

EDITORIAL



Das wahre Ende der UdSSR naht

Matthias Roeser
Fachredakteur Osteuropa

Gut 20 Jahre nach dem Implodieren der Sowjetunion stehen Wirtschaft und Gesellschaft in Russland vor einem Risiko des Umbruchs: Eine neue Generation ist herangewachsen, die deutlich weltoffener orientiert ist und unbekümmert von eigenen Verstrickungen in das frühere Herrschaftssystem selbstbewusst Teilhabe einfordert. Das zumindest hat der Präsidentschaftswahlkampf gezeigt.

Zugleich müssen sich der Staat und seine Wirtschaft dem Westen öffnen, wenn Russland nicht ewiger Rohstofflieferant bleiben soll. Dass die Herausforderung erkannt worden ist, zeigen der WTO-Beitritt und die Privatisierungen.

Für die Logistikbranche bedeutet das zunächst keine unmittelbare Änderung des Umfeldes. Sie sollte sich aber nicht darauf verlassen, dass die neue Amtsperiode von Präsident Vladimir Putin ein sicheres „Weiter so“ wie in den vergangenen zwölf Jahren garantiert. **DVZ 21.4.2012 roeser@dvz.de**

Inhalt

Russland-Handel Der WTO-Beitritt weckt neue Hoffnung. **Seite 1-2**

Transformation Im Verkehrsbereich wird weiter privatisiert. **Seite 3**

Eisenbahn Die Bahnreform steht an einem Scheideweg. **Seite 4**

Infrastruktur Hinter den sieben Bergen wird fleißig gebaut. **Seite 5**

Ro/Ro-Verkehr Mit der Fähre über die Ostsee Zeit sparen. **Seite 6**

Automotive Kontraktlogistik fern der Heimat. **Seite 7**

Seehäfen Russland will seine Handelsströme von Häfen im Ausland unabhängig machen. **Seite 8-9**

Konsumgütertransport Absicherung ist das A und O. **Seite 10**

Lagerlogistik Das Logistikwachstum erreicht die Regionen. **Seite 11**

Schwarzmeer-Region Protektionismus erobert Türken. **Seite 12**

Handelslogistik Wenn der 3PL zum Importeur wird. **Seite 13**

Fährverkehr Die Transsib beginnt auf Rügen. **Seite 14**

Ro/Ro-Verkehr Stau- und stressfrei über die Meeresautobahn. **Seite 15**

Sibirien „Wenn man die Ware umschlägt, wird sie nicht besser“: Interview. **Seite 16**

Autoren dieser Ausgabe

Dr. André Ballin, Christine Kulke-Fiedler, Susanne Landwehr, Stephanie Lützen, Frank Müller, Sven Otto, Herbert Schadewald, Yvonne von Stark

Verantwortlicher Redakteur
Matthias Roeser (roe)

Assistenz
Patrizia Kukla

Kontakt zu den Autoren
roeser@dvz.de

Fortsetzung von Seite 1

West-Logistiker dominieren

Einheimische Unternehmen sind auf die Marktöffnung oft nicht vorbereitet.

vielleicht erwarten lässt. „Am Ende jedoch stehe eine ganze Menge Positives, wenn Russland alle Bedingungen des WTO-Beitritts erfüllt haben wird, erwartet Große.“

Auch Dieter Müller, Osteuropa-Spezialist der Spedition Emons, erwartet aufgrund des verbesserten Marktzugangs und der deutlich verstärkten Rechtssicherheit langfristig starke positive Effekte für den deutschen und westeuropäischen Logistiksektor. „Diese Bedingungen werden deutlich mehr Investoren anlocken, die russischen Importeure werden steigen, und in der Folge wird es einen erhöhten Transportbedarf geben.“

Logistikbranche am Anfang. Mittelfristig werden nach Einschätzung von Müller die Logistikkösungen vor Ort sehr viel komplexer sein müssen, um den gesteigerten Anforderungen der Transportunternehmen in Russland zu entsprechen: „Dieser Herausforderung wird sich die Branche stellen müssen.“ Die Gefahr zunehmender Konkurrenz durch russische Unternehmen sieht er nicht: „Russische Unternehmen betätigen sich derzeit vornehmlich als Frachtführer, weniger als Logistikunternehmen. Von dieser Seite her haben die westeuropäischen Logistiker derzeit nichts zu befürchten. Da sind die westlichen Unternehmen schon wesentlich weiter und werden schnell auf die Anforderungen des sich verändernden Marktes reagieren können.“

Diese Einschätzung teilt Sergej Maas von der russischen Rhenus-Tochter Revival Express: „Natürlich wird eine wesentliche Erhöhung des Einfuhrvolumens erwartet. Das wird die Nachfrage der Importeure nach Transport- und Logistikdienstleistungen vergrößern. Westeuropäische und deutsche Speditionen werden damit an Bedeutung gewinnen.“ Alle wichtigen deutschen Spediteure seien heute bereits auf dem russischen Transportmarkt aktiv und bereiten sich auf das Wachstum des Güterverkehrs vor.

Maas geht davon aus, dass deutsche Spediteure ihren Vorteil auf dem internationalen Markt wahren werden. Mit ihrem internationalen Filialnetz und eigenen europäischen Standorten und Lagern für die Warenkonsolidierung hätten sie einen starken strategischen Vorteil. Aber auch Maas betont: „Der Eintrittsprozess Russlands in die WTO wird langfristig sein. Die hieraus resultierenden Effekte werden aus unse-



Die Handeltürme des Delovoy Tsentrliegen unmittelbar am TransRussia-Gelände.

rer Sicht erst in zehn Jahren deutlich spürbar sein.“

Ein massives Hindernis auf dem Weg zu mehr Güterverkehr ist die teils stark veraltete und unzureichende Infrastruktur Russlands. Die enormen Distanzen und die beträchtlichen Rückstände bei Instandhaltung und Modernisierung der Straßen und des

STICHWORT

WTO

Die World Trade Organization (WTO) hat 153 Mitgliedsländer. Ziel ist die Förderung eines offenen und transparenten, weltweiten, diskriminierungsfreien Handels. Durch die WTO-Mitgliedschaft wird darüber hinaus ausländischen Geschäftsleuten und Investoren ein gewisses Maß an Rechtssicherheit gewährleistet. Die WTO sieht sich auch als Forum für das friedliche Austragen von Handelskonflikten. Sie wurde 1995 gegründet und hat ihren Sitz in Genf. Ihr Chef ist Generaldirektor Pascal Lamy. (roe) www.wto.org

Schiennetzes sowie fehlende multimodale Güterumschlagpunkte sind laut einer Studie von DHL und der TU Darmstadt eine große Herausforderung für den Güterverkehr in Russland. Auch der DSLV sieht hier deutlichen Investitionsbedarf, der nach

Ansicht von Helmut Große die Umsetzung des WTO-Beitritts noch über Jahre hinweg prägen wird.

Effekte für Zollunion unklar. Die Pflichten, die Russland gegenüber der WTO eingeht, muss das Land anschließend auch mit seinen Partnerstaaten der Zollunion Russland-Kasachstan-Weißrussland umsetzen. Welche Konsequenzen sich hieraus noch ergeben mögen, sei derzeit gar nicht absehbar, sagt Große. Dieter Müller von Emons sieht in diesem jungen, ausbaufähigen Binnenmarkt ein interessantes Potenzial für deutsche Transportunternehmen: „Hier erwarte ich kurzfristig positive Effekte für unsere Branche, da dank der einheitlichen Zölle und Steuersätze der Handel deutlich erleichtert wird. Weißrussland wird zum Gate für die Einfuhr nach Russland und Kasachstan, das wird sich kurzfristig bemerkbar machen.“

Mit dem klaren Bekenntnis zum freien Welthandel soll der stark vom Energiesektor abhängige russische Markt stabilisiert und krisenfest gemacht werden. Derzeit lebt das Land vornehmlich vom Export von Erdöl und Erdgas. Entsprechend sind Energiegüter von der Deregulation der WTO ausgenommen. Auch für andere strategische Branchen gelten langfristige Übergangsfristen, für den Automobilbau gibt es zum Beispiel sieben Jahre Schonfrist.

NACHGEFRAGT



Prof. Rainer Lindner

Lindner lehrt Geschichte an der Universität Konstanz und ist Geschäftsführer des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft. Er ist auch Vorsitzender der Deutsch-Belarussischen Gesellschaft

Welche Auswirkungen hat der WTO-Beitritt Russlands Ihrer Ansicht nach auf die deutsche Logistikbranche?

Im Mittelpunkt des WTO-Beitrittspakets stehen Maßnahmen zur Öffnung der Märkte für Güter und Dienstleistungen. Ausfuhrzölle werden gesenkt und Einfuhrzölle begrenzt. Zudem ist den WTO-Bestimmungen gemäß ein höherer Grad an Transparenz bezüglich der Grenzabwicklung, der Zollerhebung, der

staatlichen Preiskontrolle sowie der Bestimmungen des einheitlichen Wirtschaftsraums mit Weißrussland und Kasachstan sicherzustellen. Russland übernimmt internationale Produktnormen und akzeptiert Urheberrechte. Es bindet sich an multilaterale Regeln und erkennt die WTO als Schlichtungsstelle bei Geschäftskonflikten an. Dies stärkt die Rechtssicherheit für ausländische Investoren und schafft neue Anreize, in Russland zu investieren. Die Weltbank schätzt die zusätzlichen Wachstumsimpulse für Russland auf 3,7 Prozent des Bruttoinlandsproduktes bis 2016 und auf 11 Prozent bis 2021. Dies alles wird selbstverständlich auch den Handel stärken und die Nachfrage nach Transport- und Logistikdienstleistungen erhöhen.

Welche Branchen profitieren besonders vom WTO-Beitritt?

Vor allem der Anlagen- und Maschinenbau, die Automobilindustrie und die Chemieindustrie exportieren viel nach Russland. Aber auch alle anderen Branchen können mit hohen Volumina aufwarten. Erst im vergangenen Jahr konnten die deutschen Ausfuhren um 30 Prozent auf 35 Mrd. EUR gesteigert werden. Wachstumsimpulse durch den WTO-Beitritt Russlands erwarte ich über alle Branchen hinweg. Besonders werden sicherlich die Automobilindustrie und auch die Agrarwirtschaft profitieren.

Wo machen sich Übergangsregelungen und Schutzbestimmungen, die erst in einigen Jahren aufgehoben werden, bemerkbar?

Ein Beispiel ist der Automobilsektor. Die Ausfuhr deutscher Automobile nach Russland erreicht aktuell bereits einen Anteil an den gesamten deutschen Ausfuhren in das Land von knapp 14 Prozent. Der WTO-Beitritt Russlands öffnet die Türen zu diesem Zukunftsmarkt weiter: Der durchschnittliche Zolltarif für die Einfuhr von Automobilen nach Russland hat den WTO-Vorgaben folgend von derzeit 15,5 Prozent auf 12 Prozent zu sinken. Auch die momentan gültige Local-Content-Regelung bei der Automobilproduktion muss nach dem WTO-Beitritt abgeschafft werden. Russland hat sich dazu verpflichtet, alle nicht mit WTO-Regeln zu vereinbarenden Investitionsmaßnahmen bezüglich der Automobilproduktion bis zum 1. Juli 2018 zu beseitigen.

Ihre Nr.1 für Europa

Besuchen Sie uns auf der TransRussia im Moskauer EXPOCENTER, 24.-27.4.2012, Halle 2/1, Stand A310

Land:

- Tägliche Lkw-Transporte von/nach Ost-, West- und Südeuropa, Skandinavien sowie Asien (GUS-Staaten / Russland)
- Nationale Transporte in Deutschland, Polen, Russland und Weißrussland
- Über 300 Fahrzeuge (Plan-, Koffer- und Kühl LKW), Flottentelematik
- dls European Food Logistics mit Doppelstock- und Trennwand
- dls European Paper Logistics mit Traileryardsystem und Spezialaufliegern
- Gefahrguttransporte u.v.m.

See:

- Weltweite Containerverschiffung (FCL/LCL)
- Charter-Tonnagen, Cross-Trades u.v.m.
- Im- und Export
- Agenten in aller Welt vor Ort (u.a. DDP-Lieferungen)

Service:

- Integrierte Logistikkonzepte für Handel, Gewerbe, Industrie
- Eigene Lager mit Gleisanschluss in St. Petersburg, Moskau und Brest
- dls Euro East für alle Leistungen rund um Zoll, Frei- und Kommissionslager
- Kompetentes Projektmanagement, Laufzeitgarantie u.v.m.
- DIN ISO 9001:2008, SQAS

Zentrale:
Jacobsrade 1, 22962 Siek (Hamburg)
Tel.: +49 (0)4107 / 333-3
Fax: +49 (0)4107 / 333-100
E-mail: Info@dls-Deutschland.de

Niederlassungen: Potsdam, Gdynia, Swiecie, Moskau, St. Petersburg, Brest, Almaty

www.dls-Deutschland.de

Land und See Spedition

Dennoch sehen die deutschen Logistiker großes Wachstumspotenzial bei Importen nach Russland. „Bereits heute werden in Russland große Summen auf den Gebieten der Spitzentechnologien, des Kraftfahrzeugbaus, der IT und der alternativen Energiequellen investiert“, sagt Rhenus-Manager Maas. „Auch die Branchen, die für die Versorgung der Bevölkerung wichtig sind, werden wachsen wie beispielsweise Medizin, Banken und der Bildungssektor oder auch die Lebensmittelindustrie und die hiermit verbundenen Unternehmen. In diesem Zusammenhang wird auch das Transportvolumen zunehmen.“

Auf russischer Seite werden vor allem die großen, bereits jetzt international erfolgreichen Unternehmen von der Liberalisierung profitieren – doch viele Tausend Unternehmen im Land sind schlicht nicht auf den Weltmarkt vorbereitet. Es wird befürchtet, dass sie die Marktöffnung wohl nicht überleben werden. **DVZ 21.4.2012**



Stephanie Lützen, Fachjournalistin, Berlin.



Yvonne von Stark, Fachjournalistin, Berlin.



Globale Land / Luft / See-Logistiknetze

Logistiklösungen für individuelle Projekte, Schwergut, Distribution, Export/Import/Transit
Multimodale Verkehrssysteme mit Ablaufkontrolle
Lagerung - Transportverpackung - Containerverkauf - Stauung



Tel: +49 (0)203 28 14 6-0 • Fax: -20
Email: info@bartl.de • Web: www.bartl.de