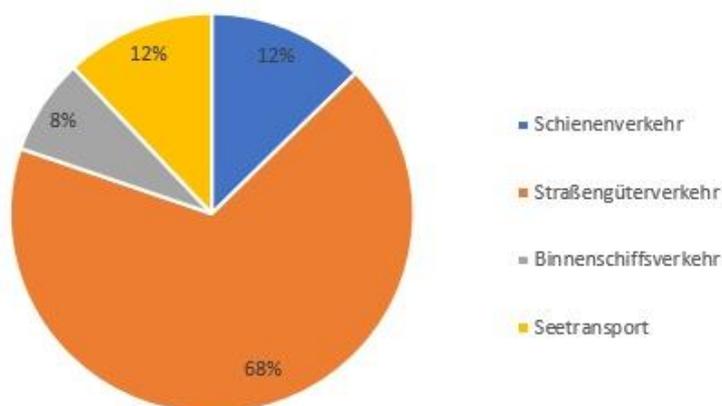


Abbildung 7: Allgemeiner Modal Split im Güterverkehr

Quelle: Eigene Zusammenstellung, Statistikamt Rumänien¹³

Mit einem Anteil von 68% dominiert innerhalb Rumäniens der Straßengüterverkehr, die Verteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger. Dahinter steht der hohe Bedarf an „just-in-time“ und „door-to-door“-Transporten, aber auch der Preis.

Wesentlich weniger wird der Schienenverkehr verwendet, dessen Anteil am gesamten Frachtaufkommen 12% beträgt. Im Juni 2013 wurde die rumänische Bahngesellschaft CFR Marfă privatisiert. Das Problem ist die veraltete Infrastruktur: ein Güterzug fährt zurzeit durch Rumänien mit nur 16 Stundenkilometern! Mit der Privatisierung erhofft man sich, dass in ein paar Jahren der Schienenverkehr effizienter wird, so dass diese Transportmöglichkeit rentabel wird und dazu beitragen kann, das Straßennetz etwas zu entlasten und auch eine Steigerung der Energieeffizienz im Bereich Logistik hervorzurufen.

Was die Seeschifffahrt betrifft, ist deren Anteil in den letzten Jahren konstant geblieben (rund 12%). Der Hafen Constanța am Schwarzen Meer ist einer der wichtigsten Häfen Europas und die beste Verbindung Westeuropas zu Asien.

Die Binnenschifffahrt erfolgt in Rumänien auf die 1.075 km Donau, die durch Rumänien fließen, auf den Nebenkanälen der Donau, auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal und auf kleinere Flüsse Rumäniens. 2020 nahm die Binnenschifffahrt 8% des gesamten Frachtaufkommens ein.

3.1.1. Straßeninfrastruktur

Ende 2020 umfassten die öffentlichen Straßen 86.791 km, davon sind 17.913 km Nationalstraßen, welche somit 20% der Gesamtstrecke ausmachen. 35.085 km sind Kreisstraßen und stellen 40% der Straßen dar. Außerdem sind 35.085 km Gemeindestraßen, d.h. 40%.

Nach Art der Abdeckung, umfasst die Struktur des öffentlichen Straßennetzes folgenden Straßen:

39.189 km (45,2%) modernisierte Straßen (93,5% modernisierte Straßen mit schwerem und mittlerem Asphaltbelag)

21.651 km (24,9%) Straßen mit leichter Straßenabdeckung

25.951 km (29,9%) gepflasterte und unbefestigte Straßen

Was den technischen Zustand der öffentlichen Straßen betrifft, so sind 38,4% davon modernisiert; weitere 46,6% haben ihre vorgesehene Lebensdauer überschritten.

6.194 km der Nationalstraßen sind europäische Straßen, 941 km Autobahnen. Es gibt 297 km dreispurige Straßen, 1.959 km vierspurige Straßen und 35 km sechsspürige Straßen. Die Abbildung 7 zeigt die Anteile obengenannter Arten von Nationalstraßen.

¹³ <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>, 10.01.2022

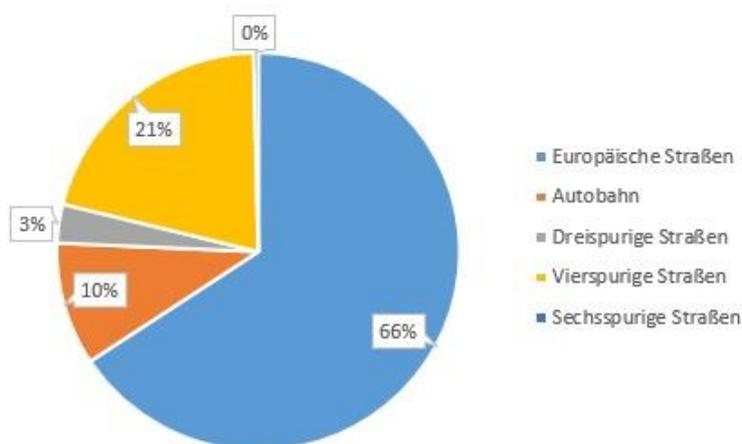


Abbildung 8: Die Verteilung von Nationalstraßen in Rumänien

Quelle: Eigene Zusammenstellung, Statistikamt Rumänien

3.1.2 Schieneninfrastruktur

Der Schienenverkehr ist ein strategischer Sektor von nationalem Interesse und eine wesentliche Dienstleistung für die Gesellschaft, deren Aufgabe es ist, zur sicheren und effizienten Beförderung von Waren, Gütern und Dienstleistungen beizutragen, sowohl in Rumänien als auch ins Ausland. Gleichzeitig ist der Schienenverkehr sauberer und umweltfreundlicher als der Straßenverkehr, gleichzeitig auch effizienter und sicherer, da die Unfallrate deutlich geringer ist.

Es ist ein zentraler Bestandteil der Gemeinschaftsstrategie zur Verbesserung der Umweltleistung des Verkehrssektors sowie ein wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt innerhalb der Mitgliedstaaten und der Konnektivität zwischen ihnen. Aus diesem Grund bemüht sich die Europäische Union um eine Förderung des Eisenbahnsektors, um die Nutzung dieses Verkehrsmittels für den Güter- und Personenverkehr zu erhöhen.

Obwohl der Eisenbahnsektor in den letzten Jahren eine Reihe wichtiger Veränderungen erfahren hat, wie die Liberalisierung des Marktes, befindet sich die Eisenbahninfrastruktur noch immer in einem Zustand des Verfalls, was zu erheblichen Verlusten in diesem Bereich führt. Damit befindet sich Rumänien in einer unvorteilhaften Position verglichen zu vielen anderen europäischen Ländern.

Das Staatsunternehmen CFR hat angekündigt, in einer ersten Phase 48 Bahnhöfe zu sanieren und hat für 24 davon Machbarkeitsstudien durchgeführt. Geplant sind unter anderem die Restaurierung von Gebäuden, die Anhebung der Bahnsteige und die Modernisierung von Telekommunikationsanlagen. Die Kosten für die Entwicklung der Machbarkeitsstudien belaufen sich schätzungsweise auf 82,3 Mio. Euro. Der Markt des Gütertransports auf Schienen wird von fünf Großunternehmen dominiert: das ehemalige Staatsunternehmen CFR Marfă (jetzt zu 51% Eigentum von Grup Feroviar Român GFR), Grup Feroviar Român (GFR), Unicom Tranzit, Rofersped und Transferoviar Grup. 2018 haben diese Marktakteure gemeinsam 394,5 Mio. Euro erwirtschaftet und über 10.000 Angestellte beschäftigt. Im Juni 2013 wurde die rumänische Bahngesellschaft CFR Marfă privatisiert und von GFR Grup Feroviar Roman gekauft. Für 51% der Aktien muss das Unternehmen 202 Mio. Euro zahlen. Auf dem lokalen Markt, im Bereich des Gütertransports auf Schienen bleibt CFR Marfă mit einem Umsatz von 151 Mio. Euro Marktführer. Trotzdem gibt es noch Hindernisse zur Steigerung des transportierten Gütervolumens. Gründe dazu sind sowohl der Mangel an Investitionen zur Entwicklung des Schienenverkehrs, als auch die geringe Geschwindigkeit der Güterzüge (unter 20 km/h) aufgrund einer veralteten Infrastruktur.

Was die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in den letzten Jahren betrifft, gilt es zu beachten, dass die Tätigkeit der Betreiber, die diese Infrastruktur nutzen, durch die ständige Verschlechterung der Infrastruktur beeinträchtigt wird. Diese Verschlechterung ist auf fehlende Mittel für die Instandhaltung und Reparaturen zurückzuführen und führt zu einer geringeren Qualität der Dienstleistungen, insbesondere in Bezug auf Geschwindigkeit und Pünktlichkeit. Die

Eisenbahninfrastruktur umfasst Eisenbahninfrastruktur in öffentlichem Besitz (als öffentliche Eisenbahninfrastruktur bezeichnet), sowie die in privatem Besitz (die so genannte private Eisenbahninfrastruktur).

Das vom CFR SA verwaltete Eisenbahnnetz deckt das rumänische Staatsgebiet relativ gleichmäßig ab und bedient die meisten städtischen und wirtschaftlichen Zentren. Es ist mit dem Europäischen Eisenbahnnetz verbunden über die Eisenbahnverwaltungen folgender Länder: Ungarn (MAV), Serbien (ZS), Bulgarien (NRIC), Moldawien (CFM) und Ukraine (UZ).

Das rumänische Eisenbahnnetz gliedert sich in eine interoperable und eine nicht interoperable Infrastruktur.

Eine interoperable Eisenbahninfrastruktur ist eine Infrastruktur, die an die transeuropäische Eisenbahninfrastruktur gemäß den Bestimmungen über den offenen Zugang für Eisenbahnunternehmen angeschlossen werden kann, und gemäß den auf europäischer Ebene angenommenen technischen Interoperabilitätsregeln entwickelt ist.

Die nicht interoperable Eisenbahninfrastruktur ist diejenige für den Nahverkehr, mit oder ohne Anschluss an die interoperable Eisenbahninfrastruktur, die auf der Grundlage spezifischer interner Vorschriften verwaltet und entwickelt wird.

Das rumänische Eisenbahnnetz hat eine Gesamtlänge von 20.077 km¹⁴ und ist das siebtgrößte Netz in der Europäischen Union. Laut den für 2020 geltenden zentralen statistischen Daten, beträgt die ausgebaute Länge des Schienennetzes 10.769 km¹⁵, davon 4.034 km in der Länge der elektrifizierten Strecken und 6.735 km nicht-elektrifizierte Strecken.

In den letzten Jahren haben, aufgrund der unzureichenden Mittelzuweisungen aus dem Staatshaushalt für die Instandsetzung, Elemente der Eisenbahninfrastruktur, technische Parameter der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur eine kontinuierliche Verschlechterung erfahren. Dies hat zu einer allmählichen Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf den Strom- und Direktverbindungen von den Bahnhöfen aus und zu einer Verringerung der Streckenlänge um Höchstgeschwindigkeit geführt.

Der Schienengüterverkehr kann von rumänischen Schienenverkehrsunternehmen (OTF) oder von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt werden, die folgende Dokumente vorweisen können:

- Lizenz für den Schienenverkehr - Diese Lizenz können Wirtschaftsteilnehmer, rumänische juristische Personen, erhalten, die nachgewiesen haben, dass sie die folgenden kumulativen Anforderungen erfüllen können: finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Versicherung zivilrechtliche Haftung.
- Sicherheitszertifikat - Dieses Dokument bescheinigt, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, Lizenzinhaber, eine Art von Schienenverkehrsdienst auf Eisenbahnstrecken in Rumänien durchführen kann. Die zuständige Behörde für das Sicherheitszertifikat ist die Rumänische Eisenbahnsicherheitsbehörde (ASFR), unabhängige Einrichtung innerhalb der rumänischen Eisenbahnbehörde (AFER).

Die von der zuständigen Behörde erteilten Genehmigungen für den Eisenbahnverkehr Eisenbahn-Genehmigungsstelle (OLFR) sind auch in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union für gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste gültig. OLFR erkennt auch Lizenzen für den Schienenverkehr an von der zuständigen Behörde eines anderen EU-Mitgliedstaates und erteilt den mit dem Infrastrukturbetreiber abgeschlossenen Zugangsvertrag.

Für den Zugang zu der CFR verwalteten Eisenbahninfrastruktur, muss OTF einen Vertrag über den Zugang zur Infrastruktur mit CFR abschließen.

Der Zugangsvertrag regelt die Rechte und Verpflichtungen von CFR und OTF in Bezug auf die Zuweisung und Verwendung der Infrastruktur.

In den letzten Jahren hat CFR Marfă gegenüber privaten Unternehmen, die in diesem Bereich tätig sind, viel verloren. Der Hauptkonkurrent des Schienenverkehrs ist weiterhin der Straßenverkehr. Vorteile des Autoverkehrs im Vergleich zum Schienenverkehr sind:

- die Beförderung von Waren "von Tür zu Tür";
- eine höhere kommerzielle Geschwindigkeit des Warenverkehrs als die des Schienenverkehrs;
- die Möglichkeit des innerstädtischen Warenverkehrs;
- bestimmte Güter eignen sich besser für den Transport auf der Straße als auf der Schiene, wie z. B. verderbliche Waren, elektronische Geräte, Lebensmittel, Getränke, zerbrechliche Waren, Möbel;

¹⁴ <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-81>, 10.01.2022

¹⁵ <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>, 11.01.2022

- Kurzstreckentarife für Autos sind niedriger als Bahntarife. Der Schienenverkehr ist auf langen Strecken aber kostengünstig.

Im Schienenverkehr ist CFR Marfă weiterhin Marktführer für den Transport folgender Gütergruppen: landwirtschaftliche Erzeugnisse, Kohle, Mineralien, Kohleprodukte, Lebensmittel, Holz, Chemikalien, Metallschrott, Container.

Auf dem rumänischen Markt gibt es mehrere Unternehmen, die in diesem Bereich tätig sind.

Schienengüterverkehrsunternehmen sind:

- SNTFM CFR Marfă
- Grup Feroviar Român
- Servtrans Invest
- Cargo Trans Vagon
- Unifertrans
- DB Schenker Rail Rumänien
- Transferoviar Grup
- Vest Trans Rail
- Rail Cargo Romania (die Rumänische Niederlassung von Rail Cargo Österreich)

Laut dem Rumänischen Eisenbahn-Club, will das deutsche Unternehmen VTG Rail, das auf Logistik und Asset Management im Schienenverkehr spezialisiert ist, durch den Erwerb von E-P Rail (www.e-prail.ro) und CER Fersped (www.cerfersped.ro) den rumänischen Markt betreten.¹⁶

Die VTG Aktiengesellschaft (www.vtg.de) mit Sitz in Hamburg ist ein international tätiger Waggonvermieter und Schienenlogistikunternehmen. Dieses verfügt über 94.000 Waggonen und ist somit die größte private Flotte in Europa.

Der Nationale Betreiber des Schienengüterverkehrs, SNTFM "CFR Marfă" SA, und die anderen privaten Bahnbetreiber stehen in direktem Wettbewerb mit Kraftverkehrsunternehmen. Die Kunden auf dem Verkehrsmarkt wählen den Güterverkehr (einschließlich Containern), hauptsächlich um auf öffentlichen Straßen zu befördern, da dies kostengünstiger ist.

Tabelle 4: SWOT-Analyse des Schienengüterverkehrssektors in Rumänien

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - Hohes Interesse der Industrie am intermodalen Verkehr - qualifizierte Arbeitskräfte und niedrige Arbeitskosten - vorteilhafte Lage im TEN-T7-Netz mit Anbindung an die Nachbarländer - ein erweitertes Schienennetz, das auch privaten Betreibern zugänglich ist und wettbewerbsfähige lokale Dienstleistungen - der Hafen von Constanța, der an das TEN-V-Netz angeschlossen ist, verfügt über Einrichtungen und Kapazitäten für den Güter- und Schiffsbetrieb - das Potenzial des Hafens Constanța zur Ausweitung der intermodalen Hafentätigkeit, Hafen Hub des gesamten Schwarzen Meeres - der bedeutende Anteil des intermodalen Verkehrs (Straße/Schiene) am Gesamtvolumen der im nationalen Verkehr beförderten Güter - Potenzial für die Entwicklung von Güterlogistikplattformen auf Flughäfen in identifizierte Schlüsselbereichen für den Bau von intermodalen Terminals mit der Möglichkeit, diese auch an das Schienennetz anzuschließen 	<ul style="list-style-type: none"> - relativ schlechte Qualität der Verkehrsinfrastruktur - geringes Gütertaufkommen verhindert die Einrichtung häufiger und wettbewerbsfähiger Pendlerdienste - unzureichende Investitionen in die Sanierung/Modernisierung der nationalen Schienenverkehrsinfrastruktur, was zu Geschwindigkeitsbeschränkungen und gefährlichen Weichen führt - Rückgang der Aktivitäten auf dem traditionellen Schienengüterverkehrsmarkt - unzureichende Investitionen in Maschinen und Ausrüstung für den Güterumschlag in den Häfen - Fehlen von Leistungsverträgen mit dem nationalen Infrastrukturbetreiber - mangelnde Förderung der Nutzung des Güterverkehrs

¹⁶ Stand 15.12.2021 <https://clubferoviar.ro/vtg-germania-intra-pe-piata-romaneasca-si-cumpara-e-p-rail-si-cer-fersped/>, 12.01.2022

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinschaftspolitiken, die die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs begünstigen - Verringerung der negativen Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs durch die Nutzung des Schienenverkehrs - Begrenzung der Lärmschwelle in Ortschaften, was die Nutzung des Schienenverkehrs erleichtert - verstärkte Nachfrage nach Containertransporten auf der Schiene - Einführung von intelligenten Verkehrsüberwachungssystemen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die eine Verfolgung des Containers in Echtzeit ermöglicht 	<ul style="list-style-type: none"> - der schlechte Zustand der Schienenverkehrsinfrastruktur - Mangelnde Maßnahmen zur Entwicklung des intermodalen Verkehrs machen es Rumänien unmöglich, die EU-Klimaziele zu erreichen. - Verzögerungen bei der Durchführung von vorrangigen Infrastrukturprojekten; - unzureichende Koordinierung zwischen den Verkehrsträgern - unzureichende fachliche Ausbildung der an der Projektvorbereitung beteiligten Berater und Begünstigten - mangelnde Bereitschaft einiger Kunden, den Schienengüterverkehr zu nutzen - Fragmentierung des Verkehrsmarktes - fehlende Investitionen in den Güterverkehr

Wie aus der oben dargestellten SWOT-Analyse hervorgeht, sind die Hauptprobleme des rumänischen Schienengüterverkehrsmarktes:

- Die Infrastruktur - Diese ist für den modernen Verkehr weitgehend ungeeignet, und es wurde bisher wenig an deren Modernisierung gearbeitet. Der Zustand der Infrastruktur stellt den Schienengüterverkehr vor eine Reihe von Problemen, darunter die geringe Geschwindigkeit der kommerziellen Güterzüge. Dies führt zu sehr langen Vorlaufzeiten für den Güterverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr
- Lange Transportzeiten zwischen Schiene und Straße - Die durchschnittliche Beförderungsdauer eines Containers pro Waggon übersteigt die Beförderungsdauer eines Containers im Straßentransport, sowohl aufgrund der Sanierung der Eisenbahninfrastruktur auf diesen Abschnitten, als auch aufgrund von Verzögerungen beim Umschlag, der Gruppierung und der Abfertigung der Container von den Terminals.

Zusätzlich zu den oben dargelegten Mängeln des Sektors und der SWOT-Analyse, müssen die Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz des Schienengüterverkehrs für die Entwicklung des Güterverkehrs berücksichtigt werden (sowohl Schiene als auch Straße oder Binnenschiffs/Meerverkehr).

In den letzten Jahren wurde der Modernisierung des TEN-V-Schienennetzes besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Schätzungen zufolge werden 50 % des gesamten Eisenbahnverkehrs in Rumänien auf dem TEN-V-Netz abgewickelt, was etwa 20% der Gesamtlänge des rumänischen Eisenbahnnetzes entspricht. Das Gesamtziel der Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten besteht darin, Geschwindigkeiten von 160 km/h für Personenzüge und 120 km/h für Güterzüge zu erreichen, sobald die Interoperabilität hergestellt ist, die Anschaffung des ERTMS (European Rail Traffic Management System) und die Modernisierung von Bahnhöfen fortgesetzt wird.

Im Rahmen der POIM78 wurden 15 Projekte in Auftrag gegeben (förderfähiger Gesamtwert von 2.170,78 Mio. Euro) und drei Anträge für Großprojekte wurden der KOM zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt. Alle wurden genehmigt. Die Länge der sanierten/modernisierten und mit ERTMS ausgerüsteten Eisenbahnstrecken, die in den Großprojekten enthalten sind, beträgt 314,47 km. Bis Ende 2020 wurden 137,917 km Eisenbahnstrecken umgebaut/aufgerüstet (136,397 km mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds und 1,52 km mit EFRE-Mitteln) und ein Bahnhof wurde modernisiert.¹⁷

¹⁷ <https://mfc.gov.ro/programe/autoritati-de-management/am-poim/>, 04.05.2022

3.1.3 Binnenschifffahrt

Derzeit verfügt Rumänien über 3 Seehäfen (vorwiegend für den Güterverkehr): Constanța, Midia und Mangalia sowie 35 Flusshäfen (Binnenhäfen).

Die Donau ist ein wichtiger Binnenschifffahrtskorridor im Rahmen des TEN-V-Verkehrsnetzes. Dieser Korridor ist einer der längsten des transeuropäischen Verkehrsnetzes und durchquert sowohl EU- als auch Nicht-EU-Länder. Das Einzugsgebiet der Donau verfügt über ein großes Potenzial für eine nachhaltige Binnenschifffahrt, die Lage des Flusses ist zentral. Es ist ein wichtiger Verkehrs- und Kommunikationskorridor zwischen West- und Osteuropa.

Der Donau-Strom mit einer Gesamtlänge von 2.858 km ist Teil der vorrangigen Achse Nr. 18 Rhein/Maas - Main – Donau.

Diese Achse verbindet den Hafen von Rotterdam an der Nordsee mit dem Hafen von Constanța am Schwarzen Meer.

In der Europäischen Union ist das Volumen der beförderten Güter mit dieser Art von Transport relativ gering im Vergleich zu dem Straßen- und Schienentransport von Gütern. Während Straßen- und Schienennetze alle Länder und Regionen in Europa abdecken und verbinden, ist die Binnenschifffahrt weniger dicht.

Es gibt ein paar Vorteile des Güterverkehrs auf Wasser:

- hohe Sicherheit (die Binnenschifffahrt ist 50-mal sicherer als der Straßenverkehr und 5-mal sicherer als der Schienenverkehr)
- hohe Zuverlässigkeit, da relativ preisgünstig
- umweltfreundlich, hohe Energieeffizienz, geringe Gasemissionen, geringe Lärmbelästigung
- geringe Investitions-, Wartungs- und Transportkosten, die relativ geringe Wartung des Netzes
- effizientes Güterverfolgungssystem
- reduzierte Verkehrsbeschränkungen

Der Gütertransport auf Wasser in Rumänien findet auf der Donau und auf dem Kanal Donau-Schwarzes Meer/Schwarzes Tor - Midia Năvodari statt. Es gibt 28 Flusshäfen einschließlich der Häfen von Galați, Brăila, Tulcea, deren Schifffahrtsinfrastruktur den Zugang für Seeschiffe ermöglicht. Ihre maximale Kapazität beträgt 12.500 t dw.

Im Jahr 2020 wurden 30.518 Tonnen durch Binnenschifffahrt befördert.

Die Binnenschifffahrt stieg im Jahr 2021 um ca. 8,7 %, d.h. 14,78 Millionen Tonnen, verglichen mit 13,6 Millionen Tonnen im Zeitraum Januar-November 2020.

Der Binnenschiffverkehr erfolgt auf den 1.075km der Donau, auf Nebenkanälen der Donau, auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal und auch auf kleineren Flüssen Rumäniens. Eine wichtige Rolle für die Binnenschifffahrt spielt der Hafen Galați, der gleichzeitig einer der größte Binnen- und Seehafen ist. Die Gesamtfläche des Hafens beträgt 864.131 m² und zwei Hafenbecken dienen dem Warentransfer: Docuri und Bazinul Nou. Der Hafen hat eine jährliche operationale Kapazität von 12,4 Mio. Tonnen.

Rumänien betrachtet die folgenden Häfen als See-Fluss-Häfen: Sulina, Isaccea, Tulcea, Galați, Braila, die unter strategischen Gesichtspunkten als Flusshäfen (Binnenhäfen) betrachtet werden. Ihr Vorteil ist, dass sie auch Seeschiffe mit einer bestimmten Tonnage betreiben können.

Zurzeit ist der Containerbetrieb nur in den Maritim Häfen von Bedeutung (Hafen Constanța).

Der Hafen von Galați ist der größte Fluss- und Seehafen an der Donau und der zweitgrößte Hafen Rumäniens. Er befindet sich am linken Ufer der Donau, Km 160 -Mm. 76. Die Gesamtfläche des Hafens beträgt 864.131 m². Der Zugang zum Hafen erfolgt über Straße, Schiene (mit einer Länge von 2.619 m) und Fluss (der Zugang kann mit Lastkähnen, Flussschiffen und Seeschiffen von max. 8.000 t dw erfolgen).

Der Hafen von Galați ist wie folgt aufgeteilt:

Der Mineralienhafen verfügt über 16 spezialisierte Liegeplätze wie folgt:¹⁸

- Liegeplätze 1 - 4 - Kalksteinaufnahme, Länge 400 m, Tiefen 2,00 -4,00 m, Betrieb mit Kaikränen, Schuten bis 3.000 t.

¹⁸ <https://portal.ma.ro/c/%C4%83pit/%C4%83nii/prezentare/cz-gala%C5%A3i>. 05.05.2022

- Liegeplätze 5 - 6 - maritimer Kai zur Aufnahme von Erz, Länge 600 m, Tiefe 9,00 m, Betrieb mit Kangur-Kränen, Schiffe bis 25.000 TDW
- Liegeplätze 7 - 8 - Kai mit vertikalem Förderband, Länge 400 m, Tiefe 5 m, betrieben mit Kaikränen, Lastkähne bis zu 3.000 t
- Liegeplätze 9 - 15 - spezialisierte Flussliegeplätze zur Aufnahme von Erzen, Länge 700 m, Tiefe 5 m, mit Kaikränen und Förderbändern
- Liegeplatz 16 - Vertikalkai mit Kaikran für Stückgutbetrieb, Länge 100 m, Tiefe 5 m, Lastkähne bis 3.000 t.

Alter Handelshafen - die Gesamtlänge der Liegeplätze beträgt 1.677 m.

Der Hafen Galați¹⁹ kann zusammen mit der Freizone Galați zu einem wichtigen Logistikzentrum für den Warentransit werden. Ein wichtiges Projekt im Wert von mehr als 119 Millionen Euro wurde der Europäischen Kommission zur Bewertung vorgelegt. Ziel des Projekts ist der Bau eines multimodalen Terminals im Hafen von Galați - mit Anbindung an die Freihandelszone Galați.

Der Hafen von Galați wurde als wichtiger Verkehrsknotenpunkt in das TEN-V-Netz aufgenommen und wird daher Zugang zu erheblichen Mitteln aus der Fazilität "Connecting Europe" haben. Das Projekt wird von der Maritime Danube Ports Administration (APDM) sowie von den Hafenbetreibern SC Port Bazinul Nou SA und SC Metaltrade SRL - wichtigen Kunden der Freizone Galați - mitfinanziert.

Durch dieses Projekt wird es möglich sein, die Vorteile der Stadt und des Hafens von Galați besser zu nutzen, nämlich die Kombination von Wasserstraße und Seeschifffahrt mit Land-, Straßen- und Schienenverkehr.

Die tätigen Unternehmen im Hafen von Galați sind:

- Damen Group, das niederländische Unternehmen, dem die Galați-Werft gehört und das im Schiffbau tätig ist;
- ArcelorMittal, das größte integrierte Stahlwerk des Landes und führend in der Herstellung von Stahlprodukten;
- Metaltrade - Hafenbetrieb über Port Bazinul Nou SA und Docuri SA.

3.1.4 Maritimschifffahrt

Der Seeverkehr ist im Jahr 2021 um ca. 15,01%, d. h. 48,06 Millionen Tonnen gegenüber 41,8 Millionen Tonnen in den ersten 11 Monaten des Jahres 2020 gestiegen.

Der Hafen von Constanța (mit dem Gebiet von Constanța und dem Gebiet von Midia), der Hafen von Mangalia und der Touristenhafen von Tomis sind öffentlich-private Seehäfen im Besitz des rumänischen Staates, der für die Regulierung und den Betrieb sorgt. C.N. Administratia Porturilor Maritime S.A. Constanța (APM) ist eine Institution, die dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur untergestellt ist.

Die Fracht- und Schiffsdienstleistungen im Hafen von Constanța werden hauptsächlich von privaten Unternehmen in einem wettbewerbsorientierten Umfeld erbracht, in dem die Grundsätze des freien Marktes gelten.

Eine besondere Wichtigkeit haben hier die Häfen, die die Seeschifffahrt unterstützen. Der Hafen Constanța am Schwarzen Meer ist eines der wichtigsten Distributionszentren für die mittel- und osteuropäische Region. Der Hafen liegt an der Westküste des Schwarzen Meeres, 179 nM (nautische Meilen) von der Bosphorus Straße und 85 nM vom Sulina-Arm entfernt, durch den die Donau ins Schwarze Meer mündet. Durch seine vorteilhafte Positionierung bildet dieser Hafen die beste Verbindung zwischen Westeuropa und Asien. Mit einer Gesamtfläche von 3.926 ha (davon 1.313 ha auf dem Land und 2.613 auf See) hat der Hafen Constanța eine jährliche operationale Kapazität von 120 Mio. Tonnen. 2018 hat der Hafen Constanța einen Frachtverkehr von 61,3 Mio. Tonnen und 13.636 Schiffe registriert.

Der Hafen von Constanța ist sowohl ein Seehafen als auch ein Flusshafen. Die Einrichtungen des Hafens von Constanța ermöglichen das Anlegen aller Arten von Flussschiffen.

Zwischen dem Hafen von Constanța und den mittel- und osteuropäischen Ländern - Moldawien, Bulgarien, Serbien, Österreich, Slowakei und Deutschland - werden große Mengen an Gütern transportiert.

¹⁹ <https://apdmGalați.ro/portul-Galați/>, 05.05.2022

Um den künftigen Anstieg des Flussverkehrs zu bewältigen, hat Administratia Porturilor Maritime SA Constanța (die Verwaltungsbehörde der Maritimen Häfen) den Bau eines Binnenschiffs-Terminals abgeschlossen. Diese Investition zielt darauf ab, die Fahrbedingungen zu verbessern und die Einrichtungen zum Anlegen von Flussschiffen im südlichen Teil des Hafens zu erweitern.²⁰

Die wichtigsten Vorteile, die der Hafen von Constanța bietet, sind:

- Multifunktionaler Hafen mit modernen Einrichtungen und ausreichender Wassertiefe im Hafenbecken, damit die größten Schiffe, die den Suezkanal passieren, anlegen können;
- Direkter Zugang zu den Mittel- und Osteuropäischen Ländern über den gesamteuropäischen Korridor VII - Donau;
- Containerverteilzentrum zu den Schwarzmeerbahnhäfen;
- Gute Anbindung mit allen Verkehrsträgern: Schiene, Straße, Fluss, Luft und Pipelines;
- Ro-Ro-Terminals, die eine schnelle Verbindung zu den Häfen am Schwarzen Meer und im Mittelmeer ermöglichen;
- Moderne Einrichtungen für Fahrgastschiffe;
- Verfügbarkeit von Grundstücken für die künftige Entwicklung;
- Status einer Freizone, was die Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen für die Erleichterung des Außenhandels und des Warentransits nach/von Mittel- und Osteuropa ermöglicht.

Die Bedeutung des internationalen maritimen Frachtverkehrs soll in den nächsten Jahren kontinuierlich steigen. Angesichts der weiter zunehmenden Überlastung des Straßennetzes in den kommenden Jahrzehnten, ist die effektive Ausnutzung der maritimen Transportressourcen von entscheidender Bedeutung.

Das Unternehmen, das die rumänischen Seehäfen Constanța (mit dem Gebiet Constanța und dem Gebiet Midia) und den Hafen Mangalia betreibt, ist Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța).²¹

Alle Ein- und Ausfahrtshäfen des Hafens von Constanța sind an das nationale und europäische Straßennetz angeschlossen, wobei die Landverbindung von strategischer Bedeutung ist und somit eine Verbindung zwischen dem Hafen von Constanța und den Binnenländern Mittel- und Osteuropas darstellt. Die Verbesserung des Hafenstraßennetzes und die Intensivierung des Straßenverkehrs im Hafen von Constanța sind ein permanentes Anliegen.

Das **Midia-Gebiet** befindet sich an der Schwarzmeerküste, etwa 13,5 Seemeilen nördlich von Constanța. Dieser Hafen wurde geplant und gebaut, um das angrenzende Industrie- und Petrochemiezentrum zu versorgen.

Die wichtigsten Rohstoffkategorien von Midia sind: Rohöl und Folgeprodukte, Flüssiggas.

Es gibt Straßen-, Schienen- und Flussverbindungen (über den Poarta-Alba-Midia-Navodari-Kanal gibt es einen See-Fluss-Zugang zum Hafen).

Ein anderer Vorteil des Hafens von Constanța ist, dass er 20 km vom Flughafen Mihail Kogalniceanu entfernt ist.

Der Hafen von Mangalia liegt an der Schwarzmeerküste, nahe der südlichen Grenze zu Bulgarien und 260 km nördlich von Istanbul. Es hat eine Fläche von 142,19 ha, davon sind 27,47 ha Land und 114,72 ha Wasser.

Es gibt 4 Liegeplätze (2 Betriebsliegeplätze) mit einer Gesamtlänge von 540 m. Die maximale Tiefe beträgt 9 m.

Die wichtigsten Kategorien der in diesem Hafen umgeschlagenen Waren sind Bitumen, verschiedene Güter und Flüssiggas.

Der nächsten graphischen Darstellung kann man die Entwicklung des Bruttogewichts der von/nach den wichtigsten Häfen beförderten Güter – Rumäniens entnehmen.

Statistiken zeigen, dass der Hafen von Constanța das höchste Güteraufkommen hat. Aufgrund der Pandemie war 2020 ein Rückgang des Frachtaufkommens zu verzeichnen, die Prognosen für die Zukunft sind jedoch optimistisch.

²⁰ https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_prezentare_port, 06.05.2022

²¹ https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_despre_noi, 04.05.2022

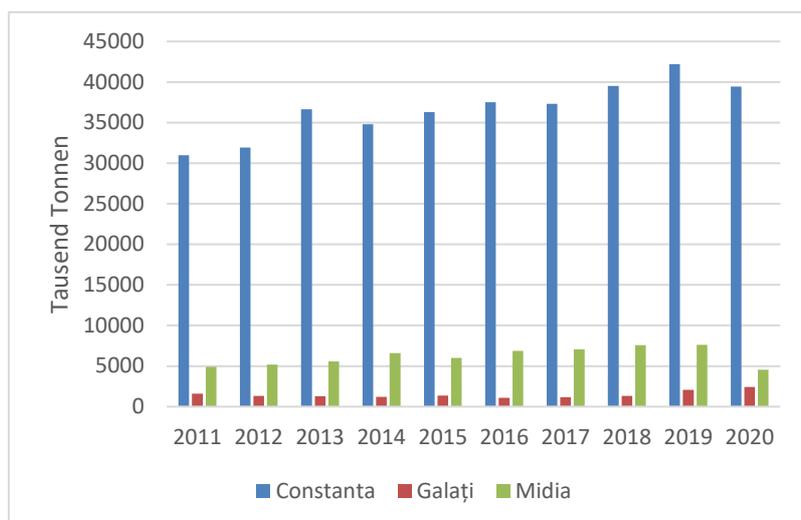


Abbildung 9: Die Entwicklung des Bruttogewichts der von/nach den wichtigsten Häfen beförderten Güter – Rumäniens²²

Quelle: Eigene Zusammenstellung, Eurostat

3.1.5 Strategien und Projekten zur Entwicklung der Infrastruktur

Eisenbahninfrastruktur

Die Strategie zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur 2021-2025 wurde durch Regierungsbeschluss HG Nr. 985/2020 genehmigt

Das rumänische Eisenbahnsystem benötigt ein "primäres Netz" von Eisenbahnen, die für den Transport großer und konsolidierter Mengen von Gütern und Personen mit hoher Effizienz und hohen Emissionen ausgelegt sind.

Innerhalb dieses Primärnetzes sollten IT-gestützte Instrumente in großem Umfang eingesetzt werden, um Fahrpläne und Verkehrsflüsse zu optimieren, Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und die Nachverfolgung von Waren zu ermöglichen.

Das Primärnetz muss effiziente Verbindungen zwischen Großstädten, Häfen, Flughäfen und wichtigen Grenzübergangsstellen zu Lande sowie anderen wichtigen Wirtschaftszentren bieten.

Vorrang sollten die Vervollständigung der "fehlenden Glieder" der Eisenbahninfrastruktur, die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur, die Entwicklung von multimodalen Terminals in See- und Binnenhäfen und von multimodalen Logistikkonsolidierungszentren in Städten haben.

Mit dieser Strategie wird der rumänische Schienenverkehr an die internationalen Standards angepasst.

Maritime Infrastruktur

- Erweiterung der bestehenden Straße auf vier Fahrspuren zwischen Tor 10 Bis und Tor 10

Am 25. Mai 2021 unterzeichnete das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur den Finanzierungsvertrag für das Projekt "Erweiterung der bestehenden Verkehrsstraße zwischen Tor 10 bis und Tor 10 auf vier Fahrspuren", ein Projekt, das aus dem Operationellen Programm für große Infrastrukturen finanziert wird.

Der Wert des Finanzierungsvertrags beläuft sich auf 59.923.500 Lei, einschließlich Mehrwertsteuer, davon: 42.840.425 Lei aus europäischen Mitteln, 16.931.350 Lei aus dem Staatshaushalt und 151.725 Lei aus dem Beitrag der CN APM SA.

Das allgemeine Ziel des Projekts ist die Modernisierung der Hafeninfrastruktur, um ein größeres Frachtaufkommen unter wettbewerbsfähigen Bedingungen abwickeln zu können, sowie die Modernisierung und Verflüssigung der bestehenden Verkehrsstraße zwischen Tor 10 bis und Tor 10, wodurch die Transitzeit der Fahrzeuge zu den Zugangstoren des Hafens von Constanța unter sicheren Bedingungen verkürzt wird.

²² https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_go_am_ro/default/table?lang=en, 08.02.2022

□ Modernisierung der Stromverteilungsinfrastruktur im Hafen von Constanța

Die Ziele des Projekts sind: Modernisierung des Stromverteilungsnetzes, Bau einer neuen Umspannstation, Entwicklung des SCADA-Systems, neue Umspannstationen usw.

Die Investition steht in Einklang mit den Strategien der Europäischen Kommission für grüne Häfen und der Steigerung der technischen und wirtschaftlichen Effizienz der Stromnutzung.

□ 2016: PROTECT - Modernisierung der Infrastruktur und des Umweltschutzes im Hafen von Constanța

Im Rahmen des Finanzierungsprogramms der Fazilität "Connecting Europe" (CEF) haben die Nationale Gesellschaft für die Verwaltung der Seehäfen SA Constanța als Begünstigter und die Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) als Verwaltungsbehörde am 24. Oktober 2016 den Finanzierungsvertrag Nr. INEA/CEF/TRAN/M2015/1131569 für die Durchführung des Investitionsprojekts unterzeichnet: Modernisierung der Infrastruktur und des Umweltschutzes im Hafen von Constanța - PROTECT.

Das Budget des Projekts beläuft sich auf 12.696.125 EUR (ohne MwSt.), davon:

- 85% CEF-Finanzierungssatz: 10.791.706 EUR.

- 15% Beitrag aus dem Staatshaushalt: 1.904.419 EUR.

Zeitraum der Projektdurchführung: 01.07.2016 - 31.05.2022

Die Hauptziele des Projekts sind:

1. Modernisierung der Infrastruktur des Hafens von Constanța durch die Erweiterung des bestehenden Anlegekais, bezogen auf den Liegeplatz DA2, mit einer Länge von 130 Metern und die Schaffung einer Plattform hinter der neuen Liegeplatzfront, mit einer Fläche von 4.370 Quadratmetern für die Ausstattung mit verschiedenen Versorgungseinrichtungen, die für die technologischen Prozesse spezifisch für technische Schiffe notwendig sind;
2. Installation von Ausrüstung und Versorgungseinrichtungen auf der neu geschaffenen Plattform, einschließlich einer neuen Kläranlage für die Trennung und Behandlung von Schiffsabwässern;
3. Verbesserung des maritimen Zugangs zum Hafen von Constanța durch Erneuerung und Modernisierung des Signalsystems für die Hafenbecken und die Fahrrinne;
4. Modernisierung der technischen Flotte des Hafens von Constanța durch die Anschaffung eines selbstfahrenden Mehrzweck-Tankschiffs mit 500 TDW für die Sammlung von Schiffsabfällen.

□ 2019: EALING ACTION - "Europäische Vorzeigeaktion für kaltes Bügeln in Häfen"

Das EALING-Projekt basiert auf der Notwendigkeit, Onshore-Stromversorgungslösungen (OPS) in TEN-T Seehäfen zu implementieren, insbesondere um die Anforderungen des Europäischen Green Deal und anderer EU-Richtlinien bezüglich der Schaffung und Nutzung spezieller Infrastrukturen für alternative Brennstoffe zu erfüllen, sowie auf der Schaffung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen in diesem Bereich.

Das EALING-Projekt verfügt über ein Budget von 6.960.240 Euro und wird durch das europäische Programm Connecting Europe Facility 2019 finanziert. Der Projektzeitraum ist 01.06.2020 - 30.06.2023. Der Haushalt der CN APM SA beläuft sich auf 101.194 Euro, wovon 50.597 Euro durch die CEF und 50.597 Euro durch eigene Mittel finanziert werden.

Projektkoordinator ist die Valencia Port Foundation, die 16 beteiligten Partner sind Häfen, Berufsverbände und Behörden aus Spanien, Italien, Deutschland, Griechenland, Bulgarien, Rumänien, Slowenien und Portugal.

Das EALING-Projekt hat folgende Ziele:

- Bewertung der Betriebs- und Umweltleistung der teilnehmenden Häfen beim Bunkern verschiedener Schiffstypen (Ro-Ro, Ro-Pax, Containerschiffe, Passagierschiffe);
- Beitrag zur Weiterentwicklung eines gemeinsamen harmonisierten und interoperablen EU-Rahmens für die Implementierung von OPS-Infrastruktur und -Ausrüstung in Häfen, mit enger Zusammenarbeit zwischen allen maritimen Akteuren, in Übereinstimmung mit dem technischen und rechtlichen Rahmen der EU;
- Durchführung aller erforderlichen technischen, ökologischen, sozioökonomischen und finanziellen Studien, um die Vorbereitung und den Start der OPS-Infrastrukturarbeiten zu beschleunigen;
- Einrichtung von OPS-Infrastruktur und -Ausrüstung in mindestens 16 Häfen in verschiedenen EU-Regionen: Mittelmeer, Schwarzes Meer und Atlantik.

□ Transnationales Donaustrategieprogramm

Am 1. Juli 2020 startete das Projekt DIONYSUS, das mit europäischen Mitteln (EFRE, IPA und ENI) im Rahmen des Danube Transnational Programme finanziert wird. Das Projekt verfügt über ein Gesamtbudget von 3.603.511,25 Euro, wovon 2.261.133,69 Euro auf den EFRE-Beitrag, 223.730,59 Euro auf den IPA II-Beitrag, 166.863,38 Euro auf den ENI-MD-Beitrag und 411.256,83 Euro auf den ENI-UA-Beitrag entfallen, mit einem Durchführungszeitraum von 30 Monaten (1. Juli 2020 - 31. Dezember 2022).

Das DIONYSUS-Projekt befasst sich mit den wichtigsten regionalen Herausforderungen im Bereich der Infrastruktur-Governance und zeigt die wichtigsten Maßnahmen auf, die zur Unterstützung der Planung der Verkehrs- und Hafeninfrastruktur in der Donau erforderlich sind.

□ Programm HORIZON 2020

PIONEERS - Portable Innovation Open Network für Lösungen zur Effizienzsteigerung und Emissionsreduzierung

PIONEERS - Portable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions ist ein ehrgeiziges Projekt im Bereich der sauberen Energieerzeugung und -versorgung, der Flussoptimierung und der digitalen Transformation, der Innovation, Teil des europäischen Green Deal.

Der Hafen von Constanța ist Teil eines internationalen Konsortiums von 46 Partnern, das dieses vom europäischen Programm Horizont 2020 genehmigte Projekt durchführen wird.

Es zielt darauf ab, Fragen im Zusammenhang mit dem Hafenbetrieb zu behandeln, vom Terminalbetrieb, Mobilität, Konnektivität, Kraftstoffen bis hin zu Kooperationsmodellen und der Energieerzeugung, -speicherung und -nutzung.

Das Konsortium wird vom Hafen Antwerpen geleitet und umfasst Häfen, Terminal- und Transportbetreiber, Verloader, Technologieentwickler, Forschungsinstitute, Innovatoren und öffentliche Einrichtungen, die konkrete Lösungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen präsentieren werden.

□ Eigene Projekte

Überprüfung des Masterplans für den Hafen von Constanța

Der überarbeitete Masterplan für den Hafen von Constanța soll dazu beitragen, dass die von der Europäischen Kommission im nächsten Programmplanungszeitraum (2021-2027) zur Verfügung gestellten Finanzinstrumente verstärkt genutzt werden. Er wird im Einklang mit dem Generalverkehrsplan durchgeführt.

Am 23. September 2021 unterzeichnete der Generaldirektor der CN Administratia Porturilor Maritime SA Constanța (Verwaltungsbehörde der Maritimen Häfen), Florin Goidea, den Vertrag für Beratungsleistungen für die "Revision des Masterplans für den Hafen von Constanța", eine aus eigenen Mitteln finanzierte Investition.

3.2. Logistik in Rumänien

Im Bereich Güterverkehr gibt es ähnliche Unterschiede in der Herangehensweise dieser Transportart:

- der Werkverkehr, der von einigen Wirtschaftsteilnehmern zu ihrem eigenen Nutzen durchgeführt wird.
- Beförderung durch wirtschaftliche Einheiten, die auf die Erbringung solcher Dienstleistungen spezialisiert sind, zum Nutzen aller interessierten Kunden.

Der Grundgedanke des intermodalen Verkehrs besteht darin, den Güterverkehr zu bündeln, um den Langstreckentransport effizienter zu gestalten.

Das Konzept des nationalen/internationalen intermodalen Verkehrs hat sich seit 1960, gleichzeitig mit dem Aufkommen und der Entwicklung von Großcontainern, entwickelt. Diese Entwicklung hat zu einem exponentiellen Wachstum des Containertransports geführt und erleichtert dadurch den internationalen Handel.

Es handelt sich um den Transport von Gütern in einem intermodalen Container, bei dem mehr als ein Verkehrsträger zum Einsatz kommt, im Schienen-, Straßen-, See- und Maritimverkehr, ohne dass die Ladung beim Wechsel des Beförderungsmittels in irgendeiner Weise manipuliert wird. Dies ist somit die praktische und sicherste Option. Große Entfernungen werden mit der Bahn zurückgelegt. Die Entfernungen zwischen den Zielbahnhöfen und dem Bestimmungsort des Kunden werden per Straßentransport mit einer Zugmaschine und einem Containerchassis zurückgelegt.

Züge funktionieren immer, unter allen Bedingungen, bei Tag und bei Nacht, der intermodale Verkehr ist für die Kunden die beste Wahl aus finanzieller Sicht.

Zum Beispiel, DB Schenker Intermodal ist der Haus-zu-Haus-Lieferdienst

Der Hauptvorteil des intermodalen Verkehrs besteht darin, dass er dem Verloader die Möglichkeit bietet, sich auf einen einzigen Transportlogistikanbieter/Transportunternehmer zu verlassen, der auch allein für den Transport vom Eingang der Waren bis zur Auslieferung verantwortlich ist, was das Risiko einer Aufteilung der vertraglichen Haftung auf mehrere Transportunternehmen.²³

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR Marfă" S.A. (Nationale Eisenbahngesellschaft "CFR Marfă" S.A.)

Die Terminals sind über das gesamte rumänische Schienennetz verteilt und mit der notwendigen Ausrüstung für den Containerumschlag ausgestattet. Sie bereiten direkte Züge für intermodale Transportsysteme, zu zahlreichen Zielen in Europa, Russland und der Türkei vor.

Das Fährterminal im Hafen von Constanța ermöglicht den Umschlag von Stückgut, die Vermietung von Räumen, Unterbringung, Parken und Lagerung.

Sie besitzen zwei Fährschiffe, die "Eforie" und die "Mangalia" (derzeit unter Denkmalschutz), die hauptsächlich auf den Transport von Güterwagen, Containern und Autos spezialisiert sind.

3.2.1 Güterterminals

Nach 1989, im Zuge des Übergangs zur Marktwirtschaft, begann der Container-Güterverkehr an Bedeutung zu verlieren. Seit 2007, mit dem Eintritt Rumäniens in die Europäische Union, wurde die nationale Verkehrsstrategie in Einklang mit der europäischen Gesetzgebung gebracht, wobei der Schwerpunkt auf den intermodalen Güterverkehr und implizit auf die Entwicklung von intermodalen Terminals gelegt wurde. Zusätzlich zu den bestehenden öffentlichen Be- und Entladestrecken, Rampen, Schuppen und Industriegleisen in Bahnhöfen, die dem Schienengüterverkehr dienen, umfasst das Netz der National Railway Company derzeit auch private Güterterminals.

"Das CFR "SA-Netz ist auch an intermodale Güterterminals angeschlossen. Diese befinden sich nicht im Besitz des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, die Dienstleistungen an intermodalen Terminals werden von anderen Betreibern von Dienstinfrastrukturen erbracht. Die Bedingungen für den Zugang zu diesen Terminals sowie die verfügbare Kapazität werden vom Eigentümer oder vom Betreiber der Dienstinfrastruktur festgelegt.

CFR Marfă besitzt die meisten Terminals, 26 intermodale Terminals. Davon sind nur 9 intermodale Terminals aktiv: Bukarest Süd, Bukarest Noi, Cluj-Napoca Ost, Bistrita Nord, Turda, Zalău Nord, Brașov Triaj, Suceava und Bacău.

Zu den 26 intermodalen Terminals im Besitz der CFR Marfă kommen 13 Terminals im Besitz privater Betreiber hinzu.

Aufgrund des Ungleichgewichts zwischen Schienen- und Straßenverkehrspreisen, leisten diese Terminals auf den Inlandsstrecken einen geringeren Beitrag zur Förderung des intermodalen Verkehrs. Das Terminal Railport Arad wird sehr intensiv benutzt und wird praktisch ausschließlich von Containerzügen, die zwischen Arad und westeuropäischen Ländern verkehren, genutzt. Auf rumänischem Gebiet werden diese Container ausschließlich nur auf der Straße transportiert.

Tabelle 5: Standort von privaten Güterterminals

	Terminal	Standort
1.	Europolis Park/Tibbett Logistics	Bukarest
2.	Comat Electro	Bukarest
3.	Parcul Industrial Faur	Bukarest
4.	Railport Arad	Arad
5.	Trade Trans Terminal	Arad
6.	DB Schenker Romtrans SA	Arad
7.	DB Schenker Romtrans SA	Iași
8.	Unicom Oil Rail Terminal	Galați
9.	DB Schenker Romtrans SA	Oradea

²³ http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/strategii_sectoriale/strategie_de_transport_intermodal_text.pdf, 04.05.2022

10.	Unicom Holding Halmeu	Satu Mare
11.	Unicom Holding Dornesti	Suceava
12.	Unicom Holding	Mehedinți
13.	Allianso Group	Ploiești

Quelle: Strategia privind dezvoltarea infrastructurii feroviare (Strategie für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur)

Das größte intermodale Terminal Rumäniens befindet sich im Hafen von Constanța und wird von dem Unternehmen DP World (www.dpworld.com/Constanta) betrieben. Constanța ist eines der Hauptvertriebszentren für die mittel- und osteuropäische Region. Das Terminal bietet Schnittstellen für Logistikketten bei großen Sendungen, die in Containern verladen werden (diese sind auf dem Landweg in Ganzzügen transportiert) und Schiff/Straßenverkehr für kleine Sendungen (in isolierten Containern)

Bis 1989 verfügte die rumänische Eisenbahn über ihre eigene Containerflotte für den Inlandsverkehr. Die Größe des Containerparks war ausreichend, den gesamten inländischen intermodalen Güterverkehr zu bewältigen. Nach 1989, aufgrund des Rückgangs des Intermodalen Verkehrs, wurde diese Flotte nicht erneuert und ihre Wartung wurde vernachlässigt. Deshalb hat sie sich in immer schnellerem Tempo verschlechtert.

In diesem Zusammenhang ist es äußerst wichtig, die Eisenbahnverbindungen zum Hafen von Constanța zu sanieren und zu modernisieren, um die Effizienz des Güterzugverkehrs zum und vom Hafen zu erhöhen und auch die Interoperabilitätsanforderungen zu gewährleisten. Der Hafen von Constanța ist Teil des Rhein-Donau-Korridors. Laut der Strategie zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur 2021-2025 werden die Kosten für die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur im Hafen von Constanța auf etwa 295 Mio. EUR geschätzt.

Um die Betriebs- und Verarbeitungskapazität des wichtigsten Schwarzmeerhafens zu erhöhen, hat das Verkehrsministerium damit begonnen, die Gleise zu räumen. Etwa 700 alte CFR-Güterwagen blockieren die Hälfte des Schienennetzes des Hafens. Die Regierung stellt 40 Millionen Euro für den Ausbau der Schienengüterverkehrskapazität im Hafen von Constanța zur Verfügung. Als Teil des Pakets zur Verschlankung des Schienengüterverkehrs im wichtigsten Schwarzmeerhafen, muss CFR Infrastruktur die 95 Strecken, auf denen die Waggons stationiert waren, reparieren und instand halten. Aufgrund dieser blockierten Zugstrecken kam es zu einer sehr langen Abfertigungszeit für das Be- und Entladen von Zügen im Hafen von Constanța: zwischen 35 und 48 Stunden.

Dieses rasche Handeln ist auf die Situation in der Ukraine zurückzuführen.

Im aktuellen geopolitischen Kontext ist der Hafen von Constanța von Bedeutung für die Frachtströme im Schwarzen Meer. Als Folge des Konflikts können die ukrainischen Häfen Odessa, Mykolaiv, Tschernomorsk, Pivdenniy und Pivdenniy sowie Ochakiv keine Frachttransporte auf dem Seeweg durchführen. Aus diesem Grund werden Güter, die in diesen Häfen mit der Ukraine und der Republik Moldau als Endbestimmung entladen werden sollten, derzeit im Hafen von Constanța entladen werden. Denn Constanța ist jetzt die kürzeste Entfernung in die Ukraine und die Republik Moldau, sei es auf den Schienen- und Straßenweg.

Bisher wurden 80 % der Getreideein- und -ausfuhren in die/aus der Ukraine über die genannten eigenen Häfen abgewickelt. Der Hafen von Constanța ist derzeit in der Lage, einen erheblichen zusätzlichen Ladungsstrom aufzunehmen.

Der Hafen von Constanța weist eine Reihe von Vorteilen auf, wie zum Beispiel: große natürliche Tiefen, den Betrieb von Großschiffen die mit anderen Schwarzmeerhäfen vergleichbar sind. Zwei Betriebsraten konnten in den letzten Jahren durch die gemeinsamen Anstrengungen des Staates und der privaten Betreiber verbessert werden.

Bezogen auf die Länge der Strecke, Schiene und Straße, ist der Hafen von Constanța für den Güterumschlag mit einem Anteil von etwa 66 % Schiene und 33 % Straße ausgelegt.²⁴

ROFERSPED (www.rofersped.ro) wurde 1997 gegründet und ist eine rumänische Kapitalgesellschaft. Sie ist auf den internationalen und nationalen Güterverkehr spezialisiert. Sie bieten eine breite Palette von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr und Beratungsdienste für Verkehrslösungen an.

Unternehmenstätigkeit:

- Organisiert Schienen- und Straßentransporte
- Dienstleistungen von Schienengüterverkehrsunternehmen
- Vermietung von Rollmaterial
- Überwachung der Sendungsbewegungen und Unterrichtung der Kunden über den Status der Sendungen

²⁴ <https://sgg.gov.ro/1/wp-content/uploads/2022/05/MEMO-6.pdf>, 29.04.2022

- Sonstige Eisenbahnbetriebsleistungen im Auftrag von Kunden
- Fachliche Unterstützung im Bereich des Schienenverkehrs

Das Logistikunternehmen **GEFCO** (www.gefco.net), Globaler Experte für multimodale Lieferketten und führender Anbieter von Automobillogistik in Europa, unterzeichnete in 2021 mit der Renault-Gruppe und DACIA eine Vereinbarung über den Ausbau der logistischen Zusammenarbeit in Rumänien.

Diese Zusammenarbeit hat dazu geführt, dass die beiden Verkehrsströme - Mioveni - Hafen Constanța und Constanța - Bukarest - zu einer Zwei-Wege-Route (Hin- und Rückfahrt) zusammengeführt und die Straßenlieferungen vom Hafen durch eine Schienlösung ersetzt wurden. Diese Zusammenarbeit führt zu einer Kapazitätserweiterung, da die im Hafen ankommenden Fahrzeuge so schnell wie möglich abgeholt werden müssen. Mit der Bahn können bis zu 700 Fahrzeugen gleichzeitig abgeholt werden. In dieser Situation wurden 37 % des Lkw-Transporte durch den Schienenverkehr ersetzt, was zu einer erheblichen Verringerung der CO₂-Emissionen führte.

Das Unternehmen transportiert 60 % der im Land produzierten Fahrzeuge der Marken Dacia und Ford. Es transportiert durchschnittlich 122.000 Autos pro Jahr auf der Schiene und 99.000 auf der Straße.

Der Transport auf der Schiene ist einfacher zu organisieren und die Kapazität ist im Vergleich zum Lkw viel höher, sagt Jerome Chevrolet, GEFCO-Direktor für Rumänien und Bulgarien.²⁵

Der Schienenverkehr ist einfacher zu organisieren und weist geringere CO₂-Emissionen auf, fügt GEFCO hinzu, das 20 Züge pro Woche verschickt. GEFCO verschickt Ford-Autos nach: Deutschland, Italien, die Benelux-Länder und den Hafen von Constanța.

Der Hafen von Constanța ist von strategischer Bedeutung für den Logistikfluss und die Auslieferung von Neufahrzeugen.

Der Schienentransport bleibt aus Kapazitätsgründen grundlegend, zumal es in Europa nicht genügend Lastwagen für den Transport von Fertigfahrzeugen gibt

3.2.2 Investitionen in den Intermodalen Transport²⁶

Die Entwicklung des Seeverkehrs und des intermodalen Verkehrs zielt auf die Nutzung des enormen Potenzials der Donau, des Flussverkehrs, die Entwicklung von Handelshäfen an der Donau und die Umwandlung des Hafens von Constanța in einen regionalen Marktführer. 14 Projekte wurden für eine Finanzierung im Rahmen von POIM85 (förderfähiger Gesamtwert von 278,63 Mio. EUR) in Auftrag gegeben und ein Großprojekt wurde von der KOM genehmigt. Die Arbeiten zur Modernisierung von 9 Häfen (Constanța, Tulcea, Brăila, Galați, Medgidia, Ovidiu, Giurgiu, Calafat und Isaccea - nicht TEN-T) sind im Gange, Projekte für die nicht TEN-T-Häfen Corabia und Luminița befinden sich in einem fortgeschrittenen Stadium der Vorbereitung, 36 km Uferbefestigung am Sulina-Kanal und zwei intermodale Terminals werden gebaut. Bis zum 30. Dezember 2020 wurden 3 Schleusen saniert.

In Oradea wird ein neues intermodales Terminal eröffnet werden, welches drei Eisenbahnlinien, Be- und Entladungsplattformen, Lagereinrichtungen, Lkw-Parkplätze sowie Verwaltungsgebäude und einen Servicebereich umfassen wird.

Der Stadtrat von Oradea hat den Investitionsplan im Jahr 2021 genehmigt. Es wird auf einer Fläche von 17,76 Hektar in der Nähe von Gewerbegebieten im Besitz der Stadt Oradea gebaut. Lokale Beamte haben den ursprünglichen Plan, der auf 25 Millionen Euro geschätzt wurde, überarbeitet und die Investition im Rahmen von 10 Millionen Euro neu berechnet, die dem Projekt im Rahmen des operationellen Programms für große Infrastrukturen zugewiesen werden.

In Decea, in der Nähe von Aiud, im Kreis Alba wird ein modernes intermodales Terminal gebaut. Aiud wird über den wichtigsten Güterverkehrsknotenpunkt der Region - den Hafen von Constanța - mit dem Rest der Welt verbunden sein.

Das Terminal befindet sich in der Nähe der Autobahn A 10 mit direktem Anschluss an die elektrifizierte Eisenbahninfrastruktur, in der Nähe von Alba Iulia und Cluj-Napoca, (nur 210 km von der ungarischen Grenze entfernt).²⁷

Es wird direkte Hochgeschwindigkeitszüge auf der Strecke Aiud - Constanța über eine direkte Bahnverbindung betreiben.

Das intermodale Terminal wird den zentralen Teil des Landes mit dem Hafen von Constanța und von dort aus mit Kunden aus der ganzen Welt verbinden. DP World Constanța hat seinen Konzessionsvertrag mit der Constanța Sea Ports Administration bis 2049 verlängert und ist damit ein zuverlässiger, langfristiger Partner für rumänische Unternehmen.

²⁵ <https://clubferoviar.ro/bode-sper-ca-dacia-si-cfr-Marfa-sa-gaseasca-solutii-care-sa-ii-avantajeze-reciproci/>, 26.01.2022

²⁶ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/2021-european-semester-national-reform-programme-romania_ro.pdf, 04.05.2022

²⁷ <https://www.intermodal-logistics.ro/terminalul-intermodal-de-la-aiud-al-dp-world-intra-in-linie-dreapta>, 06.05.2022

Das intermodale Terminal in der Nähe von Aiud wird über eine Abfertigungskapazität von mehr als 50.000 TEU-Containern/Jahr und eine Lagerkapazität von 3.000 TEU verfügen.

Neben dem intermodalen Terminal, der eine Fläche von ca. 27.000 m² einnehmen wird, wird der Logistikpark auch verschiedene andere Einrichtungen für die Produktion und künftige Logistikentwicklungen umfassen, die eine Gesamtfläche von über 80.000 m² einnehmen werden.

3.3. Die Regierungsziele

Die Regierung verfolgt mit dem PNRR (Aufbau- und Resilienzplan) das Ziel, eine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur mit angemessenen Sicherheitsstandards zu entwickeln. Das wird zur Vollendung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) und zur Entlastung der städtischen Knotenpunkte beitragen und gleichzeitig den Übergang zu einem nachhaltigen Verkehr auf nationaler Ebene fördern.

Der Transportsektor leistet einen wichtigen Beitrag zur Widerstandsfähigkeit einer Volkswirtschaft, zur Schaffung einer soliden Grundlage für einen beschleunigten Aufschwung im Falle langanhaltender Krisen mit erheblichen negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft als Ganzes.

Die Investitionen durch PNRR

- Ausbau der Straßeninfrastruktur im Zusammenhang mit dem TEN-V-Kernnetz, Projekte, die die Anbindung großer städtischer Zentren an das TEN-V-Netz gewährleisten.
- Modernisierung von Eisenbahnstrecken, einschließlich der Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS 2) durch Erneuerung und Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken für ausgewählte Abschnitte.
- Anschaffung von nachhaltigem Rollmaterial und Umrüstung des vorhandenen Rollmaterials.
- Ausbau des U-Bahn-Netzes in Bukarest und Cluj-Napoca

Auf nationaler Ebene verfügt Rumänien über eine Eisenbahninfrastruktur von 10.766 km (davon 4.361 km TEN-V-Netz), von denen nur 37,4 %, d.h. 4.030 km, elektrifiziert sind.

Was die ERTMS-Stufe 2 betrifft, so wurde das System nur auf 79 Streckenkilometern installiert (auf dem Rhein-Donau-Korridor, d. h. Buftea - Brazi - 37 km und km 614 - Arad - Curtici Frontier - 42 km).

Der Transportsektor profitiert von einer strategischen Vision, die durch den Generalverkehrsplan und durch spezifische Verordnungen für jeden Verkehrsträger definiert ist, die mit den auf europäischer Ebene festgelegten Verordnungen übereinstimmen.

Erwartete Vorteile für das Eisenbahnsystem

- Erhöhung der kommerziellen Geschwindigkeit der Eisenbahnverkehrsdienste
- deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit der Züge;
- Verbesserung der Kundeninformation über Zugbewegungen
- Erleichterung der Verlagerung von Verkehrsströmen von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene.
- Anstieg der eigenen Einnahmen von CFR durch die Gewinnung neuer Schienenverkehrskunden aufgrund des verbesserten Leistungsniveaus dieser Dienste
- Steigerung der Produktivität und Senkung der Betriebskosten im Transportmanagement durch die Digitalisierung der Tätigkeiten

Der Komplex Hafen von Constanța - Donau - Flusshäfen stellt eine tragfähige alternative Verkehrsinfrastruktur für Rumänien dar, die die Straßen- und Schieneninfrastruktur ergänzt.

In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität heißt es, dass bis 2030 der intermodale Schienen- und Schiffsverkehr in der EU gleichberechtigt mit dem reinen Straßenverkehr konkurrieren können wird.

Die Binnenschifffahrt kann ihren intermodalen Anteil erheblich steigern und spielt eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des Green-Deal-Projekts der Europäischen Kommission.

Gleichzeitig werden Digitalisierung und Automatisierung, die den sicheren Betrieb der Infrastruktur optimieren, einen großen Einfluss auf die Binnenschifffahrt haben.

Die Schifffahrtstrategie zielt darauf ab, den Investitionen in den Häfen Vorrang einzuräumen, so dass sie je nach Art der Güter und der damit verbundenen Ströme spezialisiert sind. Darüber hinaus beruht sie auch auf der Notwendigkeit, die Segelbedingungen zu verbessern.

Bis 2026 soll ein Maßnahmenpaket umgesetzt werden, um den Güterverkehr auf der Donau um 15 % zu steigern.

3.3.1 Digitalisierung der Transportalternativen

Mit der fortschreitenden Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur steigt die Zahl der intelligenten Betriebsgeräte. Die Kommunikation beschränkte sich auf den Datenaustausch zwischen dem Manöver und dem Kontrollraum. Ziel ist es, immer mehr dezentralisierte intelligente Geräte in die Kommunikationsinfrastruktur zu integrieren, wie z. B. Überwachungs- und Diagnosegeräte.

Mit der fortschreitenden Digitalisierung werden immer mehr Kommunikations- und Datennetze für die Eisenbahninfrastruktur aufgebaut.

Die Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtinformationen wird ab August 2024 den Austausch von regulatorischen Informationen zwischen Betreibern und Behörden über digitale Plattformen erleichtern und den Fluss des intermodalen Verkehrs verbessern.²⁸

3.3.2 Wettbewerbssituation

Rumänien und die Europäische Union als Ganzes stehen unter starkem Wettbewerbsdruck aus dem asiatischen Raum. Ein Grund dafür sind die schnell wachsenden maritimen Drehkreuze China, Dubai, Hongkong und Singapur. Dies wird durch ein relativ hohes Wirtschaftswachstum und den politischen Willen der Regierungen, die Entwicklung der internationalen Verkehrsinfrastruktur und den Schiffbau als strategische Elemente für eine stärkere wirtschaftliche Position auf dem Weltmarkt zu nutzen, verstärkt.

Die EU hat sich daher zum Ziel gesetzt, einheitlichere Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, z. B. durch das Schließen von Gesetzeslücken in der europäischen Gesetzgebung, um den negativen Auswirkungen ausländischer staatlicher Beteiligung und Finanzierung durch staatliche Beihilfen besser entgegenzuwirken. Wenn im Rahmen der Modernisierung der WTO-Regeln oder im Rahmen der OECD (z. B. in der Arbeitsgruppe des OECD-Rates für den Schiffbau) keine tragfähigen Lösungen gefunden werden können, hat die die EU zugesagt, eigene Maßnahmen gegen unfaire Preis- und Subventionspraktiken zu prüfen.

Die Aushandlung umfassender bilateraler Freihandelsabkommen, um einen besseren Marktzugang, Niederlassungsfreiheit und neue Investitionsmöglichkeiten für europäische Schifffahrtsunternehmen zu gewährleisten, ist daher unerlässlich. In diesem Zusammenhang müssen die Interessen der kleinen und mittleren Unternehmen besonders berücksichtigt werden.

Für die nationale Eisenbahnverkehrsgesellschaft, gibt es Wettbewerber auf dem Markt, wie z.B. das rumänische Eisenbahnunternehmen E-P Rail, das einen Kooperationsvertrag mit dem Schweizer Technologieunternehmen Nexxiot unterzeichnet hat. Im Rahmen dieser Partnerschaft wird die gesamte Waggonflotte von E-P Rail ab den kommenden Monaten mit IoT-Sensoren ausgestattet, um mehr Transparenz in Bezug auf Anlagen und Fracht zu schaffen. Nexxiot wird in den kommenden Monaten rund 1.100 Gateway-Geräte, so genannte Globehopper, an das rumänische Unternehmen liefern, um dessen gesamte Waggonflotte zu digitalisieren. Zusätzlich zu Globehoppers nutzt E-P Rail die Software Nexxiot für die Datenanalyse. Der spezielle Logistik-Cloud verarbeitet Big Data, die mithilfe von maschinellem Lernen und Algorithmen gesammelt werden.

Rumänien verfügt über das drittgrößte Eisenbahnnetz in der Europäischen Union. E-P Rail ist derzeit eines der acht größten Eisenbahnunternehmen des Landes.

E-P Rail ist ein Förderer digitaler Technologien im Schienengüterverkehr in Rumänien. Das Unternehmen hat bereits eigene Mobiltelefonanwendungen entwickelt, um wichtige Prozesse zu verwalten und Transparenz im Betrieb zu schaffen.²⁹

²⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:32020R1056>, 10.05.2022

²⁹ <https://www.intermodal-logistics.ro/digitalizare-transport-feroviar-Marfa-e-p-rail-isi-echipeaza-flota-de-vagoane-cu-senzori-iot-nexxiot>, 06.05.2022

4. Rahmenbedingungen

In den folgenden Abschnitten werden die grundlegenden rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen dargestellt, die bei der Planung einer Investition berücksichtigt werden sollten.

4.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Allgemeines und Vertragssprache

Rumänien ist seit 2007 Mitglied der EU. Für den europäischen Dienstleistungsmarkt gelten somit die EU-weit gültigen Regeln, welche fortlaufend in die nationale Gesetzgebung umgesetzt werden. 2011 bzw. 2013 wurden die wichtigsten rumänischen Gesetze im Bereich des Zivilrechts, das Zivilgesetzbuch und die Zivilprozessordnung, die beide auf das 19. Jahrhundert zurückgingen, vollständig überarbeitet, modernisiert und neu verabschiedet worden. Trotz der Neufassung der Zivilprozessordnung kann der Rechtsweg langwierig sein, auch ist die Rechtsanwendung der Gerichte oft uneinheitlich. Umso sorgfältiger sollten daher die Schritte im Vorfeld des Vertragsschlusses, z.B. die Auswahl der Geschäftspartner und eine vorausschauende Vertragsgestaltung, erwogen werden. In Rumänien ist es relativ einfach, sich über diverse Online- Datenbanken (z. T. gegen Abonnement/ Gebühr) wichtige Informationen über Gesellschaften (Gesellschafter, Umsätze, (Steuer-) Schulden, Rechtsstreitigkeiten, dingliche Sicherheiten, Insolvenz, etc. zu verschaffen, was die Wahl der Geschäftspartner etwas erleichtert.

Verträge sollten grundsätzlich zweisprachig (eine Fassung in rumänischer Sprache) verfasst werden, wobei es wichtig ist, die vorrangige Sprachfassung bereits im Vorfeld festzulegen. Empfehlenswert ist es in der Praxis, lokale Berater einzubeziehen und die rumänische Fassung als vorrangig zu vereinbaren.

Auf den Vertrag und das Vertragsverhältnis anwendbares Recht

Im Bereich des Zivil- und Handelsrechts gilt der Grundsatz der Vertragsfreiheit. Im Einklang damit und der Rom-I-Verordnung sind die Parteien auch in der Wahl des anwendbaren Rechts völlig frei. Sollte ausländisches Recht gewählt werden, ist dies nur im Zusammenhang mit einer entsprechenden Gerichtsstandvereinbarung ratsam, da sich rumänische Gerichte regelmäßig sehr schwer tun, ausländisches Recht anzuwenden. In der Praxis wird jedoch, insbesondere bei nicht international tätigen Geschäftspartnern, häufig das rumänische Recht Anwendung finden müssen, zumal kein Auslandsbezug besteht.

Gilt rumänisches Recht, ist es absolut empfehlenswert, der rumänischen Sprachfassung des Vertrags Vorrang einzuräumen, da ansonsten das Gericht eine autorisierte Übersetzung anfertigen lässt. Dabei entsteht das Risiko, dass wegen unzulänglicher Übersetzung Abweichungen auftauchen und das Gericht über eine Vertragsfassung entscheidet, die den Willen der Parteien nicht (voll) widerspiegelt. Die Anwendbarkeit des UN-Kaufrechtsübereinkommens vom 11.4.1980 (CISG), das Rumänien verabschiedet hat und welches somit grundsätzlich gilt, kann ebenfalls vertraglich ausgeschlossen werden.

Vertragsschluss

Der Vertrag kommt mit Zusammentreffen von Angebot und Annahme zustande. Selbst wenn dies in der Praxis oft aufgrund von getrennten Bestellungen und Auftragsbestätigungen erfolgt, ist aus Beweisgründen der Abschluss schriftlicher (Rahmen-) Verträge, die die wichtigsten Regelungen enthalten, dringend zu empfehlen; Gerichte messen einer lückenlosen Beweisführung erhebliche Bedeutung bei.

Anlagen zum Vertrag müssen sicherheitshalber unterzeichnet werden. Die Reihenfolge der Anwendung sollte vertraglich geregelt werden.

Im internationalen multimodalen Verkehr wird die Beförderung von Gütern auf der Grundlage eines multimodalen Beförderungsvertrags und eines einzigen Begleitdokuments unter der Verantwortung eines multimodalen Verkehrsunternehmens (MTO) vom Herkunftsland zum Bestimmungsland durchgeführt.

Zuständiges Gericht/ Schiedsvereinbarung

In vielen Fällen kann eine Schiedsklausel sinnvoll sein. Schiedsgerichte sind für grenzüberschreitende Geschäfte attraktiver, zumal Schiedsrichter aus der Praxis kommen und über eine breitere handelsrechtliche Erfahrung verfügen. Ein Schiedsgerichtsverfahren ist i.d.R. kürzer und kann auch in englischer Sprache abgehalten werden. Die Kosten fallen im Vergleich zu den Gerichtskosten dafür höher aus, so dass Schiedsgerichtsvereinbarungen in der Regel eher in Verträgen mit hohem Wert vorkommen.

Handelsrechtliche Sachverhalte mit Auslandsbezug werden oft internationalen Schiedsgerichten anvertraut. Beispielsweise das Internationale Schiedsgericht der Rumänischen Industrie- und Handelskammer (rum. Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe

lângă Camera de Comerț și Industrie a României) oder das Ständige Schiedsgericht bei der Deutsch-Rumänischen Industrie- und Handelskammer. Selbstverständlich können die üblichen internationalen Schiedsgerichtsregelungen (z. B. ICC rules) vereinbart werden.

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB)

Die rechtliche Praxis in Verbindung mit den AGBs ist in Rumänien verhältnismäßig jung. AGBs wurden praktisch durch Vertragswerke ausländischer Unternehmen eingeführt. Der Anwendungsbereich des rumänischen AGB- Rechts wurde erst im Jahr 2011 auf Bereiche außerhalb des Verbraucherschutzes (d. h. auch zwischen Unternehmern) erweitert; das Zivilgesetzbuch behandelt in Art. 1202 ff sog. „Standardklauseln“. Es existiert noch eine ganze Reihe offener Fragen, die in der Praxis geklärt werden müssen.

Einbeziehungsvoraussetzungen für Unternehmer

Das ZGB schreibt in Art. 1202 grundsätzlich vor, dass externe Regelungen, auf die ausdrücklich hingewiesen wurde, dann Anwendung finden, wenn keine zwingenden anderweitigen gesetzlichen Regelungen bestehen. Für sog. Standardklauseln wie AGBs bestehen Sonderregelungen.

Die erste Regel besagt, dass individuell verhandelte Bestimmungen gegenüber Standardklauseln Vorrang genießen. Standardklauseln gelten somit nur, sofern keine verhandelten Bestimmungen bestehen und wenn sie wirksam in den Vertrag einbezogen werden. Die zweite Regel bezieht sich auf Fälle, in denen beide Vertragspartner sich widersprechende AGB einsetzen und die Anwendbarkeit der anderen AGBs ausschließen. In solchen Fällen gelten die jeweils übereinstimmenden Klauseln, während die anderen Bestimmungen durch bestehende allgemeine Grundsätze (dispositives Recht) ersetzt werden.

Hinzu kommen Sonderbedingungen zu besonders einschneidende Standardklauseln wie z.B. Haftungseinschränkungen, einseitige Kündigungsrechte, stillschweigende Verlängerungsregelungen, Sonderregelungen hinsichtlich Mängelrügen, Schiedsvereinbarungen etc. Solche Klauseln bezeichnet das ZGB als „unübliche Klauseln (clauze neuzuale)“. Sind sie Teil der AGBs (was in der Regel der Fall ist), müssen sie nach rumänischem Zivilrecht ausdrücklich und schriftlich akzeptiert werden; ihre bloße Erwähnung in Formularen reicht hiermit nicht aus.

Spezielle Vorschriften für Verbraucher

Speziell für vorformulierte Verträge im Bereich der Erbringung von Dienstleistungen gilt die von dem Vorsitzenden der Verbraucherschutzbehörde (rum. Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor) erlassene Norm vom 16.02.2007. Diese beinhaltet Verbraucherschutzvorschriften für den Abschluss von Verträgen, die von einem dienstleistenden Unternehmer aufgesetzt werden und dessen Klauseln keiner Änderung durch den Verbraucher zugänglich sind (sog. vorformulierte Verträge, rum. contracte preformulate). Hierunter fallen AGBs eines Dienstleisters, die lediglich akzeptiert oder abgelehnt werden können. Vorformulierte Verträge müssen eine klar lesbare, korrekte und vollständige Darstellung der Verbraucherrechte enthalten.

Um die Lesbarkeit der vorformulierten Verträge zu erhöhen, müssen diese eine Schriftgröße von mindestens 10 Punkten aufweisen. Es ist an dieser Stelle zu betonen, dass die Norm vom 16.02.2007 und die genehmigende Anordnung keine ausdrückliche Sanktion für die Nichteinhaltung der in ihren vorgesehenen Vorgaben enthalten. Die Annahme liegt nahe, dass die allgemeinen Sanktionen zur Nichteinhaltung von Verbraucherschutzregelungen einschlägig sind, wobei jedoch über die genaue Höhe eventueller Geldbußen Unklarheit herrscht.

Lieferung und Zahlung

Die Vertragsparteien können grundsätzlich Liefertermine (auch im Sinne von Fixgeschäften) und Verzugszinsen festlegen.

Lieferzeit, Verzug

Für Liefer- und Dienstleistungsverträge zwischen Unternehmern (rum. profesioniști) oder zwischen Unternehmern und öffentlichen Auftraggebern (rum. autorități contractante) gelten seit 2013 zwingende (Mindest-) Verzugszinsen. Verträge mit Verbrauchern sind hiervon ausdrücklich ausgeschlossen.

Bei Verletzung einer vertraglichen Pflicht kann mangels ausdrücklicher anderweitiger Vereinbarung eine Beendigung des Vertrages grundsätzlich nur durch gerichtliche Entscheidung herbeigeführt werden. Um die Beteiligung eines Gerichts zu vermeiden, kann eine sog. Aufhebungsklausel (rum. pact comisoriu) vereinbart werden, die der berechtigten Vertragspartei ein sofortiges Rücktrittsrecht verleiht. Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen erfolgt allerdings weiterhin vor Gericht. Wurde keine Vertragsstrafe vereinbart, muss der Anspruchsberechtigte einschließlich der Höhe des Schadens darlegen und beweisen.

Preise, Zahlungs- und Sicherungsmittel

Es besteht ein breiter Gestaltungsspielraum in Sachen Preisfestlegung, -anpassung, Zahlungstermine, Skonto, Abschlagszahlungen, etc., solange sämtliche Regelungen transparent gestaltet werden. Das rumänische Recht kennt eine automatische Aufrechnung der Ansprüche ausschließlich im Falle gegenseitiger Forderungen aus demselben Rechtsverhältnis. Eine Aufrechnung von Ansprüchen einer Vertragspartei gegen etwaige mit der anderen Vertragspartei verbundene Unternehmen kommt nicht in Frage; hierfür ist im Einzelfall eine Vereinbarung zur Abtretung von Forderungen erforderlich.

Gutschriftverfahren und -bestimmungen müssen zwingend mit den formalen Bestimmungen der rumänischen Buchhaltungsregeln übereinstimmen.

In Rumänien ist es üblich, dass bei Vertragsschluss erhebliche Anzahlungen geleistet werden oder gar Vorkasse vereinbart wird.

Zurückbehaltungsrechte (rum. drept de retenție) und Eigentumsvorbehalte (rum. rezerva dreptului de proprietate) sind nach rumänischem Recht möglich. Grundsätzlich besteht zusätzlich die Möglichkeit der Vereinbarung eines verspäteten Eigentumsübergangs (z.B. nach vollständiger Kaufpreiszahlung). Die Sicherung des Eigentums an beweglicher Ware fällt dem Verkäufer/ Unternehmer wegen des Gutgläubenschutzes in Rumänien allerdings schwer.

Um Sicherungsinstrumente (auch den Eigentumsvorbehalt) wirksam einzusetzen, ist in Rumänien aber die Eintragung ins sog. „Elektronische Archiv für Sicherheiten beweglicher Güter (rum. Arhiva Electronică de Garanții Reale Mobiliare, <http://www.aegrm.ro/>)“ möglich und erforderlich. Dies ist eine auf Landesebene geltende elektronische Datenbank für sämtliche Sicherungsinstrumente (Pfandrechte, Eigentumsvorbehalte, Forderungsabtretungen, etc.) sowie weitere Verträge wie z.B. Leasingverträge betreffend bewegliche Güter. Darin kann jedermann durch Eintragung, ähnlich wie im Grundbuch, sein Recht rechtswirksam gegenüber Dritten veröffentlichen und eine Gutgläubigkeit nachträglicher Erwerber dieser beweglichen Güter ausschließen.

4.2 Politische Rahmenbedingungen

Nach dem Fall des Kommunismus im Dezember 1989 wurde Rumänien zur repräsentativen parlamentarischen Demokratie. Das semi-präsidentielle Regierungssystem in Rumänien ist an dasjenige in Frankreich angelehnt.

Rumänien ist eine semipräsidentielle Republik mit einem Regierungschef (Premierminister) und einem Staatsoberhaupt (Präsident). Die Exekutivfunktionen werden sowohl von der Regierung als auch vom Präsidenten wahrgenommen. Das Land ist administrativ in 41 Kreisen und der Stadt Bukarest eingeteilt. Jeder Kreis wird von einem Kreisrat verwaltet, der für lokale Angelegenheiten zuständig ist, sowie von einem Präfekten, der für die Verwaltung der nationalen Angelegenheiten auf Kreisebene verantwortlich ist.

Der Präsident wird für fünf Jahren direkt von den Bürgern gewählt. Er repräsentiert das Land nach außen und nominiert den Premierminister. Dieser muss vom Parlament bestätigt werden und nimmt die Aufgaben des Regierungschefs wahr. Das rumänische Zweikammerparlament setzt sich aus der Abgeordnetenversammlung und dem Senat zusammen, deren Abgeordnete für jeweils vier Jahre gewählt werden.

Die 329 Mitglieder der Abgeordnetenversammlung werden auf verschiedene Weise gewählt: 308 werden aus 42 mehrköpfigen Wahlkreisen mit Sitz in den Landkreisen und in Bukarest im Verhältniswahlrecht gewählt, vier im Verhältniswahlrecht aus einem Wahlkreis, der im Ausland lebende Rumänen vertritt. Die Parteien müssen in vier Wahlkreisen einen Schwellenwert von 5 % der nationalen Stimmen oder mindestens 20 % der Stimmen überschreiten. Weitere Sitze können für ethnische Minderheitengruppen hinzugefügt werden, die an den Wahlen teilnehmen und eine spezielle (untere) Schwelle überschreiten (derzeit 17). Die 136 Mitglieder des Senats werden aus 43 Wahlkreisen gewählt, die sich aus den 41 Landkreisen (insgesamt 121 Sitze), Bukarest (13 Sitze) und einem für im Ausland lebende Rumänen (zwei Sitze) zusammensetzen.

Im Dezember 2020 fanden Parlamentswahlen statt³⁰. Die Parteien mit den meisten Stimmen waren PSD mit über 28,9% der Stimmen für die Abgeordnetenversammlung und 29,32% für den Senat und PNL, die nur rund 25% der Stimmen erhielt. Die drittstärkste Kraft wurde die Allianz USR PLUS („Union Rettet Rumänien“) mit 15,37% der Stimmen für die Abgeordnetenversammlung und 15,86% für den Senat. PNL bildete eine Koalition mit USR PLUS und diese Koalition teilt sich seit 2020 die Macht und bildet das Kabinett.

Von Dezember 2020 bis November 2021 war Florin Cîțu, ehemaliger EU-Parlamentarier, Premierminister. Nach seinem Rücktritt wurde eine neue Koalition PNL-PSD-UDMR (Ungarische Demokratische Union von Rumänien), angeführt von dem Präsidenten der Liberalen Nationalpartei (PNL), Nicolae Ciucă, vom Parlament bestätigt. Diese Aktion hat zu einer Restrukturierung der Regierung geführt. Die Anzahl der Ministerien wurde auf 20 erhöht. Diese sind: Ministerium für Transport und Infrastruktur, Finanzministerium, Ministerium für Innere Angelegenheiten, Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Justizministerium, Ministerium für Landesverteidigung, Wirtschaftsministerium, Ministerium für Energie, Ministerium für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung, Ministerium für Umwelt, Wasser und Wälder, Ministerium für Entwicklung, öffentliche Arbeiten und Verwaltung, Ministerium für Investitionen und europäische Projekte, Ministerium für Arbeit und soziale Solidarität, Gesundheitsministerium, Ministerium für Bildung, Ministerium für Unternehmertum und Tourismus, Ministerium für Forschung, Innovation und Digitalisierung, Ministerium für Familie, Jugend und Chancengleichheit, Ministerium für Kultur, Ministerium für Sport.

Das Ministerium für Transport und Infrastruktur (MTI) ist das Fachorgan der zentralen öffentlichen Verwaltung, das die Verkehrspolitik auf nationaler Ebene festlegt, die Strategie und die spezifischen Vorschriften für die Entwicklung und Harmonisierung der Verkehrsaktivitäten im Rahmen der allgemeinen Politik der Regierung ausarbeitet und als staatliche Behörde im Bereich des Verkehrs fungiert. Es wurde am 22. Januar 1862 unter dem Namen "Ministerium für öffentliche Arbeiten" gegründet und von Dimitrie Cornea, dem ersten Verkehrsminister des modernen Rumäniens, geleitet.

Das Transportministerium ist die staatliche Behörde im Bereich des Verkehrs, die direkt oder über spezialisierte Fachgremien, nachgeordnete öffentliche Einrichtungen, unter seiner Aufsicht oder Koordination tätige Einheiten oder zugelassene Handelsunternehmen ausübt.

Im Mai 2008 leitete das Verkehrsministerium das Verfahren zur Umstrukturierung von Unternehmen ein, die an der Bukarester Börse notiert werden sollen. Die acht Unternehmen des Ministeriums, die an der Börse notiert werden sollen, sind:

Nationale Gesellschaft Henri Coandă Internationaler Flughafen – Bukarest, Nationale Gesellschaft Bukarest - Băneasa - Aurel Vlaicu Internationaler Flughafen, Mihail Kogălniceanu Internationaler Flughafen - Constanta, Timișoara - Traian Vuia Internationaler Flughafen, Constanta Waterways Administration, Danube Sea Ports Administration - Galati, Constanta Sea Ports Administration und Danube River Ports Administration – Giurgiu.

Sorin Mihai Grindeanu ist derzeit Verkehrsminister und hat auch das Amt des Vize-Premierministers inne.

Das Ministerium für Transport und Infrastruktur verwaltet auch 15 klinische Krankenhäuser.

³⁰ <https://rezultatevot.ro/elections/112/results>, 05.05.2022

Im Bereich des Schienenverkehrs ist das Verkehrsministerium zuständig für: Nationale Gesellschaft der rumänischen Eisenbahnen - SNCFR - RA, Nationale Eisenbahngesellschaft CFR - S.A., S.N.T.F.C " CFR Călători" - S.A., S.N.T.F.M "CFR Marfă" - S.A. Societatea de Administrare Active Feroviare - "S.A.A.F." - S.A., Eisenbahntourismusunternehmen "S.F.T. - CFR SA".

Vom Transportministerium werden folgende Flugverkehr-Unternehmen verwaltet: Nationale Gesellschaft "Aeroportul International Henri Coandă București " S.A., Nationale Gesellschaft "Aeroportul International București-Băneasa - Aurel Vlaicu " S.A., Aeroportul International M. Kogălniceanu Constanța" - S.A., "Timișoara - Internationaler Flughafen Traian Vuia" - S.A., Regia Autonomă "Rumänische Verwaltung der Luftverkehrsdienste - ROMATSA", Autonome Regie "Rumänische Zivilluftfahrtbehörde" - RA - RCAA S.C. "Compania Națională de Transporturi Aeriene Române - TAROM" - S.A.

Im Bereich Maritimverkehr werden folgende Unternehmen vom Transportministerium verwaltet:

Nationale Gesellschaft "Verwaltung der Seehäfen von Constanta" S.A., Nationale Gesellschaft "Wasserstraßenverwaltung" S.A. Constanta, Nationale Gesellschaft für Seefunkkommunikation "Radionav" S.A. Constanta, Regia Autonomă "Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați" – RA, Nationale Gesellschaft "Verwaltung der maritimen Donauhäfen" S.A. Galați, Compania Națională "Administrația Porturilor Dunării Fluviale" S.A. Giurgiu.

4.3 Interkulturelles & Geschäftspraxis³¹

Rumänien ist mit seinen 19 Mio. Einwohnern ein vielversprechender Markt für deutsche Unternehmen, auch weil „Made in Germany“ einen hervorragenden Ruf in Rumänien hat. Produkte und Dienstleistungen aus Deutschland sind hoch angesehen. Deutsche gelten als kompetent, pünktlich, effizient und erfolgreich, aber auch als streng, unflexibel und manchmal humorlos. Im bürokratischen Rumänien müssen sich Deutsche oft an Einheimischen orientieren und die Schwierigkeiten im Geschäftsalltag mit Improvisationskunst meistern. Soziale Bindungen spielen eine wichtige Rolle. Persönliche Treffen oder Geschäftsessen im Restaurant werden schriftlicher Korrespondenz vorgezogen. Rumänen reden und telefonieren gerne. Teilweise einfache Situationen werden gerne aus allen Blickwinkeln besprochen. Dies gilt sowohl für geschäftliche als auch für familiäre Angelegenheiten.

Deutsche und Rumänen teilen sowohl wirtschaftlich als auch kulturell eine gemeinsame Geschichte, die bis zu den „sächsischen“ Siedlern mit ihren ersten Niederlassungen in Siebenbürgen vor einem Jahrtausend zurückgeht. Sie lebten zusammen mit Rumänen und pflegten wirtschaftliche Beziehungen. Unter diesen Umständen lernten die Rumänen die deutsche Disziplin und den deutschen Fleiß zu schätzen. Die „deutsche Qualität“ wird in der kollektiven Wahrnehmung als anzustrebender Qualitätsstandard empfunden.

In der jüngeren Geschichte, nach der Wende, hat Deutschland Rumänien sowohl aus wirtschaftlicher als auch politischer Sicht zur Seite gestanden und an der Neuausrichtung der rumänischen Wirtschaft massiv mitgewirkt. Die zahlreichen Investitionen deutscher Unternehmen in Rumänien, aber auch der rege Handelsaustausch zwischen den beiden Ländern, zeugen heute davon.

In Rumänien lernen rund 18.000 Schüler an Schulen mit Deutsch als Muttersprache, ca. 150.000 Schüler lernen Deutsch als erste oder zweite Fremdsprache. Deutsch wird an über 80 Schulen und ca. 150 Kindergärten vermittelt. Der Deutsch-Unterricht wird unterstützt durch die Zentralstelle für das Auslandsschulwesen (ZfA) und das PASCH-Netz, das 55 Partnerschulen umfasst. Darüber hinaus bieten rumänische Universitäten über 80 deutschsprachige Fachstudiengänge, oft mit Unterstützung aus Deutschland und Österreich, an.³²

³¹ AHK Rumänien, Rumänien: schöne Landschaften und enormes Geschäftspotenzial

³² Auswärtiges Amt, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/rumaenien-node/bilateral/210204>, 12.01.2022.

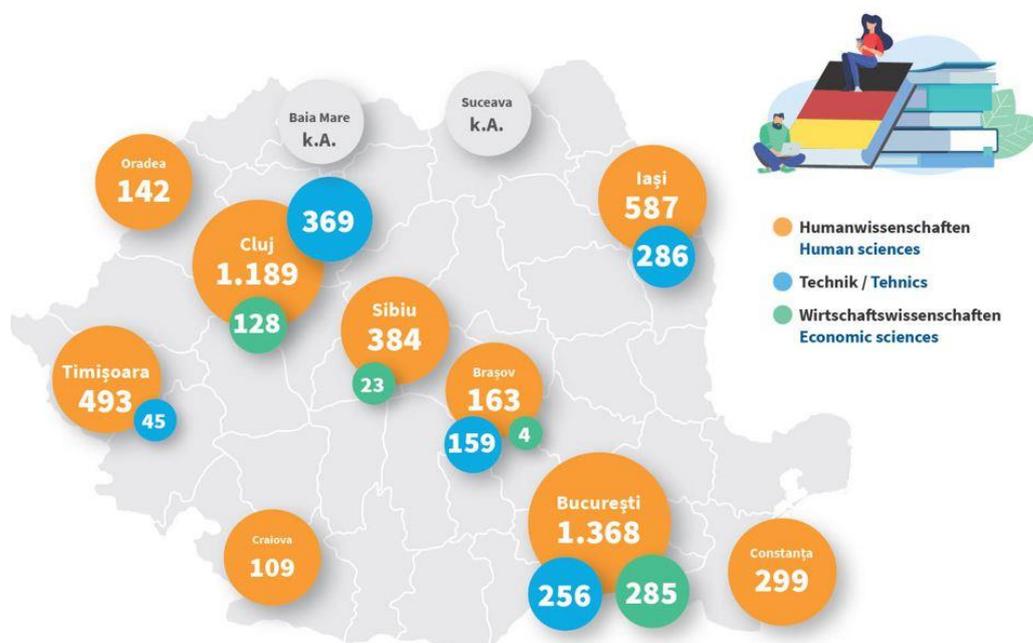


Abbildung 10: Anzahl der Studenten in deutschsprachigen Studiengängen 2022

Quelle: Rumänienbroschüre der AHK Rumänien, DAAD

4.4 Einige Do's und Dont's

Englisch als Geschäftssprache ist üblich, sogar in kleineren Unternehmen. Vergewissern Sie sich jedoch, ob alle Partner Englisch beherrschen oder ob doch ein Dolmetscher notwendig ist!

Persönliche Beziehungen sind für Rumänen wichtig und werden daher auch gepflegt.

Selbst wenn die Korrespondenz mit öffentlichen Stellen auch per E-Mail möglich ist, sollte Wichtiges an die Behörden in Papierform angefragt oder kommuniziert werden. Zwischen Privatunternehmen läuft die Kommunikation jedoch lockerer, E-Mails oder Telefongespräche sind die gängigere Arbeitsweise.

Lassen Sie sich von der Aussage „Kein Problem!“ (rum. „Nicio problemă“) nicht beeindrucken. Dies ist genau der richtige Moment nach konkreten Lösungsansätzen zu fragen.

Üben Sie keine offene Kritik aus, Ihr Gesprächspartner wird sofort blockieren und Sie werden dann weder Zuarbeit noch geschäftliche Zusammenarbeit erzielen. Eine Herangehensweise „Wie können wir dieses Problem gemeinsam lösen?“ ist viel angebrachter. Rumänen mögen es, für gut geleistete Arbeit gelobt zu werden.

Wenn ein Meeting oder eine Verhandlung bevorsteht, planen Sie genug Zeit ein. Rumänen weichen gerne von Tagesordnungen ab, um ihre Improvisationsfähigkeit zum Ausdruck zu bringen. Übernehmen Sie ruhig die Gesprächsführung, um auf das eigentliche Thema zurückzukommen. Bei Terminen mit Behörden nehmen Sie sich Zeit. Unpünktlichkeit kommt oft vor, argumentiert durch die starke Arbeitsbelastung. Geschäftspartner jedoch erscheinen mit der „Akademisches-Viertel“-Pünktlichkeit zum Termin.

Geschäftsklima in Rumänien

Rumänien bietet ausländischen Unternehmen die Möglichkeit, in vielversprechende Geschäftsfelder zu investieren und von günstigen Produktionsbedingungen und qualifiziertem Personal zu profitieren. 72 % der Rumänen sprechen mindestens eine Fremdsprache. Im Durchschnitt erlernt laut Eurostat jeder Schüler der Sekundärstufe zwei Fremdsprachen, wodurch Rumänien in dieser Hinsicht unter den EU-Ländern nach Finnland und Luxemburg auf Platz drei rangiert.

Ein interessantes Geschäftsfeld stellt dabei die Informationstechnologie (IT)- und Kommunikationsbranche in Rumänien dar. Diese machte in den letzten Jahren einen großen Sprung: Über 50.185 IT-Dienstleistungs- und -Serviceunternehmen (Softwareunternehmer, aber auch Hardwareanbieter) von den insgesamt 1.293.955 aktiven Unternehmen waren Ende 2018 laut Handelsregister in Rumänien registriert und bilden einen klassischen Zielmarkt für das Outsourcing von IT-Dienstleistungen. Rumänien steht an erster Stelle in Europa und an sechster Stelle weltweit, was die Anzahl der zugelassenen IT-Spezialisten betrifft. Ende 2019 gab es 378.700 aktive PFAs (Persoană Fizică Autorizată) – wirtschaftlich berechtigte Personen bzw. Einzelunternehmen (28 % der Gesamtzahl) gegenüber

985.000 Unternehmen (72 % der Gesamtzahl). Als Dynamik zeigt sich, dass Unternehmen in den letzten 5 Jahren zunehmend (Vorschuss von 27 %) zum Nachteil von Einzelunternehmen (Rückgang von 4 %) präferiert werden.³³

Im Bericht Doing Business 2020 der International Finance Corporation (IFC, Weltbank-Gruppe) nimmt Rumänien Platz 55 unter den insgesamt 190 bewerteten Ländern ein. Im Vergleich zum Evaluierungsergebnis des Geschäftsklimas von 2019 rutschte das Land von Platz 52 drei Positionen nach unten. Die seit 2016 unsichere politische Lage dürfte sich negativ ausgewirkt haben. Hinzu kamen auch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.³⁴ Allgemein beschwerten sich die ausländischen Unternehmen in Rumänien über die schlechte Infrastruktur und das langsame Ausbautempo. Unvorhersehbare Gesetzesänderungen und die knappe Verfügbarkeit von Arbeitskräften sind weitere Problemfelder.

³³ Anzahl aktiver Unternehmen in Rumänien auf einem Allzeithoch, <https://profitpoint.ro/numarul-firmelor-romania-maxim-istoric>, 12.01.2022

³⁴ World Bank Group, Doing Business 2020 - Comparing Business Regulation in 190 Economies.

5. Einstiegs - und Vertriebsinformationen, Eintrittshemmnisse und Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten

5.1 Investitionsklima

Durch die geographisch günstige Lage, mit seinen 19 Mio. Einwohnern und einem kontinuierlich steigenden verfügbaren Einkommen, ist das EU-Mitglied Rumänien ein wichtiger Absatzmarkt in Südosteuropa. Deutsche Unternehmen haben hier gute Geschäftsaussichten. Entscheidende Investitionsfaktoren sind das im europäischen Vergleich weiterhin attraktive Gehaltsgefüge und die gut ausgebildeten rumänischen Fachkräfte, trotz eines mancherorts steigenden Facharbeitermangels, sowie eine relative niedrige Unternehmensbesteuerung. Rumänien bietet ausländischen Unternehmen die Möglichkeit, in vielversprechende Geschäftsfelder zu investieren und von günstigen Produktionsbedingungen und qualifiziertem Personal zu profitieren. 72% der Rumänen sprechen mindestens eine Fremdsprache. Im Durchschnitt erlernt laut Eurostat jeder Schüler der Sekundarstufe zwei Fremdsprachen, was Rumänien in dieser Hinsicht unter den EU-Ländern auf Rang drei stellt, nach Finnland und Luxemburg. In Rumänien lernen rund 18.000 Schüler an Schulen mit Deutsch als Muttersprache, ca. 150.000 Schüler lernen Deutsch als erste oder zweite Fremdsprache. Im Rahmen des Lehrerensendeprogramms sind derzeit 32 Lehrer aus Deutschland an rumänischen Schulen eingesetzt. Sie unterstützen und begleiten dort den Deutschunterricht und führen Schüler zum Deutschen Sprachdiplom (DSD). Am Goethe-Kolleg in Bukarest und am Lenau-Lyzeum in Temeswar gibt es deutsche Spezialabteilungen, an denen Schüler neben dem rumänischen Bakkalaureat das deutsche Abitur erwerben können.

Das starke, konstante Wirtschaftswachstum Rumäniens in der Zeitspanne 2004 - 2008 von 6 - 8% und später vom etwa 3,5% - 4% jährlich sowie der Beitritt Rumäniens zur Europäischen Union haben das Vertrauen ausländischer Investoren gestärkt. Die Einführung der einheitlichen Lohn- und Einkommensteuer von 16% Anfang 2015 wurde von Investoren ebenfalls positiv bewertet. Dies vereinfachte das Verwaltungssystem (Verarbeitungskosten, Bearbeitung von Steuererklärungen) sowohl für den Steuerzahler als auch für die Steuerbehörden. Eine Übersicht der Steuer in Rumänien ist unten abgebildet

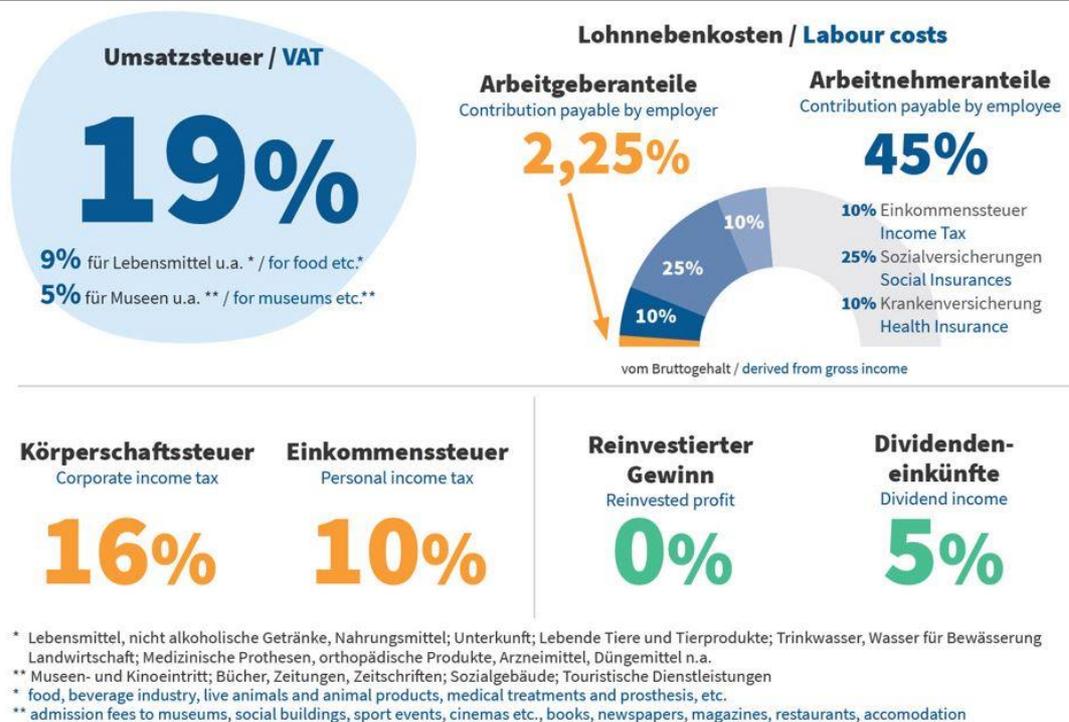


Abbildung 11: Ausgewählte Steuersätze in Rumänien

Quelle: AHK Rumänien, Rumänien Wirtschaftliche Entwicklung, 2021.

5.2 Marktattraktivität für deutsche KMUs

Rumänien erbt nach der Wende eine umfangreiche Industriestruktur, die praktisch keine regionale Industrialisierung aufweist. Dies ermöglicht den Investoren, mehrere Investitionsstandorte gleichzeitig ins Auge zu fassen. Außer der Hauptstadt Bukarest gibt es in Rumänien ca. 14 weitere Städte mit einer Bevölkerung von über 150.000 Einwohnern. Hier befinden sich auch die größten Ausbildungszentren (Universitäten und Fachhochschulen) mit der größten Anzahl an Hochschulabsolventen. Es gibt hier für potenzielle Investoren eine große Auswahl an qualifiziertem Personal.

Rumänien entwickelt sich zunehmend von der „verlängerten Werkbank“ hin zu einem Investitionsstandort für die Bereiche Forschung und Entwicklung. Zahlreiche deutsche Investoren haben in Rumänien in diesem Bereich wichtige Investitionen getätigt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich Rumänien in den Augen der deutschen Unternehmen leicht gebessert, was die Bedingungen für F&E angeht.

Ein interessantes Geschäftsfeld stellt dabei die Informationstechnologie (IT)- und Kommunikationsbranche in Rumänien dar. Sie machte in den letzten Jahren einen großen Sprung: Über 50.185 IT-Dienstleistungs- und -Serviceunternehmen (Softwareunternehmer aber auch Hardwareanbieter) von den insgesamt 1.293.955 aktiven Unternehmen waren Ende 2018 laut Handelsregister in Rumänien registriert und bilden einen klassischen Zielmarkt für das Outsourcing von IT-Dienstleistungen. Rumänien steht an erster Stelle in Europa und an sechster Stelle weltweit was die Anzahl der zugelassenen IT-Spezialisten betrifft.

Die ausländischen Direktinvestitionen nach Rumänien verzeichneten 2019 einen Anstieg auf 5,3 Mrd. EUR (+8 % im Vergleich zu 2018). Die Hälfte davon kam aus den Niederlanden, Deutschland und Österreich.

Ein wichtiges Standortkriterium für Investoren bleibt die attraktive Lage des Landes – Rumänien befindet sich an der Kreuzung zwischen der Europäischen Union, dem Balkan und dem Schwarzen Meer. Rumänien wird von drei großen paneuropäischen Korridoren durchgezogen: Korridor Nr. 4, der den Westen mit der Osteuropa (Dresden / Nürnberg - Prag - Wien - Bratislava - Győr - Budapest - Arad - Bukarest - Constanța / Craiova - Sofia - Thessaloniki / Plovdiv - Istanbul) verbindet; Korridor Nr. 7 erleichtert die Schifffahrt innerhalb Europas auf der Donau und Korridor Nr. 9, die den Norden und Süden des Kontinents verbindet (Helsinki - Vyborg - St. Petersburg - Pskov - Moskau - Kaliningrad - Kiev - Liubasevka / Rosdilna (Ukraine) - Chișinău - Bukarest - Dimitrovgrad - Alexandroupolis).

5.2.1 Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken für eine Markterschließung

Nachfolgend wird eine Zusammenfassung von den Chancen und Risiken für eine Rumänien-Markterschließung dargestellt.

Tabelle 6: SWOT Analyse

Stärken	Schwächen
EU-Mitgliedschaft	schwach ausgebaute Infrastruktur
große Interesse an der Entwicklung der Infrastruktur	Probleme bei Abrufung der Fördermittel
die Existenz von Fördermitteln	schwerfällige Verwaltung
fast kein interner Wettbewerb	Arbeitskräfte- und Fachkräftemangel
Bilaterale diplomatische Beziehungen zu 177 Ländern der 191 UN-Mitgliedsstaaten	
Chancen	Risiken
Wirtschaftswachstum	oft wechselnde Rechtsbedingungen, Bürokratie
großer Nachholbedarf	Finanzierungsschwierigkeiten
großer Binnenmarkt	Demographie und Auslandsmigration
deutsche Produkte werden sehr geschätzt	
Nähe zu anderen Märkten in der Region	

Quelle: eigene Zusammenstellung

5.3. Handlungsempfehlungen für deutsche Unternehmen für einen erfolgreichen Markteinstieg

Aus der langjährigen Erfahrung der AHK Rumänien im Bereich der deutsch-rumänischen Wirtschaftsbeziehungen haben deutsche Unternehmen generell gute Chancen, sich direkt über Kapitalinvestitionen in Projekte oder indirekt durch technologische Beratung oder Technologieexport bei der Erreichung der von Rumänien angestrebten Ziele zu beteiligen.

Marktanteile können entweder durch gezielte M&A-Aktivitäten oder durch die optimale Nutzung der bestehenden Vertriebskanäle gewonnen werden. Die AHK Rumänien bietet dabei auch gerne die notwendige Unterstützung.

Deutsche Lieferanten haben im Vergleich zu anderen lokalen, aber auch ausländischen Anbietern vor allem bei anspruchsvollen und qualitätsorientierten Zielgruppen einen deutlichen Vorteil durch die Marke „Made in Germany“.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die ziemlich oft wechselnden rechtlichen Rahmenbedingungen bei so manchen Investoren zu Unsicherheiten führen. Die Finanzierung der Projekte ist auch ein Hindernis, das nicht jeder Investor überwinden kann. Da wegen der bürokratischen Prozeduren die Projektentwicklungs- und Genehmigungsphase relativ lang ist, kann sich der Zeitraum zwischen Vertragsschließung und Lieferung stark ausdehnen.

Abhängig vom Vorhaben und von der Investitionsbereitschaft (Zeit, Kapital und Know-how) des deutschen Anbieters bestehen mehrere Möglichkeiten der Marktbearbeitung. Die nächste Grafik zeigt die Beziehung zwischen der getätigten Investition und dem potenziell erreichbaren Marktanteil.

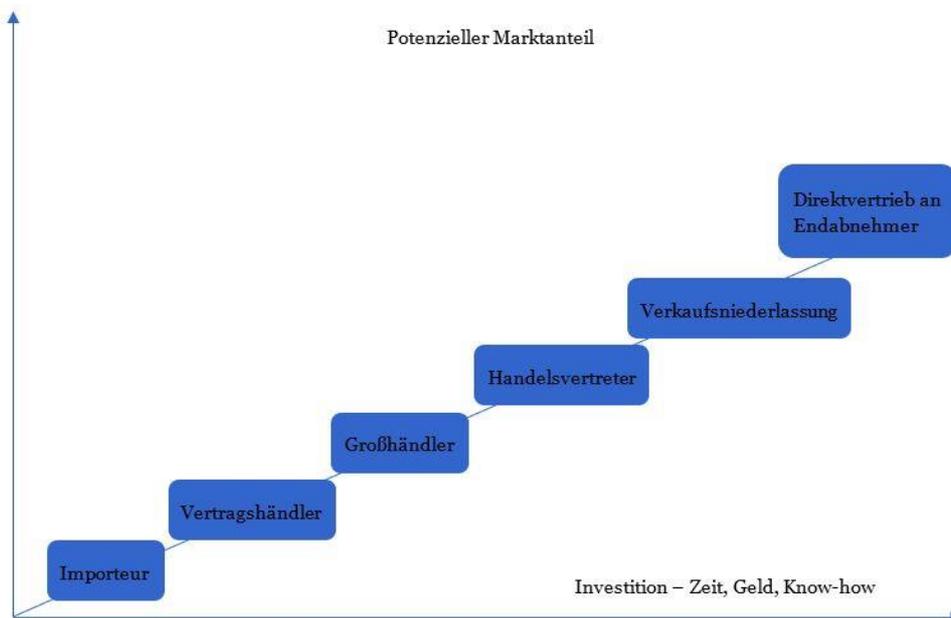


Abbildung 12: Mögliche Vertriebskanäle

Quelle: eigene Zusammenstellung

Die Bearbeitung des Marktes über Importeure und Vertragshändler kann sehr sinnvoll sein, solange diese Komplementärprodukte mit einem ähnlichen Preis-Qualitäts-Verhältnis in der Produktpalette aufweisen. Diese können das Produkt entweder an größere Kunden direkt vertreiben oder in die Logistik- und Transportmärkte oder andere spezialisierte Geschäfte bringen. Momentan existieren in Rumänien laut rumänischem Handelsregister 2.953 Logistikunternehmen.

Als die wichtigsten nationalen Unternehmen gelten: Havi Logistics (www.havi.com), International Lazar Company (www.intlazar.ro), Transmec Ro (www.transmecgroup.com), Dianthus Company (www.dianthus.ro), Cargo-Partner Expediții (www.cargo-partner.com) und Atlas Express & Logisitic (www.atlastransporte.ro).

Die anderen Großunternehmen gehören zu den internationalen Ketten: Schenker Logistics Romania (www.dbOradea.com), Gebrüder Weiss (www.gw-world.com), Kühne + Nagel Romania (<https://ro.kuehne-nagel.com>), DHL Logistics Romania (www.logistics.dhl/ro-ro), M&M Militzer & Münch Romania (<https://www.mumnet.com>) und Karl Heinz Dietrich International Logistics (www.dietrich-logistic.com).

Diese Unternehmen bieten sowohl Dienstleistungen im Schienen -, Maritim -, Straßen - und Luftverkehr als auch Lagerung- und Vertriebsleistungen.

Für Dienstleistungsanbieter empfiehlt es sich auch, mit lokalen Dienstleistungsunternehmen zusammenzuarbeiten, wie z.B. Transport- und Logistikdienstleister, Logistikzentren oder Projektmanagementunternehmen. Die Bereitschaft zu Kapitalbeteiligungen wird meistens sehr geschätzt. Im Kapitel 6.4 kann eine Liste der wichtigsten Transport- und Logistikunternehmen eingesehen werden.

Um ein gewisses Marktgefühl zu gewinnen und sich im Markt zu positionieren, sind dies die besten Einstiegsvarianten. Sobald das Umsatzvolumen es rechtfertigt, lohnt es sich, einen Handelsvertreter vertraglich zu binden oder sogar eine Niederlassung zu gründen. Die AHK kann deutschen Unternehmen in all diesen Phasen unterstützend zur Seite stehen.

Weiterhin ist es sinnvoll, zwischen öffentlichen und privaten Projekten zu unterscheiden.

Öffentliche Auftraggeber

Öffentliche Verwaltungseinrichtungen, insbesondere die Kreis- und Stadträte und die Vertreter der Agenturen für regionale Entwicklung in Rumänien, stellen einen sehr interessanten und attraktiven Kundenkreis sowohl für Beratungsdienstleistungen als auch für Anlagen dar, da diese auch die Hauptnutznießer der EU-Fördergelder sind. Die Kreisräte organisieren Ausschreibungen, schließen die Verträge ab und führen die Zahlungen durch.

Die Beteiligung an solchen Projekten ist jedoch langwierig und mit verschiedenen Risiken behaftet. Man muss mit Verspätungen in allen Phasen des Projekts rechnen. Alle Prozeduren müssen EU-konform sein und werden oft angefochten. Die Bewertungszeit ist viel länger, als in dem Leitfaden für den Antragsteller vorgegeben. Da die Antragsteller die Projekte vorfinanzieren müssen, kommen auch öfters Finanzierungsblockaden im Projekt vor.

Wenn es endlich zur Ausschreibung kommt, liegen die Ausschreibungsunterlagen in rumänischer Sprache vor, d.h. es ist empfehlenswert, mit rumänischen Partnern oder einem rumänischen Management zusammenzuarbeiten. Die einfachste und wahrscheinlich effektivste Weise, sich an einer laufenden Ausschreibung zu beteiligen, ist es, diese gemeinsam mit einem erfahrenen lokalen Partner durchzuführen. Die AHK Rumänien unterstützt deutsche Unternehmen gerne bei der Identifizierung und Wahl geeigneter Partnerunternehmen im Land.

Es gibt mehrere Aspekte, die deutsche Unternehmen bei Ausschreibungsbeteiligungen beachten sollten:

- Die Projekte sollten im Anfangsstadium identifiziert werden, um bei der Erstellung des technischen Lösungsvorschlags mitwirken zu können.
- Ein enger Kontakt zu den öffentlichen Stellen sollte gepflegt werden.
- Der Preis hat meistens Vorrang. Über Erfahrung, Spezialisierung, hochwertige Technologien, Garantien etc. kann man Vorteile erzielen.
- Man sollte unbedingt mit lokalen Partnern oder mit Generalunternehmern eng zusammenarbeiten.

Deutsche Unternehmen finden Informationen zu den laufenden oder geplanten Ausschreibungen in mehreren Ausschreibungsdatenbanken unter: www.e-licitatie.ro (auch auf Englisch), www.rolicitatii.ro (Rubrik: „Cautare“; nur auf Rumänisch), <http://ted.europa.eu> (in diversen Sprachen), www.gtai.de (Rubrik: Datenbank-Recherche, Ausschreibungen; meist auf Deutsch). Die öffentliche Hand kann als Kunde auch für kleinere Projekte im lokalen Bereich infrage kommen. Man sollte sich also nicht nur auf EU-Projekte konzentrieren.

Private Auftraggeber

Die Verträge werden durch direkte Vergabe oder durch Angebotsaufforderung vergeben. Die Qualität, die Zuverlässigkeit der Produkte und Dienstleistungen sowie die Garantie- und Wartungspolitik spielen neben dem Preis eine wichtige Rolle bei der Auftragserteilung. Es werden meistens Komplettlösungen erwartet. Der Anbieter sollte sogar in der Lage sein, in Finanzierungsfragen unterstützen zu können und Serviceleistungen „in time“ durchzuführen. Solche Ansätze steigern die Absatzchancen.

Obwohl Angebote im Fall der Unternehmen durch die Einkaufs- oder Entwicklungsabteilung eingeholt werden, liegt die Kaufentscheidung meistens in den hohen Managementebenen. Es ist somit sehr wichtig, genügend Sichtbarkeit im Markt zu haben. Die angebotenen Produkte und Dienstleistungen müssen sich einem hohen Bekanntheitsgrad erfreuen und ein positives Image haben. Deutsche Anbieter sollten also bestehende Marketingoptionen (nationale und regionale Fachmessen, Fachkonferenzen und -symposien, Internetplattformen und Instrumente des modernen Marketings etc.) auf jeden Fall nutzen. „Made in Germany“ wird in Rumänien sehr geschätzt.

Einmalige Endkunden

Für die Bearbeitung des Endkundensegments muss sich ein Unternehmen ein angemessenes Vertriebs- und Service-Netz aufbauen sowie viel in Kommunikation investieren.

5.4 Eintrittshemmnisse

Laut dem „Ease of Doing Business Report“ der Weltbank nimmt Rumänien 2020 Rang 55 unter den weltweit untersuchten Volkswirtschaften ein. Bezüglich der Einstufungskriterien liegen Rumäniens größte Schwächen in Stromnetzanschlüssen und Genehmigungsverfahren in der Baubranche. Aus der Studie wird aber ersichtlich, dass die Kreditaufnahme äußerst unproblematisch im Land ist (Platz 22 unter den weltweiten Volkswirtschaften), Firmengründungen relativ unkompliziert und Investitionen gut abgesichert sind. Ein weiterer Vorteil ist der Handel über die Grenzen (Kategorie „Trading across borders“), wo Rumänien die erste Position erzielt hat.³⁵

Rumänien ist seit 2007 Mitglied der Europäischen Union und daraus resultierend Teil des EU-Zollgebietes. Die in Rumänien geltenden Vorschriften für die Einfuhr sind dieselben wie in den sonstigen EU-Staaten bzw. dieselben wie in Deutschland. Die europarechtlichen Zollvorschriften wurden in Rumänien vollständig implementiert.

Der Warenverkehr zwischen Rumänien und einem anderen EU-Land unterliegt keiner Verzollung und es erfolgen daher keine Zollkontrollen an der Übergangsgrenze. Es handelt sich dabei um den freien Warenverkehr bei innergemeinschaftlichen Lieferungen und Beschaffungen unter Mitgliedstaaten. Eine Verzollung erfolgt nur auf Waren, die aus Drittländern nach Rumänien entweder definitiv oder zeitweilig eingeführt werden, sowie auf Transitwaren. Die Verzollung für diese Art von Importen erfolgt gemäß dem gemeinsamen EU-Zolltarif (TARIC).

5.5 Fachkräfte

Rumänien erbt nach der Wende eine umfangreiche Industriestruktur, die praktisch keine regionale Industrialisierung aufweist. Dies ermöglicht den Investoren, mehrere Investitionsstandorte gleichzeitig ins Auge zu fassen. Außer der Hauptstadt Bukarest gibt es in Rumänien ca. 14 weitere Städte mit einer Bevölkerung von über 150.000 Einwohnern. Hier befinden sich auch die größten Ausbildungszentren (Universitäten und Fachhochschulen) mit der größten Anzahl an Hochschulabsolventen. Es gibt hier für potenzielle Investoren eine große Auswahl an qualifiziertem Personal. Die Qualifizierung von neuem Führungspersonal läuft langsamer als von den Unternehmen erwünscht. Ausländische Investoren neigen jedoch immer mehr dazu, ihre Angestellten in Führungspositionen aus dem Herkunftsland durch Rumän*innen zu ersetzen. Maßnahmen wie Personaltrainings oder Qualifizierungsmaßnahmen erleben eine relativ starke Nachfrage.

Entscheidende Investitionsfaktoren sind das im europäischen Vergleich weiterhin attraktive Gehaltsgefüge und die gut ausgebildeten rumänischen Fachkräfte, trotz eines mancherorts steigenden Facharbeitermangels, sowie eine relative niedrige Unternehmensbesteuerung. Rumänien bietet ausländischen Unternehmen die Möglichkeit, in vielversprechende Geschäftsfelder zu investieren und von günstigen Produktionsbedingungen und qualifiziertem Personal zu profitieren. 72 % der Rumänen sprechen mindestens eine Fremdsprache. Im Durchschnitt erlernt, laut Eurostat, jeder Schüler der Sekundarstufe zwei Fremdsprachen, was Rumänien in dieser Hinsicht unter den EU-Ländern auf Rang drei stellt, nach Finnland und Luxemburg. In Rumänien lernen rund 18.000 Schüler an Schulen mit Deutsch als Muttersprache, ca. 150.000 Schüler lernen Deutsch als erste oder zweite Fremdsprache.

5.6 Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten

Ende des Jahres 2021, genehmigte die rumänische Regierung den Aktionsplan für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die Verlagerung auf andere Verkehrsträger, für Personen- und Gütertransport.

³⁵ <http://documents1.worldbank.org/curated/en/688761571934946384/pdf/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies.pdf>.

Laut dem Nationalen Plan für Wiederaufbau- und Resilienz (PNRR)³⁶ für den Verkehrssektor schlägt Rumänien vier größere Investitionen und zwei Reformen vor. Die Investitionen betreffen den Bau von Autobahnen, die Modernisierung/Erneuerung von Eisenbahnstrecken, zwei U-Bahnlinien und die Anschaffung von neuem Rollmaterial.

Es werden 3,480.00 Mio. Euro für die Modernisierung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur zugewiesen. Dieser Betrag stammt aus nicht erstattungsfähigen Mitteln. Mit diesem Investitionsplan will Rumänien 311 Kilometer Eisenbahnstrecke modernisieren, 110 km elektrifizierte Eisenbahnstrecke und 206 km Eisenbahnstrecke mit modernem zentralisiertem System.

Im Dezember 2019 legte die Europäische Kommission den European Green Deal vor, eine politische Initiative zur Transformation Europas in den ersten klimaneutralen Block bis zum Jahr 2050. Zur Erleichterung der Transformation wurden verschiedene Instrumente entwickelt, die von finanzieller Unterstützung bis hin zu Vorschriften und technischen Maßnahmen reichen.

Nach der Zustimmung des Europäischen Parlaments vom 16. Dezember 2020 verabschiedete der EU-Rat am 17. Dezember 2020 die Verordnung über den neuen mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2021-2027 und das EU-Konjunkturpaket der Next Generation EU (NGEU). Die Verordnung sieht ein Budget von 1.074,3 Mrd. EUR für die EU27-Mitgliedsstaaten vor.³⁷

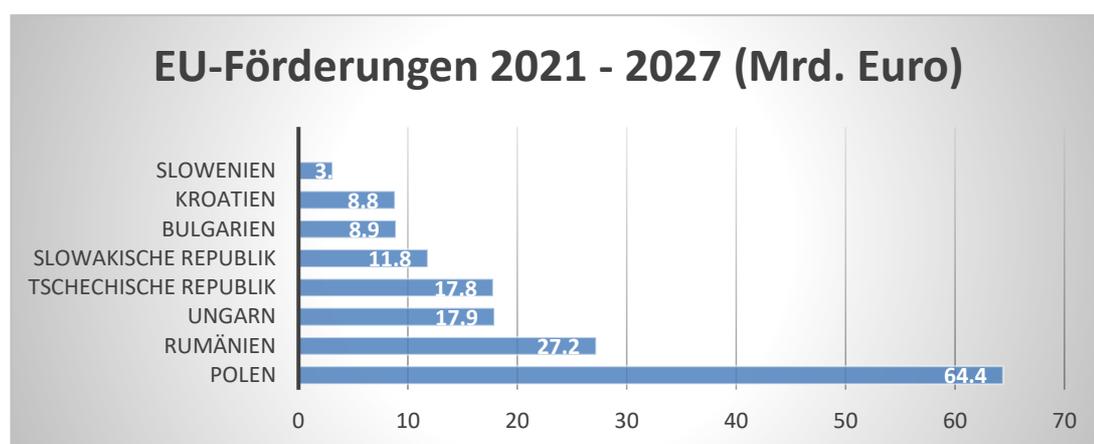


Abbildung 13: EU-Förderungen 2021 - 2027

Quelle: Europäisches Beratungsunternehmen TPA Romania (<http://www.tpa-group.ro/>).

Rumänien wird gemäß Beschluss der Staats- und Regierungschefs der Europäischen Union in den nächsten sieben Jahren (Zeitraumen 2021-2027) 80 Mrd. EUR von der EU erhalten.

Für 2021-2027 schlägt die Kommission vor, die Kohäsionspolitik, die wichtigste Investitionspolitik der EU, zu modernisieren. Umweltfreundliche Investitionen wie Energieeffizienzprojekte, Energiewende und Investitionen in erneuerbare Energien geben eines der fünf allgemeinen politischen Ziele an. Neben Investitionen in digitale Initiativen werden Projekte für umweltfreundliche Investitionen zwischen 65 % und 85 % der verfügbaren Mittelzuweisung für den EFRE und die Kohäsionsfonds ausmachen.

Die folgenden fünf Investitionsprioritäten wurden bestimmt:

- ein intelligenteres Europa durch Innovation, Digitalisierung, wirtschaftlichen Wandel sowie Förderung kleiner und mittlerer Unternehmen,
- ein grüneres, CO₂-freies Europa, das das Abkommen von Paris umsetzt und in die Energiewende, in erneuerbare Energien und in den Kampf gegen den Klimawandel investiert,
- ein stärker vernetztes Europa mit strategischen Verkehrs- und Digitalnetzen,
- ein sozialeres Europa, das die Europäische Säule sozialer Rechte umsetzt und hochwertige Arbeitsplätze, Bildung, Kompetenzen, soziale Inklusion und Gleichheit beim Zugang zu medizinischer Versorgung fördert,
- ein bürgernäheres Europa durch Unterstützung lokaler Entwicklungsstrategien und nachhaltiger Stadtentwicklung in der gesamten EU.

Rumänien befindet sich in Bezug auf europäische Mittel in einem sehr interessanten Moment. Wenn es bisher um die Finanzierung der

³⁶ <https://mfe.gov.ro/wp-content/uploads/2021/10/6c5361a5fd58b7b22eddf8316192abc8.pdf>, 13.01.2022

³⁷ <https://www.fonduri-structurale.ro/2021-2027/>, 14.01.2022

Aktivitäten ging, die zu Wirtschaftswachstum führten, liegt der Schwerpunkt jetzt auf der Digitalisierung und allem, was mit der Reduzierung der CO₂-Emissionen zusammenhängt; 30 % aller europäischen Mittel 2021-2027 sollen nämlich dem Bereich CO₂-Reduktion zugewiesen werden.

Vorschau der Förderperiode 2021-2027

- Reguläres Budget 2021-2027: 46,6 Mrd. EUR,
- Aufbau- und Resilienzplan (Next Generation EU): 29,2 Mrd. EUR,
- SURE-Programm: 4,1 Mrd. EUR,
- Green Deal,
- Plus die 74 % der Mittel 2014-2020, die noch nicht ausgegeben wurden.

23 Mrd. EUR pro Jahr stehen ab 2021 Rumänien zur Verfügung – eine Chance, aber auch eine Herausforderung, denn man weiß noch nicht, ob man mit adäquaten Projekten diese Fördermittel komplett ausschöpfen kann. Rumänien hat schon einmal diese schlechte Erfahrung machen müssen. 2021-2027 stehen dem Lande noch nicht verwendete Mittel aus der Vorperiode zur Verfügung, die bis 2023 ausgeschöpft werden sollen.

Im weiteren Verlauf werden alle EU-Programme 2021-2027 erwähnt:

- 8 Regionalprogramme: ca. 9 Mrd. EUR,
- Transport: ca. 3,9 Mrd. EUR,
- Nachhaltige Entwicklung: ca. 3,9 Mrd. EUR,
- Bildung und Beschäftigung: ca. 3,3 Mrd. EUR,
- Soziale Inklusion: ca. 2,9 Mrd. EUR,
- Gesundheitswesen: ca. 2,8 Mrd. EUR,
- Programm für einen gerechten Übergang: ca. 1,8 Mrd. EUR,
- Intelligentes Wachstum, Digitalisierung und Finanzinstrumente: ca. 1,6 Mrd. EUR,
- Technische Unterstützung: ca. 0,7 Mrd. EUR.

Die Förderprogramme³⁸ im Bereich Transport und Logistik

- EU-Förderprogramm POIM 1.2 – Eisenbahnprojekte

Die rumänische staatliche Eisenbahngesellschaft CFR konnte im Rahmen dieses Förderprogramms Förderungen in Höhe von 1,4 Mrd. Euro erhalten. Förderbar war die Modernisierung des TEN-T 22 Netzwerks (Nădlac-Constanța), d.h. Schienen, Signalanlagen und Stationen, sowie der Ankauf von Schienenfahrzeugen.

EU-Förderprogramm POIM 1.3 – Häfen und multimodale Terminals

Rund 350 Mio. Euro konnte Rumänien für den Ausbau von Häfen und multimodalen Terminals erhalten. Gefördert konnte die dazugehörige Infrastruktur werden (Straßen- und Eisenbahnanschlüsse, Dämme, etc.), die Vertiefung der Hafenbecken, Modernisierung von Schleusenanlagen sowie die Anschaffung des benötigten Equipments.

- EU-Förderprogramm Connecting Europe Facility

Im Rahmen dieses EU-weiten Programms gibt es zwei Fördermöglichkeiten: einerseits hat Rumänien direkten Zugriff auf ein den rumänischen Projekten gewidmetes Budget von 1,234 Mrd. Euro, das für die Modernisierung des Eisenbahnnetzwerkes verwendet wird. Diese Finanzierungslinie ist eine Ergänzung zum Programm POIM 1.2 und anderen Finanzierungslinien im Rahmen der Strukturfonds. Darüber hinaus gibt es aber auch ein allgemeines Budget, das allen Mitgliedstaaten zur Verfügung steht, und in dessen Rahmen es einen Wettbewerb der eingereichten Projekte gibt. Diese Projekte können 35-50% Förderung erhalten. Der Großteil der von Rumänien eingereichten Projekte war auf Eisenbahn bezogen, nur ein geringer Teil auf Luftfahrt und Schifffahrt

- EU-Förderprogramm Horizont 2020

Im Rahmen des europäischen Forschungsprogramms Horizont 2020 stehen den Mitgliedsländern in der Periode 2014-2020 rund 80 Mrd. Euro zur Verfügung. Die Calls für Projekte werden jährlich neu definiert, d.h. es wird sehr präzise vorgeschrieben, welche Art von Forschungsprojekt eingereicht werden kann. Regelmäßig finden sich darunter auch Calls für Transport- und Mobilitätslösungen.

³⁸ TPA Romania.

Als generelle Anforderung müssen die eingereichten Projekte einen hohen Innovationsgrad aufweisen und Lösungen entwickeln, die im Europäischen Wirtschaftsraum möglichst weiträumig umsetzbar sind.

Für die Förderperiode 2021-2027 ist ein Nachfolgeprogramm geplant, „Horizont Europa“, das laut den vorläufigen Vorschlägen der EU-Kommission mit einem Budget von 91,4 Mrd. EUR ausgestattet sein wird – rund 15% mehr als das derzeit laufende Programm Horizont 2020. Das endgültige Budget wird erst feststehen, nachdem der mehrjährige Finanzrahmen der EU für den Zeitraum 2021-2027 beschlossen wurde, aber es wird mit Sicherheit das am höchsten dotierte europäische Förderprogramm sein. Neben Gesundheit, Sicherheit, digitalen Schlüsseltechnologien, Klima und Energie wird auch Mobilität eines der Kernthemen des neuen Programms sein. Als wesentliche Neuerung gegenüber dem aktuellen Programm, kann der Europäische Innovationsrat unter bestimmten Bedingungen auch Unterstützung in Form von Beteiligungskapital bereitstellen – die Europäische Union wird somit zum temporären Miteigentümer eines geförderten Unternehmens.

5. Schlussfolgerung

Ein effizienter Güterverkehr und eine effiziente Logistik sind für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Europäischen Union, für das Funktionieren des Binnenmarktes und für den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt aller Regionen der EU von entscheidender Bedeutung.

Um eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung in der Zukunft zu gewährleisten, muss Rumänien ein effizientes Verkehrssystem schaffen, das den Bedürfnissen von Investoren und Bürgern in den Bereichen Verkehr und Logistik gerecht wird und den Handel auf den nationalen und internationalen Märkten unterstützt, die attraktiv werden und Investitionen erleichtern.

Technologieentwicklungen müssen vorangetrieben werden. Für Rumänien ist die Digitalisierung ein wesentlicher Faktor für die Zukunftsfähigkeit der Eisenbahn und der maritimen Wirtschaft.

Dank der PNRR, europäischen Förderprogramme, nationalen und privaten Investitionen, kann Rumänien die intermodale Infrastruktur entwickeln und modernisieren.

Der politische Wille existiert und die lokalen Behörden sind bereit zu lernen und sich in diesem Bereich mit erfahrenen Ländern auszutauschen. Einzelne Best Practices gibt es schon, besonders im Westen des Landes.

Der intermodale Verkehr ist nachhaltig und eine absolut notwendige Lösung auf dem Markt, indem er ein an die Anforderungen der Zukunft angepasstes Verkehrsökosystem schafft.

Der Eisenbahnsektor muss sich besser an die Gegebenheiten eines offenen Marktes anpassen und die Probleme angehen, die durch mangelnde Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Vorhersehbarkeit und Flexibilität entstehen.

Der Schienenverkehr ist nicht nur sauberer und umweltfreundlicher als der Straßenverkehr, sondern auch effizienter und sicherer, da die Unfallrate deutlich geringer ist.

Die Europäische Kommission hat das Jahr 2021 als Europäisches Jahr der Eisenbahn vorgeschlagen, um die Erreichung der Ziele des Europäischen Verkehrs-Green-Deals zu unterstützen. In der "Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität - Den europäischen Verkehr auf den Weg in die Zukunft bringen" hat die Europäische Kommission die Schritte dargelegt, die erforderlich sind, um das Ziel der EU zu erreichen, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken und bis 2050 klimaneutral zu werden.³⁹

Bis 2050 wird sich der Hochgeschwindigkeitsverkehr voraussichtlich verdreifachen. Das multimodale transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), das für einen nachhaltigen und intelligenten Verkehr mit Hochgeschwindigkeitsverbindungen ausgestattet ist, wird für das globale Netz einsatzbereit sein.

Der Europäische Green Deal zielt darauf ab, 75 % des derzeitigen Güterverkehrs auf der Straße, die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern.

Der Transport auf dem Wasserweg wird immer erfolgreicher und der Verkehr in den rumänischen Häfen nimmt ständig zu.

Deutsche Unternehmen in dem Bereich Transport und Logistik sind eingeladen, diese Chance intensiv zu nutzen und nach Rumänien zu kommen, um den Markt, sei es hinsichtlich Beratung oder Technologien, frühzeitig zu erfassen.

³⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>, 12.01.2022

6. Ausgewählte Marktakteure

DEUTSCH-RUMÄNISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER

Calea Grivitei 82-98, et. 1
 The Mark, Eingang The Podium
 PLZ 010735 Bukarest
 Rumänien
 Telefon: +40 21 223 15 31
 Fax: +40 212 23 15 38

Die Deutsch-Rumänische Industrie- und Handelskammer (AHK Rumänien) wurde 2002 auf Grund des Abkommens zwischen dem deutschen und rumänischen Staat gegründet und ist eine business-to-business Organisation mit über 550 deutschen und rumänischen Mitgliedsunternehmen, somit die größte bilaterale Handelskammer in Rumänien.

Als Teil des internationalen Kammernetzwerks besteht das Hauptziel der Kammertätigkeit in der Unterstützung sowohl deutscher als auch rumänischer Unternehmen im Auf- und Ausbau ihrer Wirtschaftsbeziehungen. Gleichzeitig kann die AHK Rumänien auch als ein heterogenes Team von 20 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen beschrieben werden. Alle Mitarbeiter/-innen beherrschen sowohl die rumänische als auch die deutsche Sprache verhandlungssicher.

Der Schwerpunkt der Kammerarbeit liegt in der Unterstützung der KMU aus Deutschland und Rumänien, den jeweils anderen Markt zu erschließen und zu bearbeiten. Im Rahmen dieser Tätigkeit stellt die Kammer den Interessenten nicht nur geografische, soziologische, juristische und wirtschaftliche Informationen aus erster Hand zur Verfügung, sondern auch maßgeschneiderte Dienstleistungen. Besonders in den letzten Jahren hat die Kammer ihre Aufmerksamkeit auf die nachhaltige Entwicklung mit einem Schwerpunkt auf umweltfreundliche Technologien und Produkte gerichtet und ist stets bestrebt, diese Themen vor der rumänischen örtlichen und nationalen Verwaltung ins Rampenlicht zu bringen.

Seit 2010 hat AHK Rumänien die GreenTech-Initiative econet romania gestartet, im Rahmen derer wir auch eine dreisprachige Web-Plattform www.econet-romania.com mit über 600 registrierten Benutzern pflegen. Unser enger Kontakt zur rumänischen Verwaltung auf nationaler und lokaler Ebene, gepflegt über die Jahre durch deutsche öffentlich geförderte Projekte und die Organisation von eigenen „econet“-Veranstaltungen geben uns auch einen besseren Einblick in das Marktgeschehen und zeichnen uns als seriösen Ansprechpartner aus.

Im März 2016 wurde von der AHK Rumänien eine Arbeitsgruppe gegründet, die sich mit Umweltthemen beschäftigt. Grund für deren Gründung waren hauptsächlich die bescheidenen Leistungen Rumäniens betreffend Sammlung und Verwertung, die Verpackungskrise sowie die erheblichen Auswirkungen dieser Aspekte auf die Entwicklung der Geschäfte der AHK Mitglieder. Ziel dieser Gruppe sind der Austausch von Informationen, Besprechung von neuesten Entwicklungen in diesem Bereich, Presstreffen und Erarbeitung von Positionspapieren, wenn notwendig.

Vertreter der Gruppe werden bei den Veranstaltungen des Umweltministeriums und anderer Behörden eingeladen, sowie bei Veranstaltungen und Events Dritter, die als Thema die Umwelt haben. Mittlerweile hat sich die Arbeitsgruppe zu einer wichtigen Stimme des rumänischen Geschäftsumfeldes entwickelt und ist auch in der *Coaliția pentru Dezvoltarea României* (Koalition für die Entwicklung Rumäniens), der Schnittstelle zwischen der rumänischen Regierung und dem Privatumfeld, vertreten. Demzufolge kann man behaupten, dass die AHK Rumänien die wichtigste Anlaufstelle für deutsche Unternehmen im Bereich Umwelt ist.

Sowohl bei der Durchführung des Projekts als auch für die Sicherung der Nachhaltigkeit der Maßnahme, kann die AHK Rumänien gezielt auf ihre Kontakte zurückgreifen und die Netzwerke nachhaltig pflegen.

INVEST ROMANIA

(Agentur für ausländische Investitionen)

Calea Victoriei, nr. 152

010096 Bucuresti

Tel: +40 21 202 53 04

E-Mail: office@investromania.gov.roWeb: <http://investromania.gov.ro/web/>

Die Agentur für Auslandsinvestitionen und Exportförderung ist eine spezialisierte Einrichtung der zentralen öffentlichen Verwaltung im Rahmen des Ministeriums für Geschäftsumfeld, Handel und Unternehmertum und unterstützt die Koordinierung der Infrastrukturprojekte von nationalem Interesse, die Vorbereitung, Durchführung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten und die einheitliche Anwendung der Koordinierung der Politik im Bereich der Anregung, Förderung und Umsetzung der ausländischen Investitionen.

GTAI

Calea Grivitei 82-98, et. 1

The Mark, Eingang The Podium

PLZ 010735 Bukarest

Rumänien

Tel.: +40/ 212 079 145

Fax: +40/ 212 079163

Web: <http://www.gtai.de/>

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Deutsche Botschaft Bukarest

Wirtschaftsabteilung der Deutschen Botschaft Bukarest

Str. Căpitan Gheorghe Demetriade 6-8

011849 Bucuresti

Tel.: +40-21-202 98 30

Fax: +40-21-202 97 31

E-Mail: info@bukarest.diplo.deWeb: <http://www.bukarest.diplo.de/>

Die Wirtschaftsabteilung informiert über deutsche Politik in den Bereichen Wirtschaft, Energie, Umwelt, Klima und Landwirtschaft. Sie ist außerdem Ansprechpartner für deutsche Unternehmen, die sich über die politischen und allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Gastland informieren wollen.

6.1 Behörden

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Rumänien (rum. Ministerul Transporturilor si Infrastructurii România)

Bd. Dinicu Golescu, nr. 38, București

Tel: +4037 480 86 10

Fax: +4021 313 88 69

Web: www.mt.ro

E-mail: petitie@mt.ro

Kontaktperson: Herr Sorin Mihai GRINDEANU, Minister und Vize - Ministerpräsident

Das Rumänische Transportministerium ist die zentrale Behörde des Staates im Bereich Transport, Verkehr und Logistik.

Rumänische Behörde für Straßenverkehr (rum. Autoritatea Rutieră Română)

Bulevardul Unirii, nr. 22, București

Tel: +4021 312 15 19

Web: www.arr.ro

E-mail: relatii_publice@arr.ro

Kontaktperson: Herr Ștefan Costel DORIN, Geschäftsführer

Die rumänische Behörde für Verkehr ist eine technische spezialisierte Einheit des Transportministeriums, die Transportaktivitäten in Rumänien regelt und die technischen Normen im Bereich des Verkehrs einsetzt.

Rumänische Behörde für Schifffahrt (rum. Autoritatea Navală Română)

Incintă Port Constanța, nr. 1, Constanța

Tel: +4024 161 61 24

Fax: +4024 161 62 29

Web: <https://portal.rna.ro>

E-mail: rna@rna.ro

Kontaktperson: Herr Cosmin-Laurențiu DUMITRACHE, Geschäftsführer

Die rumänische Behörde für Schifffahrt ist die spezialisierte Behörde des Transportministeriums, die im Bereich der Schifffahrtsicherheit tätig ist.

Institut für Transportforschungen - Incertrans (rum. Institutul de Cercetări în Transporturi Incertrans SA)

Calea Grivitei nr.391-393, sector 1, București

Tel: +4021 316 23 37

Fax: +4021 316 13 70

Web: www.incertrans.ro

E-mail: incertrans@incertrans.ro

Kontaktperson: Herr Flavius CLADOVEANU, Geschäftsführer

Das Institut für Transportforschungen konzentriert sich auf Studien im Bereich Verkehr und Infrastruktur und auf Forschung und Beratung im Transportbereich.

Eisenbahnreformbehörde – (rum. Autoritatea pentru Reforma Feroviara)

Blv-ul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, București

Tel: + 40374.808.598

Fax: + 40374.808.649

Web: www.arf.gov.ro

E-mail: office@arf.gov.ro

Kontaktperson: Herr Ștefan–Adrian ROȘEANU, Präsident

Diese Institution hat die Aufgabe, den Prozess der Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Effizienz des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs auf einem Schienennetz, wie sie sich aus der zu diesem Zweck zu entwickelnden Effizienzstrategie für das Schienennetz ergeben, festzulegen und zu überwachen;

- den Abschluss und die Verwaltung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit Betreibern des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs.

6.2 Verbände, Stiftungen & Organisationen

Rumänischer Verband der Autohändler und -Hersteller (rum. Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile - APIA)

Str. Berveni, nr. 53, sector 1, București
 Tel: +4031 405 83 35
 Fax: +4021 668 52 70
 Web: www.apia.ro
 E-mail: apia@apia.ro
 Kontaktperson: Cristian MILEA, Präsident

Der Verband bringt die wichtigsten Akteure aus der Automobilindustrie zusammen: nationale Autohersteller und Autohändler, sowie Händler von Autoersatzteile.

Rumänischer Verband für Logistik (rum. Asociația Română de Logistică - ARILOG)

Str. Alexandru Radovici, nr. 16, sector 2, București
 Tel: +4074 019 99 19
 Web: <https://www.arilog.ro>
 E-Mail: office@arilog.ro
 Kontaktperson: Frau Adriana PĂLĂȘAN, Präsidentin

Der Verband hat als Ziel die Entwicklung von Know-How-Transfer und die Schaffung von besserer Leistung für die Transport- und Logistikunternehmen, unabhängig von der Branche.

Rumänischer Verband für internationalen Straßengüterverkehr (rum. Asociația Română pentru Transporturi Rutiere Internaționale)

Bulevardul Mărăști nr. 25, sector 1, București
 Tel: +4021 319 45 25
 Fax: +4021 319 48 07
 Web: www.artri.net
 E-Mail: office@artri.ro
 Kontaktperson: Herr Nicolae SAVU, Präsident

Zweck des Vereins ist die Unterstützung von Aktivitäten der Transportunternehmen durch Interessenvertretung und Verteidigung ihrer Rechte.

Nationaler Verband für Straßengüterverkehr (rum. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România)

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, sector 4, București
 Tel: +4021 336 77 88
 Fax: +4021 335 48 25
 Web: www.untrr.ro
 E-Mail: office@untrr.ro
 Kontaktperson: Herr Constantin Isac, Präsident

Der Verband übernimmt die Aufgabe, Hauptvertreter der rumänischen Transportunternehmen und der wichtigste Partner für den sozialen Dialog auf der Ebene des Straßenverkehrs zu sein.

Rumänischer Verband Pro Infrastruktur (rum. Asociația Pro Infrastructură)

Str. Nemira, nr. 19, Gilău

Tel: +4073 121 31 31

Web: www.proinfrastructura.ro

E-Mail: contact@proinfrastructura.ro

Kontaktperson: Herr Paul BARABAȘ, Präsident

Der Verband vertritt die Zivilgesellschaft und hat als Mission die Entwicklung von der rumänischen Infrastruktur und dadurch das nachhaltige Wachstums Rumäniens.

Zwischengemeinschaftliche Entwicklungsvereinigung für öffentlichen Verkehr Bukarest-Ilfov (rum. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov)

Str. Tudor Vladimirescu, nr. 22, sector 5, București

Web: www.tpbi.ro

E-mail: office@tpbi.ro

Kontaktperson: Herr Adrian Sorin MIHAIL, Geschäftsführer

Die Vereinigung kümmert sich um die Eisetzung der Planung für nachhaltige Mobilität der Region Bukarest-Ilfov und regelt die Aktivitäten des öffentlichen Verkehrs in der Region.

Rumänischer Verband der Autohersteller (rum. Asociația Constructorilor de Automobile din România)

Str. Banu Mărăcine, bl. D5, Pitești

Tel: +4024 821 12 45

Fax: +4024 821 79 90

Web: www.acarom.ro

E-Mail: acarom@acarom.ro

Kontaktperson: Herr Gabriel SICOE, Präsident

Der Verband bringt Berufs- und Arbeitgeber zusammen, die sich aus Unternehmen zusammensetzt, die in der Automobilindustrie tätig sind und die Interessen der Automobilbranche vertritt.

Verband der Munizipien Rumäniens (rum. Asociația Municipiilor din România)

Str. Matei Basarab, nr. 63, sector 3, București

Tel: +4021 312 24 76

Fax: +4031 102 35 72

Web: www.amr.ro

E-Mail: amr@amr.ro

Kontaktperson: Herr Emil Boc, Präsident

Der Verband vertritt die Interessen der Mitglieder sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene, unterstützt die Initiativen der Munizipien, bietet Betreuung an und hilft zur Angleichung der Gemeinschaften mit den europäischen Normen.

Verband der Städte Rumäniens (rum. Asociația Orașelor din România)

Str. Buzesti, nr 61, sector 1, București

Tel: +4021 311 71 97

Fax: +4021 310 71 66

Web: www.aor.ro

E-Mail: informare@aor.ro

Kontaktperson: Herr Adrian Teban, Präsident

Der Verband der Städte hat als Ziel, ein aktiver Dialogpartner zu werden, der die Legislative der zentralen öffentlichen Verwaltung unterstützt und versucht, durch seine Expertise auf lokaler Ebene auf kleinere oder größere Veränderungen hinzuweisen.

Verband für Eisenbahnindustrie (rum. Asociația Industriei Feroviare)

Calea Grivitei, nr. 193B, sector 1, București

Tel: +4021 224 43 85

Fax: +4021 224 43 86

Web: www.asifrom.ro

E-Mail: info@asifrom.ro

Kontaktperson: Herr Daniel BÎRSAN, Präsident

Der Verein ist eine industrielle Organisation, die sich das Ziel gesetzt hat, an dem Wachstum der Schienentransporte, an der Entwicklung eines starken Geschäftsumfeldes und an der Ausfuhr einheimischen Produkte beizutragen.

Rumänischer Verband für Flughäfen (rum. Asociația Aeroporturilor din România)

Str. Traian Vuia, nr. 149, Cluj-Napoca

Tel: +4026 430 75 15

Fax: +4026 430 75 93

Web: www.airportaar.ro

E-Mail: aar@airportaar.ro

Kontaktperson: Herr David CICEO, Präsident

Der Verband sichert die Zusammenarbeit zwischen den rumänischen zivilen Flughäfen und vertritt ihre Mitglieder gegenüber den öffentlichen Behörden, Unternehmen oder Organisationen.

Verband für Stadtmobilität (rum. Asociația pentru Mobilitate Metropolitană)

Str. Virgiliu, nr. 30, sector 1, București

Tel: +4037 131 44 75

Fax: +4037 131 44 75

Web: www.amm.org.ro

E-mail: office@amm.org.ro

Kontaktperson: Herr Ștefan ROȘEANU, Präsident

Die Mission des Verbandes basiert auf die Entwicklung einer nachhaltigen Stadtmobilität durch die Förderung von Konzepten und beste Praxis in diesem Bereich.

Verband der City Manager (rum. Asociația Administratorilor Publici din România)

Gemeinde Măciuca, Kreis Vâlcea

Tel: +4025 076 97 06

Fax: +4025 076 97 06

Web: www.aapro.ro

E-Mail: presedinte@aapro.ro

Kontaktperson: Herr Marian FLOREA, Präsident

Der Verband ist ein wichtiger Partner für die lokale und zentrale Verwaltung und fördert ein professionelles Management im öffentlichen Sektor. Die Mitglieder dieses Vereins sind öffentliche Verwalter aller Ebenen der lokalen öffentlichen Verwaltung: Kommunen, Städte, Gemeinde und Kreisräte.

Verein für öffentlichen Verkehr des Großraums Cluj (rum. Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj)

Str. Moșilor, nr.3, Cluj-Napoca

Tel: +4026 459 60 30

Web: www.clarinetromania.ro

E-mail: contact@amtpcluj.ro

Kontaktperson: Herr Emil BOC, Präsident und Bürgermeister der Stadt Cluj-Napoca

Ziele des Vereins sind die Umsetzung der Entwicklungsstrategie des öffentlichen Verkehrs und die Überwachung der Investitionsprojekte in der Infrastruktur sowie die ständige Aktualisierung der Transportpläne in der Region Cluj.

Verband der Kommunen Rumäniens (rum. Asociația Comunelor din România)

Str.Argentina, nr. 33, sector 1, București

Tel: +4021 311 99 69

Fax: +4021 311 99 69

Web: www.acor.ro

E-Mail: contact@acor.ro

Kontaktperson: Herr Emil DRĂGHICI, Präsident

Der Verband dient der Unterstützung der rumänischen Kommunen durch Zusammenarbeit und hat die Rolle des Vermittlers gegenüber den zentralen oder internationalen Behörden.

6.3 Fachzeitschriften und Web-Portals

Revista Tranzit (<https://www.traficmedia.ro>)

Revista de Transport și Logistică (<http://www.transport-business.ro>)

Revista Intermodal & Logistics (www.intermodal-logistics.ro)

Ziarul Financiar www.zf.ro

Financiarul www.fin.ro

Business Magazin www.businessmagazin.ro

România Liberă www.rl.ro

Hotnews www.hotnews.ro

Buusiness Forum www.business-forum.ro

6.4 Ausgewählte Marktakteure

Tabelle 7: Ausgewählte Transportunternehmen

Unternehmen	Stadt	Internetseite
Agexim Spedition SRL	Pitești	www.agexim-spedition.ro
Ahead Logistics SRL	București	www.ahead-logistics.ro
Air&Sea Container Shipping SRL	Agigea	http://www.scs.ro
Antile Impex SRL	Cluj-Napoca	http://antileimpex.ulcraft.com
Arcese Transport SRL	Cluj-Napoca	https://arcese.com/en
Atlas Imobiliare SRL	Alba Iulia	www.atlastransporte.ro
Autologic SRL	București	http://autologic.ro
Autotransport Nec Impex SRL	Iași	www.necauto.ro
Barexim SRL	București	http://www.barexim.ro/
Barte Expres Spedtrans SRL	Satu Mare	www.barteexpres.com
BCVO Logistics SRL	Bistrița	www.bcvologistics.ro
Bolid Impex	Focșani	http://www.xpediez.ro/
Cargo Care SRL	București	http://www.cargocare.ro/
Cargo Trans Vagon SA	București	www.tts-group.ro
Carrion Expedition SRL	Cluj-Napoca	https://www.linkedin.com/company/sc-carrion-expedition-srl
Ciornei Prod SRL	Suceava	http://www.ciorneiprod.ro
Conpet SA	Ploiești	www.conpet.ro
Constantin Grup SRL	București	www.locomotivedevanzare.ro
Craiss Transport SRL	Sibiu	www.craiss.com
Dahm Logistik SRL	București	www.dahm-logistik.eu
DB Schenker Rail Romania SRL	București	https://ro.dbcargo.com/rail-romania-ro
Deutsche Bahn Cargo Romania SRL	București	www.ro.dbcargo.com
Dianthus Company SRL	Brad	www.dianthus.ro
Dumagas Transport SA	Podari	www.dumagas.ro
Duvenbeck Logistik SRL	Cristian	www.duvenbeck.de
EASI Logistic SRL	Otopeni	www.easi.ro
E-P Rail SRL	București	http://www.e-prail.ro
Europasped SRL	Slatina	www.europasped.ro
Europrim Shipping SRL	București	http://www.europrim.ro
Fartud SRL	Orășoara	http://www.fartud.ro
Felbermayr Romania SRL	Dragomirești-Vale	www.felbermayr.cc/ro/
Global Relocation Service SRL	Măgurele	www.globalrelocation.ro
H. Essers Distribuție SRL	Bolintin-Deal	www.essers.com
Holleman Special Transport & Project Cargo	București	www.holleman.ro
Inter Trans Logistics SRL	Jilava	http://www.itl.ro

Interax SRL	Piatra Neamț	www.interax.ro
Internațional Lazăr Company SRL	Bascov	http://www.intlazar.ro
International Alexander	Dragomirești Deal	http://www.international-alexander.ro
International Business Transport SRL	București	http://ibt.com.ro
KBS Sped SRL	Odorheiu Secuiesc	https://www.kbssped.ro
Kenwroth Transport SRL	Baia Mare	www.transken.ro
Kofor SRL	Florești	www.kofor.ro
Kraft Logistic SRL	Sighișoara	www.kraft-logistic.com
Lagermax AED Romania SRL	Arad	www.lagermax.com
LoBode-Europa Trans SRL	București	http://www.lobode.ro/
Logistic E van Wijk SRL	Sânnicoara	www.evanwijk.ro
Logistics Management Solutions SRL	București	http://logisticsmgmt.ro
Luar SRL	Arad	www.luar.ro
Lufthansa Cargo AG Sucursala Romania	București	https://lufthansa-cargo.com
Med Truck International SRL	București	http://www.medtruck-international.ro
Meyer Logistica SRL	Balotești	www.meyer-logistik.com
MoorHouse Logistics LTD SRL	București	www.mhlog.com
Oramar Com SRL	Oradea	http://www.oramar.ro/
Orient SRL	București	https://www.spedorient.com
Ost Transport SRL	Arad	www.ost-transport.ro
Parmarom Import-Export SRL	Dragomirești Vale	www.parmarom.ro
Practicom SRL	București	www.practicom.ro
Pruestel Spedition SRL	Cluj-Napoca	www.pruestel.de
Quattro Intersped SRL	București	http://www.quattro-sped.ro
Quehenberger Logistics ROU SRL	Pitești	www.quehenberger.ro
Rail Cargo Carrier - Romania SRL	Otopeni	www.railcargocarrier.com
Ravitex SRL	Giroc	http://ravitex.ro
Realizarea Trans SRL	Suceava	http://www.realizarea.ro
Rhenus Logistics SRL	Pitești	www.rhenus.com
Rozoti Prodcom	Biharia	www.rozoti-spedition.ro
Rutilli Adolfo SRL	Iași	www.rutilliadolfo.com
Schade Logistic SRL	Călărași	http://www.schade.ro/
Schmitt International SRL	Mediaș	https://www.dms-schmitt.de/EN/kontakt-rumaenien.html
Shipco Transport SRL	București	https://www.shipco.com/
SNTFM - CFR Marfă SA	București	www.cfrMarfa.cfr.ro
Speed & Trust SRL	Brașov	https://speed-trust.com

Start Project Company SRL	Giurgiu	www.caem.ro
Tehnotrans Feroviar SRL	Constanța	https://tehotrans.com/
Theo & Wenzel SRL	Brad	www.theowenzel.ro/
TMS Global Logistics SRL	Lețcani	www.tms-globallogistics.com
Total NSA SRL	Săliște	http://www.totalnsa.ro
Tramar SA	Sfântu Gheorghe	www.electroprecizia.ro/tramar
Trans Euro Express 94 SRL	București	http://www.trans-euro.ro
Trans International SPED NCA SRL	București	http://transinternationalsped.com
Transferoviar Grup SA	Cluj-Napoca	www.transferoviar.ro
Translogistic MN SRL	București	www.translogisticmn.ro
Transpecial Moving SRL	Brașov	http://www.transpecial.ro
Transpeco Logistics & Distribution SA	București	www.transpeco.ro
Transport Trade Services SRL	București	www.tts-group.ro
Unicom Tranzit SA	Voluntari	www.unicom-group.ro
Unit-United International Transports SRL	București	http://www.unittransport.ro
Universal Transport Schmitz SRL	Cristian	http://www.universal-transport.com/
Vest Trans Rail SRL	Ploiești	www.vesttransrail.ro
Via Terra Spedition SRL	Cluj-Napoca	www.viateraspedition.ro
Vitrans SRL	Bacău	www.vitrans.ro
Waberer's Romania SA	Miercurea Ciuc	www.waberers.com
Wiedmann & Winz Internationale Spedition SR	Sibiu	www.wiedmann-winz.de/ro/
Willi Betz România SRL	București	www.willibetz.de
Wind Logistic SRL	Constanța	http://www.wind-logistic.com
XPO Transport Solutions Romania SRL	Arad	https://ro.xpo.com/ro

AHK-Mitgliedsunternehmen

Tabelle 8: Ausgewählte Logistikunternehmen

Unternehmen	Stadt	Internetseite
2B Open Logistic SRL	București	http://2bopenlogistics.com/ro_RO/
Add Cargo Solutions SRL	București	http://addcargo.ro
Airborne Global Services SRL	Constanța	http://airborne-global.com/
Amaranth SRL	Oradea	http://www.amaranth.ro
Ami Expres Cargo SRL	București	http://www.amicargo.ro
AMS Freight & Logistics SRL	București	http://www.ams-logistics.ro
APM Terminals Romania SRL	Constanța	www.apmterminals.com
Aries Logistics SRL	Constanța	www.aries-logistics.ro
Aries Shipping Agency SRL	Constanța	www.aries-shipping.ro
ARS Altmann RO SRL	Leordeni	www.ars-altmann.de
Avamo Export SRL	București	www.avamo.ro
Avtologistika Forarding & Services SRL	București	http://avtologistikaromania.ro
Barcan Transport si Logistica SRL	Glimboca	www.barcan.ro
Black Sea Crown Logistic SRL	Constanța	www.blackseacrown.ro
Border Trans Service SRL	Cluj-Napoca	http://border.at
Callatis Gas	Mangalia	www.callatisgas.ro
Cargo Delivery SRL	Otopeni	http://www.cargo-delivery.ro
Cargo-Partner Expediții SRL	București	www.cargo-partner.com
Cartrans Spedition SRL	Ploiești	www.cartrans.ro
Ceva Logistics SRL	Dragomirești-Deal	www.cevalogistics.com
Chep Pooling Services Romania SRL	București	www.chep.com/ro/
Compania Națională de Căi Ferate SA	București	www.cfr.ro
Comvex SA	Constanța	www.comvex.ro
Constanța South Container Terminal SRL	Constanța	http://www.dpworld.ro
Cosco Shipping Lines CO.LTD. SRL	București	www.csromania.ro
Crido Media Concept SRL	București	http://cridomedia.ro
Dachser Romania SRL	București	www.dachser.ro
Dacorom International SRL	Brașov	www.dacorom.ro
Dacotrans International SRL	București	www.dacotrans.ro
Decirom SA	Constanța	http://decirom.ro
Delamonde Romania SRL	București	www.delamonde.ro
Deltanord SRL	București	http://www.deltanordship.com
DGH Log & Sped SRL	București	https://www.dgh.ro
DHL Logistics SRL	Otopeni	www.dhl.ro
Dietrich Honold Logistics SRL	Otopeni	www.honold.net

DSV Solutions SRL	Dragomirești Vale	www.ro.dsv.com
DTS Logistic Services SRL	București	http://www.dts-logistic.com
Dynalog Logistic SRL	Constanța	http://www.dynalog.org
Eastern Shipping SRL	Constanța	http://www.eastship-projects.com
Elna Trading SRL	București	www.elnatrading.ro
Eurocooper SRL	Timișoara	http://www.eurocooper.ro
Europrim Intermed SRL	București	http://www.europrim.ro
Eurotransport Logistics SRL	Iași	www.eurotransportlogistics.ro
Exclusive Shipping Services SRL	Constanța	http://exclusiveshipping.ro
Expeditors International Romania SRL	Otopeni	www.expeditors.com
Expres Cargo Solution SRL	Constanța	http://ecs.com.ro
F&J Container Services SRL	Agigea	http://www.scs.ro
Fast Freight SRL	Constanța	www.fastfreight.ro
Feni International SRL	Snagov	http://www.feni.ro
Fixemer Logistics SR	Arad	www.fixemer.com/ro
Fly Level SRL	București	www.flylevel.ro
Foxtrans Services SRL	Pitești	http://www.foxtrans.ro
Gebroder Weiss SRL	Bolintin Deal	www.gw-world.com
Gefco Romania SRL	București	www.ro.gefco.net
Gopet Romania SRL	București	ro.gopetrans.com
Grampet SA	București	http://www.grampet.ro
Gribex Trans SRL	Vaslui	www.gribextrans.ro
Hellmann Worldwide Logistics SRL	Otopeni	www.hellmann.net
Heptaco SRL	Timișoara	http://www.heptaco.ro
Hercules SA	Brăila	http://www.hercules-braila.ro
Hook SRL	Constanța	http://www.hook-transport.ro/
I Oxigen Ltd SRL	București	http://www.i-transport.ro
IB Cargo SRL	Voluntari	www.ibcargo.com/ro/
IDU Shipping & Services SRL	Constanța	http://www.idu.ro
Info Trans Impex SRL	Valea Lupului	www.xtransport.ro
International Freight Transport SRL	Constanța	www.ift.ro
ITC Logistic Romania SRL	Brașov	www.itc-logistic.com
Karl Heinz Dietrich International Exped SRL	Otopeni	www.dietrich-logistic.com
Kühne + Nagel Transport SRL	Joita	www.ro.kuehne-nagel.com
Land Air Maritime Transport SRL	București	www.lam-world.com
Life Logistics SRL	Constanța	www.lifelogistics.ro
Lion Shipping & Chartering SRL	Constanța	www.ls-chartering.ro
Livamex SRL	Tulcea	www.livamex.ro
LN Logistic	Satu Mare	www.ln-logistic.com
Logistikzentrum Augsburg Contransport SRL	Chiajna	http://www.contransport.de/ro/transport-Marfa-germania/1

Logitrans SRL	Dumbrava Roșie	https://www.logitrans-romania.com
Mammoet România SRL	București	www.mammoet.de
Mara Logistics Quality SRL	București	www.maralogistics.ro
Maurice Ward & Co. SRL	Timișoara	https://www.mauriceward.com
Mega Trans Logistic SRL	București	www.megatrans.ro
Merchant Global Solution SRL	Voluntari	www.mgsolution.ro
MSC Romania Shipping SRL	București	https://www.msc.com/rou
Navlomar Maritime SRL	Constanța	http://navlomar.com
North Star Shipping SRL	Constanța	https://www.adm.com/adm-worldwide/europe/romania
Oil Terminal SA	Constanța	www.oil-terminal.com
Panalpina Romania SRL	București	http://www.panalpina.com
Partner Trans Romania SRL	București	www.partnertrans.ro
Port Bazinul Nou SA	Galați	http://www.portbazinulnou.ro
Quehenberger Romania	Clinceni	www.quehenberger.com
Raben Logistics Romania SRL	Dragomirești-Vale	https://romania.raben-group.com
Rail Cargo Logistics - Romania Solutions SRL	Otopeni	www.express-interfracht.ro
RC-CF Trans SRL	Brașov	www.rccf.ro
Rey Logistics SRL	Iași	www.reylogistics.ro
Rocombi SA	București	http://rocombi.ro/
Rohel Trans International SRL	Clinceni	http://www.rohel.ro/
Schenker Logistics Romania SA	București	www.logistics.dbschenker.ro
Sea Container Services SRL	Agigea	http://www.scs.ro
Sea Trade Shipping SRL	Constanța	http://www.seatrade.ro/
Seal Express Logistics SRL	București	www.seal-logistics.ro
Shiptrans Logistic SRL	București	www.shiptrans.ro
Silk Route Shipping SRL	Constanța	http://www.silkrouteshipping.ro
SLS Cargo SRL	Voluntari	http://sls-cargo.com
Smart Shipping Solutions SRL	Constanța	https://smart-shipping.ro
Socep SA	Constanța	http://www.socep.ro
Sol Maritime Services SRL	Constanța	http://www.solmar.ro
Sorceti Expeditii si Transporturi SRL	București	http://www.sorceti.ro
Time Critical Line SRL	Otopeni	http://time-critical.eu
Time Critical Worldwide Logistics SRL	Otopeni	http://www.timecritical.eu/
Top Expert DCE SRL	București	www.topexpert.ro
Top Movers SRL	București	www.topmovers.ro
Total Comisionary Services SRL	Deva	http://www.totalcustoms.ro

Transfer International Spedition SRL	București	www.transferspedition.ro
Transmec Ro SRL	Comuna Borș	https://www.transmecgroup.com/ro
TSC Combined Transport SRL	Constanța	https://www.tsctransport.ro
Umex SA	Constanța	http://www.umex.ro
Unimasters Logistics SRL	Otopeni	www.unimasters.com
Werco Logistic SRL	București	http://www.wercologic.com
Yusen Logistics SRL	Chiajna	www.yusen-logistics.com

AHK-Mitgliedsunternehmen

Tabelle 9: Ausgewählte Bankanstalten

Unternehmen	Adresse	Telefon	Fax	Webseite
Banca Comerciala Romana SA	Bd. Regina Elisabeta, nr. 5, 030016 Bucuresti	+40 21 3110599	+40 21 3111819	www.bcr.ro
BNP PARIBAS FORTIS SA/NV Bruxelles Sucursala Bucuresti	Str. Banul Antonache, nr. 40- 44, et. 5, 011665 Bucuresti	+40 21 4011700	+40 21 4011718	www.romania.bnpparibas.com/en/
BRD Groupe Societe Generale SA-Sucursala Dorobanti	Calea Dorobantilor, nr. 135, 010563 Bucuresti	+40 21 2086555	+40 21 2086547	www.brd.ro
COMMERZBANK AG	Aleea Modrogan, nr. 4A, sc. A, ap. 2, parter, 011826 Bucuresti	+40 21 3104120	+40 21 3104123	www.commerzbank.de
Deutsche Leasing Romania IFN SA	Str. Gara Herastrau, nr. 2-4, et. 6, 020334 Bucuresti	+40 21 3011500	+40 21 3011519	www.deutsche-leasing.com
IKB LEASING FINANCE IFN SA	Str. Grigore Alexandrescu, nr. 16-20, 010626 Bucuresti	+40 21 3087311	+40 21 3087390	www.ikb-leasing.ro
ING Bank NV Amsterdam, Sucursala Bucuresti	Bd. Iancu de Hunedoara, nr. 48, 011745 Bucuresti	+40 21 2091401	+40 21 4061234	www.ing.ro
Patria Bank	Bld. Pipera, nr.1B, 077190 Ilfov	+40 21 3040158	+40 21 2221138	www.patriabank.ro
ProCredit Bank SA	Str. Buzesti, nr. 62-64, et.1,2,4, 011017 Bucuresti	+40 21 2016000	+40 21 3055663	www.procreditbank.ro
RAIFFEISEN Bank Romania SA	Calea Floreasca, nr. 246C, 014476 Bucuresti	+40 21 3061642	+40 21 2300700	www.raiffeisen.ro
UniCredit Bank SA	Bd. Expozitiei, nr. 1F, 012101 Bucuresti	+40 21 2001616	+40 21 2001612	www.unicredit.ro

7. Quellenverzeichnis

- AHK Rumänien, Standortbroschüre „Wirtschaftsstandort Rumänien“, <https://www.ahkrumaenien.ro/infothek/ahk-publikationen>.
- Comisia Europeană, Europäische Kommission - Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului- Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität - Den europäischen Verkehr auf den Weg in die Zukunft bringen
- Consiliul Feroviar – Eisenbahnrat - Transportul feroviar de marfă în România Studiu de piață - Schienengüterverkehr in Rumänien Marktstudie
- Consiliul Național de supraveghere din domeniul feroviar - Nationale Eisenbahnaufsichtsbehörde - Studiu privind infrastructura de transport feroviar - Studie zur Schienenverkehrsinfrastruktur
- Banca Națională a României - Rumänische Nationalbank – Raport Statistic – Statistik Report.
- Eurostat, Bruttogewicht der von/nach den wichtigsten Häfen beförderten Güter - Rumänien https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_go_am_ro/default/table?lang=en
- Direcția pentru Uniunea Europeană - Direktion für die Europäische Union - Promovarea unui transport european pe căile navigabile interioare adaptat exigențelor viitorului - Förderung der europäischen Binnenschifffahrt, die an die Anforderungen der Zukunft angepasst ist
- GTAI, EU-Förderung in Rumänien, <https://www.gtai.de/de/trade/rumaenien/specials/eu-foerderung-in-rumaenien-675000>
- Institutul Național de Statistică - Nationales Institut für Statistik
- Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, Ministerium für Investitionen und europäische Projekte - Axe Prioritare - Prioritäre Achsen, <https://mfe.gov.ro/programe/autoritati-de-management/am-poim/>
- Ministerul Muncii și Solidarității Sociale - Ministerium für Arbeit und soziale Solidarität - Stadiul realizării aplicării măsurilor de stimulare a forței de muncă în luna noiembrie 2021 - Stand der Umsetzung von Maßnahmen zur Ankurbelung der Arbeitskräfte in November 2021, https://www.anofm.ro/upload/31/BI_decembrie_2021_Autosaved.pdf
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Ministerium für Verkehr und Infrastruktur - Memorandum pentru stabilirea unor măsuri de eficientizare a activității de transport feroviar de marfă din zona Portului Constanța,
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Ministerium für Verkehr und Infrastruktur - Plan Investitional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030- rezumat - Investitionsplan für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Zeitraum 2020-2030 – Zusammenfassung
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Ministerium für Verkehr und Infrastruktur - Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 - Strategie zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur 2021-2025
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Mai 2011, Strategia de Transport Intermodal în România 2020
- Planul Național de Redresare și Reziliență al României, - Aufbau- und Resilienzplan
- Portul Constanța – Constanța Hafen – Raport Anual 2020 - Jahresbericht 2020, https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_rapoarte_studii
- Recensământ România - Volkszählung Rumänien - Volumul II Ppopulatia stabila rezidenta-structura-etnica-si-confesionala - Band II Stabile Wohnbevölkerung - ethnische und konfessionelle Struktur, <http://www.recensamantromania.ro/noutati/volumul-ii-populatia-stabila-rezidenta-structura-etnica-si-confesionala/>
- Statista - Europäische Union: Bruttoinlandsprodukt (BIP) in den Mitgliedstaaten der EU im Jahr 2020, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/188776/umfrage/bruttoinlandsprodukt-bip-in-den-eu-laendern/>
- The World Bank. (2020). Doing Business.

Quellen aus der gedruckten Presse:

Agerpres: www.agerpres.ro.
Business Forum: www.business-forum.ro.
Business Magazin: www.businessmagazin.ro.
Ecologic: www.ecologic.rec.ro.
Financiarul: www.financiarul.ro.
Financial Intelligence: www.financialintelligence.ro.
Gazeta Afacerilor: www.gazeta-afacerilor.ro. .
G4 Media: www.g4media.ro.
Hotnews: www.hotnews.ro.
Intermodal&Logistics: <https://www.intermodal-logistics.ro/>
România Liberă: www.romanalibera.ro.
Viata Liberă: www.viata-libera.ro
Ziarul Financiar: www.zf.ro.
Economedia: www.economedia.ro/

Weitere Quellen: Interviews mit Vertretern von Unternehmen und Fachverbänden

