Московская немецкая газета
Moskauer Deutsche Zeitung

ЛОГИСТИКА
LOGISTIK

С ПРИЦЕЛОМ В БУДУЩЕЕ

ПЕРЕВОЗКА БЕЗ ГРАНИЦ

WEICHEN STELLEN FÜR DIE ZUKUNFT

WARENTRANSFER OHNE GRENZEN

ALTERNATIVE MÄRKTE ERSCHLIESSEN
ОСВОЕНИЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ РЫНКОВ

Sonderbeilage der Moskauer Deutschen Zeitung

APRIL 2008

Спецвыпуск Московской Немецкой Газеты

АПРЕЛЬ 2008

Bestens aufgestellt.
Paketversand mit DPD.

Armadillo Gruppe. Paketdienst, Logistik.

Tel.: (495) 775 42 75, www.bizpak.ru, www.dpd.ru

DPD

In time with business.

ZAO «Armadillo Business Parcel»:
Licenses No. 33193, 33194, 37982, 37983, 44516, issued by the Federal Service of State Surveillance over Communications.

Введение
Логистика – ключевое понятие 2

Тенденции
Принцип «одного окна» 4
Стратегия для российской логистики 6

Квалификация
Логистике научат в Гамбурге 10

Условия ведения бизнеса
Осторожно: стратегические отрасли! 12
Порты хотят стать ОЭЗ 14

Складские помещения
Рынок складских помещений Москвы и Московского региона 16

Воздушные перевозки
Lufthansa Cargo: «Доросли до лидера» 20

Best Practice
Claas: через логистику к успеху 22

Наука и практика
Системы IT в логистике 24

Перспективы
Транссиб начинается в Германии 28
Эффективная интеграция 32

Мероприятия
Логистическая конференция в Казани 34

Einführung
Logistik ist der Schlüssel 3

Trends
Alles aus einer Hand 5
Strategien für den russischen Logistikmarkt 7

Qualifizierung
Logistiker-Kaderschmiede in Hamburg 11

Rahmenbedingungen
Vorsicht: strategische Bereiche! 13
Häfen als Sonderwirtschaftszone 15

Lagerflächen
Der Markt für Lagerräume in Moskau und in der Moskauer Region 17

Luftfracht
Lufthansa Cargo steuert auf Erfolgskurs 21

Best Practice
Claas: mit Logistik zum Erfolg 23

Wissenschaft und Praxis
IT-Systeme in der Lieferkette 25

Perspektiven
Die Transsib beginnt auf Rügen 29
Hilfe beim Aufbau von Logistiknetzen 33

Events
Logistikkonferenz in Kasan 35

IMPRESSUM

Moskauer Deutsche Zeitung

Издатель: Ольга Мартенс
Руководитель проекта: Юлия Бендель
Главный редактор: Йохен Штаппенбек
Редакция: Лариса Худикова, Ольга Силантьева, Оливер Бильгер, Александр Хайнрих, Тино Кюнцель
redaktion@martens.ru
Дизайн: Ханс Винклер
Верстка: Елена Романова, Анна Вирц
Перевод: Ольга Гартман, Илья Бруштайн, Виктория Максимова, Дмитрий Амиян
Реклама и маркетинг: Юлия Бендель, Татьяна Горбачева
marketing@martens.ru
Координатор проекта: Сергей Косяков
Корректура: Марина Лищинская, Нина Бочкарева, Раиса Крапчина
Представитель в Германии: Вольфрам Лёбниц
wloebnitz@pro-tempre.de
Издательство: ЗАО „Мартенс. Издательство и консалтинг"
Адрес: 119435, Москва, ул. Малая Пироговская д. 5, офис 54
Тел.: +7 (495) 937 65 44, факс: +7 (499) 766 48 76
Печать: ОАО «Можайский полиграфический комбинат» 143200, г. Можайск, ул. Мира, 93
Номер подписан в печать 31.03.2008
Тираж: 10 000 экз.

Специальное приложение «Логистика. Освоение альтернативных рынков» является проектом Moskauer Deutsche Zeitung.
Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.

Herausgeberin: Olga Martens
Projektleiterin: Julia Bendel
Chefredakteur: Jochen Stappenbeck
Redaktion: Larissa Chudikowa, Olga Silantjewa, Oliver Bilger, Alexander Heinrich, Tino Künzel
redaktion@martens.ru
Design: Hans Winkler
Satz: Elena Romanowa, Anna Wirz
Übersetzung: Olga Gartmann, Ilja Brustein, Viktoria Maksimowa, Dmitrij Amijan
Reklame und Marketing: Julia Bendel, Tatjana Gorbatschowa
marketing@martens.ru
Koordination: Sergej Kossjakow
Korrektur: Marina Lischtschinskaja, Nina Botschkarjowa, Raissa Kraptschina
Verlagsvertretung Deutschland: Wolfram Löbnitz
wloebnitz@pro-tempre.de
Verlag: AG „Martens. Verlag & Consulting"
Redaktionsadresse: 119435 Moskau, Ul. Malaja Pirogowskaja 5, Office 54
Tel.: +7 (495) 937 65 44, Fax: +7 (499) 766 48 76
Druck: „Moschaisker polygraphisches Kombinat" AG
Ul. Mira 93, 143200 Moschaisk, Russland
Redaktionsschluß: 31. März 2008
Auflage: 10 000 Exemplare

Die Sonderausgabe „Logistik. Alternative Märkte erschließen" ist ein Projekt der Moskauer Deutschen Zeitung.
Die Redaktion übernimmt keine Haftung für Werbeinhalte.

Михаэль Хармс
Председатель правления Российско-германской внешнеторговой палаты

Логистика – ключевое понятие

Российский рынок логистических услуг развивается стремительными темпами. Эксперты отрасли прогнозируют еще большую динамику роста на ближайшие годы. Логисты всех развитых стран активно работают на российском рынке, среди них – многочисленные немецкие предприятия. Потребность в единой цепочке логистических услуг возрастает с каждым крупным проектом: идет ли речь о строительстве новых трубопроводов, промышленных сооружений, супермаркетов или, как с в случае с Сочи, спортивных объектов. Регионы развиваются в различном темпе, некоторые – с очень высокой скоростью. В местах добычи нефти, газа и других полезных ископаемых развиваются промышленные зоны, а также розничная торговля и сфера профессиональных услуг. И каждое современное предприятие прибегает к услугам одной или нескольких логистических компаний. Рынок огромен, и он продолжает расти.

При таких предпосылках можно было бы быть уверенным в будущем этой отрасли, если бы не одна проблема – инфраструктура. Российская экономика сможет расти прежними темпами, только если будут решены проблемы инфраструктуры в области транспорта, энергетики, телекоммуникаций, сервиса, водоснабжения, зданий. Прежде всего это касается складских помещений, логистических терминалов, транспорта – наземного, воздушного и водного. В этом году на уличное строительство планируется потратить 23,5 миллиарда долларов США, в 2009 году – более 25 миллиардов. На днях ОАО «РЖД» объявило о миллиардных инвестициях в железнодорожную сеть и новые терминалы. Утверждено расширение и развитие морских портов в Санкт-Петербурге, Новороссийске, Находке и Владивостоке. Все российские аэропорты модернизируются, некоторые расширяются, строятся новые. Число пассажиров, как и перевозимых грузов, растет. Каждый вложенный в транспортную инфраструктуру евро – это выгодная инвестиция. Планы на будущее значительны и честолюбивы. Однако в настоящее время все порты, большинство аэропортов и железная дорога работают на предельной мощности, несмотря на то что лишь 2 процента транспортировок реализуется по рельсам. Москва переживает ежедневный транспортный инфаркт, в других русских городах ситуация уже почти такая же.

Смогут ли все запланированные инвестиции в экономические сферы быть реализованы – во многом зависит от того, насколько удастся равномерно развивать транспортную инфраструктуру. Для этого российской экономике не хватает соответствующей мощности и технологий. То же относится к сфере логистики. В области персонала по-прежнему недостает 3PL-операторов, которые могли бы единолично управлять транспортными перевозками, складированием товара и таможенным оформлением. Многим русским логистам не хватает программного обеспечения современного уровня, склады европейского уровня тоже являются дефицитом. Необходимое ноу-хау приходит из-за границы, в том числе из Германии. Европейская бизнес-школа и Высшая школа бизнеса МГУ им. М.В. Ломоносова с марта 2008 года предлагают двухгодичную MBA-программу с акцентом на логистику и управление цепочками поставок. В качестве резюме можно сделать следующий вывод: российский рынок остается активным и насыщенным, и логистика – ключ к его дальнейшему развитию. ■

Michael Harms
Vorstandsvorsitzender Deutsch-Russische Auslandshandelskammer (AHK)

Logistik ist der Schlüssel

Der russische Markt für logistische Dienstleistungen wächst seit Jahren im zweistelligen Bereich. Für die kommenden Jahre rechnen Branchenexperten mit einer noch größeren Dynamik. Logistiker aus aller Herren Länder sind am russischen Markt aktiv, darunter zahlreiche deutsche Unternehmen. Denn der Bedarf an der gesamten Wertschöpfungskette logistischer Dienstleistungen steigt mit jedem neuen Großprojekt, gleich ob neue Pipelines, Industrieanlagen, Supermärkte oder wie im Fall Sotschi Sportbauten entstehen. Die Regionen entwickeln sich unterschiedlich schnell, einige mit enorm hohem Tempo. Besonders dort, wo Erdöl, Erdgas und andere Rohstoffe gefördert werden, entwickeln sich im Umfeld Industriecluster, wachsen Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe. Und jedes prosperierende Unternehmen ist auf die Dienste eines oder mehrerer Logistiker angewiesen. Der Markt ist riesig, und er wächst.

Unter solchen Voraussetzungen könnte die Branche mit Zuversicht nach vorn schauen, wäre da nicht ein Problem: die Infrastruktur. Die russische Wirtschaft wird nur dann weiter wie im bisherigen Maß wachsen können, wenn die infrastrukturellen Probleme gelöst werden. Das gilt für die Bereiche: Verkehr, Transport, Energie, Telekommunikation, Service, Wasserver- und -entsorgung, Gebäude. Im konkreten Fall betrifft es die Substanz von Lagergebäuden, Logistikterminals, den Verkehr zu Lande, zur Luft und auf dem Wasser. Für dieses Jahr sind 23,5 Milliarden für den Straßenbau geplant, für 2009 über 25 Milliarden US-Dollar. Erst vor einigen Tagen kündigte die staatliche russische Bahngesellschaft RZD milliardenschwere Investitionen in das Schienennetz und in neue Terminals an. Der Ausbau der Seehäfen in St. Petersburg, Noworossijsk, Nachodka, Wladiwostok ist beschlossen. Alle russischen Flughäfen werden modernisiert, andere ausgebaut, einige neu gebaut. Die Passagierzahlen steigen ebenso wie die beförderten Frachten. Jeder in die Verkehrsinfrastruktur investierte Euro ist ein gut angelegter Euro, die Planungen für die nächsten Jahre sind ehrgeizig und gut. Augenblicklich jedoch arbeiten alle Häfen, die meisten Flughäfen, die Eisenbahn an der Kapazitätsgrenze und das, obwohl zum Beispiel nur zwei Prozent der Containerbeförderung per Schiene realisiert wird. Moskau erleidet den Verkehrsinfarkt täglich aufs Neue, in anderen russischen Städten ist der Verkehr kurz davor.

Ob die in allen Wirtschaftsbereichen geplanten Investitionen in der vorgegebenen Zeit realisiert werden können, hängt ganz wesentlich davon ab, wie es gelingt, zeitgleich die Verkehrsinfrastruktur wie beschrieben auszubauen. Dazu fehlen der russischen Wirtschaft augenblicklich noch die Kapazitäten und die Technologie. Gleiches gilt im Bereich der Logistik. Beim Personal mangelt es nach wie vor an 3PL-Operatoren, die Transport, Lagerung und Zollabwicklung aus einer Hand managen können, vielen russischen Logistikern fehlt Software state-of-the-art, Lager nach europäischen Vorstellungen sind bisher noch Mangelware. Das nötige Know-how kommt aus dem Ausland – auch aus Deutschland. Zwischen der European Business School und der Graduate School of Business Administration der Lomonossow-Universität wird seit März 2008 ein zweijähriges MBA-Programm mit Fokus auf Logistik und Supply Chain Management angeboten. Resümierend lässt sich sagen: Der russische Markt ist und bleibt spannend, Logistik ist einer der Schlüssel für seine weitere Entwicklung. ■

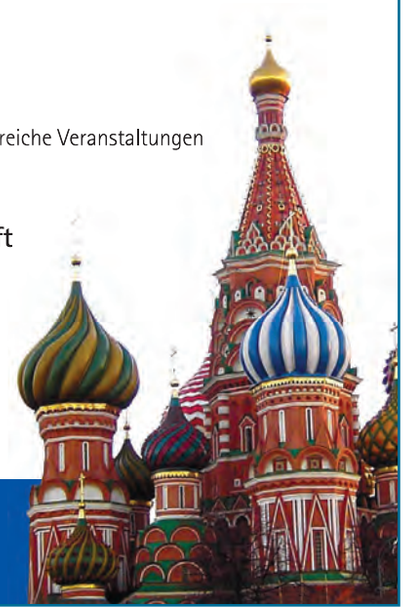
Impuls. Lobby. Service.

AHK Deutsch-Russische Auslandshandelskammer
Российско-Германская Внешнеторговая палата

Deutsch-Russische Auslandshandelskammer
- Teil des weltweiten AHK-Netzwerkes
- Anlaufstelle für deutsche und russische Unternehmen
- über 530 Mitglieder
- Intensives Lobbying, umfangreiches Dienstleistungsangebot, zahlreiche Veranstaltungen
- Außenstellen in St. Petersburg, Kaliningrad, Nowosibirsk

DE INTERNATIONAL
The German Chamber Network

OOO Informationszentrum der Deutschen Wirtschaft
- Marktinformation
- Markteinstieg
- Standortsuche
- Juristische Dienstleistungen
- Personalsuche
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



www.russland.ahk.de

Д-р Инга-Лена Дарко
профессор Supply Management Institute при European Business School (EBS) в Висбадене

Принцип «одного окна»

Российский логистический рынок кардинально меняется, считает проф. д-р Инга-Лена Дарко. Предприятия все чаще прибегают к услугам фирм, предлагающим полный сервис: от планирования до транспортировки и улаживания таможенных формальностей. Александр Хайнрих беседовал с профессором Supply Management Institute при European Business School (EBS) в Висбадене о ее исследовании Dynamic Supply Change in Russia (Динамика изменений в сфере поставок в России), о повышении квалификации и перспективах для менеджеров в области логистики.

Что Вы хотели выяснить своим исследованием?

Мы хотели определить, на каком этапе развития находится логистический рынок России, и в каком направлении он будет развиваться дальше. Мы также хотели выяснить, какие культурные особенности имеются в этой стране, и в каких условиях работают предприятия на этом развивающемся рынке. Для этого полтора года назад мы опросили 170 российских и иностранных фирм, логистов и предприятия сферы торговли и промышленности. Это не всегда было просто: 12-часовой рабочий день – это норма в России, и мы использовали весь свой дар убеждения, чтобы договориться с руководителями, посвятить час своего времени заполнению наших опросных листов.

Каковы особенности российского логистического рынка?

Он, конечно же, совсем другой, в отличие от западноевропейского. В России очень сильна зависимость от инфраструктуры. Это объясняется размером страны. Ведь Россия является самым большим в мире государством по площади. Это страна с очень крупными центрами агломерации и огромными малонаселенными территориями между ними. И это совсем другие условия, чем в густонаселенной Европе. Даже при огромных инвестициях в инфраструктуру, в строительство дорог и железнодорожных путей, в неравномерном распределении населения, промышленности и торговли едва ли что-то существенно изменится в ближайшие десять лет.

Неровные дороги, длинные очереди грузовиков на пограничных пунктах, бюрократические препоны – многие западные фирмы, которые открывают свои представительства в России, привыкли к совсем другим стандартам. Чем же Россия так привлекает иностранных логистов?

Рынок! Европа и в первую очередь Германия занимает ведущие позиции в экспорте и инвестициях в Россию. Многие иностранные логистические фирмы приходят в Россию вместе со своими клиентами: торговыми и промышленными предприятиями. Как правило, это выгодно обеим сторонам. Партнеры знают друг друга, процессы взаимодествия отрегулированы. С другой стороны, у российских логистических предприятий тоже могут быть свои преимущества. Ведь они могут использовать свои контакты, выстроенную сеть партнеров в России и странах СНГ и знают нюансы таможенных процессов. Как и везде действует следующий принцип: выигрывает тот, кто может предложить то, что хочет клиент.

В каком направлении развивается российский рынок логистики? На что делают ставку предприятия в будущем: на транспортировку по автомобильным дорогам или по железной дороге, на воздушные перевозки или, может быть, даже морские?

На сегодняшний день российские предприятия используют большое количество поставщиков и экспедиторов. Но уже сегодня наблюдается концентрация.

Dr. Inga-Lena Darkow
Professorin am Supply Management Institute an der European Business School in Wiesbaden

„Alles aus einer Hand“

Der russische Logistikmarkt ist im Umbruch, meint Prof. Dr. Inga-Lena Darkow. Statt auf eine Vielzahl von Lieferanten und Transporteuren setzen die Unternehmen zunehmend auf den Komplett-Service: von der Planung über den eigentlichen Transport bis zur Erledigung der Zollformalitäten. Alexander Heinrich sprach mit der Professorin am Supply Management Institute an der European Business School in Wiesbaden über ihre Logistik-Studie „Dynamic Supply Change in Russia“, über unkonventionelle Ausbildungswege und über die Aussichten für den Managernachwuchs in Russland.

Was wollten Sie mit Ihrer Studie herausfinden?
Wir wollten wissen, wo der russische Logistikmarkt steht, wohin er sich entwickelt. Welche kulturellen Besonderheiten herrschen in diesem Land, unter welchen Bedingungen arbeiten Unternehmen auf diesem Wachstumsmarkt? Wir haben dafür vor anderthalb Jahren rund 170 Firmen befragt, russische und ausländische, Logistiker, aber auch Unternehmen aus Handel und Industrie. Das war durchaus nicht immer einfach: 12-Stundentage sind in Russland eher die Regel und es hat schon etwas Überredungskunst gebraucht, Geschäftsführer davon zu überzeugen, sich eine Stunde Zeit für unsere Fragebögen zu nehmen.

> In Russland ist der Begriff Logistik häufig konventionell besetzt. Logistik, das ist, wenn der LKW die Ware von A nach B bringt. Es gibt hier einfach ein anderes Denken

Was ist das Besondere am russischen Logistikmarkt?
Er ist auf jeden Fall anders, als wir das von zu Hause kennen. Wir haben in Russland eine starke Infrastrukturabhängigkeit. Das erklärt sich schon allein mit der Größe des Landes. Russland ist der größte Flächenstaat der Welt. Es ist ein Land mit extremen Ballungszentren und weiten, dünn besiedelten Räume dazwischen. Das ist eine ganz andere Herausforderung als in unserer dicht besiedelten EU. Selbst wenn der russische Staat in den nächsten zehn Jahren massiv in die Infrastruktur, in den Ausbau von Straßen und Schienenwegen investiert, an der ungleichmäßigen Verteilung von Bevölkerung, Industrie und Handel wird sich nichts Wesentliches ändern.

Holprige Straßen, lange LKW-Schlangen an Grenzübergängen, bürokratische Hürden – viele Unternehmen, die nach Russland kommen, sind andere Standards gewöhnt. Was macht Russland für ausländische Logistiker dennoch so interessant?
Der Markt! Europa und vor allem Deutschland nehmen beim Export nach und bei Investitionen in Russland eine Spitzenstellung ein. Viele ausländische Logistiker gehen mit ihren Kunden, also mit Handelsunternehmen und produzierenden Unternehmen nach Russland. Das hat in der Regel Vorteile für beide Seiten. Die Partner kennen sich, die Prozesse sind eingespielt. Andererseits können auch russische Logistiker durchaus Wettbewerbsvorteile haben, wenn sie auf Kontakte und ein ausgeprägtes Netzwerk in Russland oder in den GUS-Staaten zurückgreifen können oder sich besonders gut mit den Zollformalitäten auskennen. Wie überall gilt: Die besten Karten hat derjenige, der sein Angebot gezielt auf die Wünsche des Kunden zuschneiden kann.

д-р Инга-Лена Дарко
Принцип «одного окна»

Это значит, что логисты все больше предлагают весь спектр услуг: от планирования до транспортировки и улаживания таможенных формальностей. То, что в Германии встречается повсеместно, в России еще не является само собой разумеющимся. В исследовании мы не затрагивали вопрос способа транспортировки. Каждое предприятие выбирает его индивидуально. Для предприятий важно одно: они хотят, чтобы товары быстро и надежно прибыли на место назначения. И все это должно, по возможности, стоить недорого.

Когда в России появится производство «точно в срок» (just-in-time)?

До этого России еще действительно очень далеко. Многие думают, что это понятие означает «склад на дороге». Но на самом деле это понятие подразумевает намного больше: непрерывная цепочка поставки очень хрупка и сложна. Оно требует точного планирования, чтобы товаропоток не прерывался, отдельные этапы поставки непрерывно следовали друг за другом. Должны быть выработаны стратегии преодоления экстренных случаев, нужен квалифицированный контроль и мониторинг. В России понятие логистики часто воспринимается узко. Логистика, это когда грузовик доставляет товары из пункта А в пункт Б. Здесь просто думают по-другому. Конечно, это влияние прошлого.

> В России очень сильна зависимость от инфраструктуры. Это объясняется размером страны. И это совсем другие условия, чем в густонаселенной Европе

В чем это выражается?

Среди российских логистов можно найти сотрудников, которые пришли совсем из других профессиональных областей – не хватает квалификации в сфере микроэкономики, стратегического менеджмента. Очень часто это дипломированные инженеры или специалисты, изучавшие иностранные языки, например, английский или немецкий. Это не значит, что они не подходят для работы в области логистики, но они должны получить соответствующую квалификацию.

А этого не происходит?

Для этого не хватает возможностей. В России существует мало вузов, специализирующихся на обучении в области логистики, отсутствует и возможность повышения квалификации. Поэтому European Business School и Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова создали совместную программу MBA. После двухгодичного обучения без отрыва от производства мы надеемся сделать из молодых менеджеров специалистов в сфере логистики.

Стратегия для российской логистики

Цена не является единственным определяющим фактором: надежность, качество и сервис транспортных услуг становятся все более важными

Каково нынешнее состояние современного российского рынка логистики? Какую стратегию нужно выбрать логистам, чтобы укорениться на российском рынке? Какие отрасли экономики обладают наибольшим потенциалом развития и интересны для фирм, предлагающих транспортные услуги? Исследование Dynamic Supply Chains in Russia – Industries, Strategies, and Logistics Structures московского Института Supply Management Institute Moscow (SMI) ра ссматривает эти вопросы. Результат – российский рынок логистики кардинально меняется. Заказчики смотрят теперь не только на цену, но и на надежность и качество оказываемых услуг.

Александр Хайнрих

В ходе исследования было опрошено 170 управленцев высшего звена, половина из которых работает в области логистики. Вторая половина – управленцы предприятий автомобильной промышленности, сферы высоких технологий, а также розничной торговли и текстильной промышленности. Две трети опрошенных отметили большие различия между западноевропейским и российским рынком логистики. Поэтому ученые поставили себе целью изучение этих различий. Для успешной работы на российском рынке логистики важно не только решить ряд задач, связанных с большой протяженностью территории страны, экстремальными погодными условиями и часто неудовлетворительным состоянием дорог, но и выбрать оптимальную стратегию развития.

Российский рынок логистики на сегодняшний день очень гетерогенный. На нем нет явных лидеров.

Wohin entwickelt sich der russische Logistikmarkt? Worauf setzen die Unternehmen in Zukunft: Auf den Transport auf der Straße oder auf der Schiene, auf die Luftfracht oder sogar auf die Schifffahrt?
Bis heute nutzen russische Unternehmen eine Vielzahl von Lieferanten und Transporteuren. Allerdings zeichnet sich eine Konzentration ab, das heißt, die Entwicklung wird dahin gehen, dass Logistiker alle Leistungen aus einer Hand anbieten: von der Planung über den eigentlichen Transport bis zur Erledigung der Zollformalitäten. Das ist bei uns in Deutschland schon gang und gebe, in Russland ist es das noch nicht selbstverständlich.
Zur Verkehrsinfrastruktur haben wir in unserer Studie keine Fragen gestellt. Es kommt immer auf den Einzelfall an, für welches Transportmittel sich ein Unternehmen entscheidet. Letztlich ist für die Unternehmen nur wichtig: Sie wünschen, dass ihre Güter schnell und sicher am Bestimmungsort ankommen, sie wollen maximale Zuverlässigkeit und das alles natürlich möglichst preiswert.
Wann wird es die Just-in-time-Produktion in Russland geben?
Davon ist Russland wirklich noch weit entfernt. Viele glauben ja, der Begriff bedeutet, dass man das Lager einfach nur „auf die Straße“ verlegt. Aber der Begriff meint sehr viel mehr: Eine solche Lieferkette ist eine äußerst fragile und komplexe Angelegenheit. Es bedarf einer genauen Planung, damit der Güterstrom im Fluss bleibt, sich die einzelnen Teilschritte der Lieferung nahtlos aneinanderfügen, es muss Notfallstrategien geben, wenn es mal irgendwo klemmt, es braucht ein qualifiziertes Controlling und Monitoring. In Russland ist der Begriff Logistik häufig konventionell besetzt. Logistik, das ist, wenn der LKW die Ware von A nach B bringt. Es gibt hier einfach ein anderes Denken. Das hat sicherlich auch mit der Vergangenheit als Planwirtschaft zu tun.
Wie äußert sich das?
In russischen Vertriebsabteilungen, bei russischen Logistikern findet man Mitarbeiter, die aus ganz anderen Berufsfeldern kommen – es fehlt häufig die Qualifikation in Betriebswirtschaft, im strategischen Management. Es gibt oft sehr unterschiedliche Ausbildungshintergründe für Logistiker – sie sind gelernte Ingenieure oder Quereinsteiger, die Sprachen wie Englisch oder Deutsch studiert haben. Dagegen ist nichts einzuwenden, aber diese Mitarbeiter müssen geschult werden.
Das werden sie nicht?
Dafür fehlen oft die Möglichkeiten an den Hochschulen, es gibt wenige Spezialisierungen im Bereich Logistik, kaum Weiterbildungsmöglichkeiten. Deshalb bieten die European Business School und die Moskauer Staatliche Universität seit März einen gemeinsamen MBA-Studiengang an: In mehrwöchigen Lehrveranstaltungen über zwei Jahre hinweg neben dem Beruf wollen wir den Managernachwuchs zu Logistikspezialisten ausbilden.

Strategien für den russischen Logistikmarkt

Nicht mehr der Preis allein entscheidet: Zuverlässigkeit, Qualität und Service rund um den Transport werden immer wichtiger

Wo steht der russische Logistikmarkt heute? Was sind die erfolgversprechenden Strategien für Logistiker, die sich in Russland etablieren wollen? Und welche Branchen versprechen die größten Potenziale für Anbieter von Transportleistungen? Die Studie „Dynamic Supply Chains in Russia – Industries, Strategies and Logistics Structures“ des Supply Management Institute Moscow (SMI) ist diesen Fragen auf den Grund gegangen. Das Ergebnis: Der russische Logistikmarkt befindet sich im Umbruch. Auftraggeber schauen nicht mehr nur auf den Preis, sie legen immer mehr Wert auf Zuverlässigkeit und Qualität.

Alexander Heinrich

Befragt wurden 170 Entscheidungsträger – etwa die Hälfte davon bei Logistikfirmen, aber auch Manager von Autozulieferer- und Hightech-Unternehmen, von Einzelhandels- und Textilfirmen. Zwei Drittel der Befragten sehen heute noch große Unterschiede zwischen dem westeuropäischen und dem russischen Logistikmarkt. Die Studie geht diesen Unterschieden auf den Grund. Neben den Strukturbedingungen – der Größe des Landes, seinen teils extremen Wetterbedingungen, dem oftmals noch unzureichenden Zustand von Straßen und Verkehrswegen – spielt die strategische Ausrichtung der Logistikfirmen eine entscheidende Rolle.
Der russische Markt für Transportleistungen ist heute noch stark fragmentiert. Es gibt keine etablierte Marktführer, dafür aber eine Vielzahl kleinerer und mittlerer Anbieter auf lokaler und regionaler Ebene, die oftmals noch mit veralteter Technik arbeiten. Es fehlt häufig an Know-how und betriebswirtschaftlicher Ausbildung der Mitarbeiter – einschließlich der Bereitschaft, in diese Bereiche zu investieren. „Bis heute“, schreiben die Autoren, „konzentrieren sich viele Anbieter eher darauf, ihre geografische Präsenz zu erweitern als in Qualität und Service zu investieren.“

д-р Инга-Лена Дарко

Стратегии для российского рынка логистики

ANZEIGE

В этой отрасли работает множество мелких и средних фирм местного и регионального уровня, которые часто используют устаревшую технику. Им не хватает ноу-хау и сотрудников, обладающих соответствующими знаниями в области экономики. Часто также отсутствует желание инвестировать в эти области. «Сегодня, – отмечают авторы, – многие фирмы делают ставку на расширение деятельности в других регионах, а не на инвестиции в улучшение качества услуг и сервиса.»

Но инвестиции необходимы именно в этой сфере. Опрос менеджеров показал: надежность и качество играют при выборе партнера в области логистики все большее значение. Кроме того, заказчики хотят покупать различные услуги в сфере транспорта у одного провайдера, работающего по принципу «одного окна». Три четверти опрошенных подтвердили, что сотрудничают с более чем семью логистическими фирмами. Авторы исследования считают, что это число в будущем уменьшиться. Ведь уже сегодня на рынке востребованы фирмы, которые способны предложить широкий спектр услуг: транспорт и хранение товаров, централизованную доставку и упаковку товара, с помощью новейших компьютерных программ выстроенную цепь поставок, благодаря которым транспортное сообщение становится надежным и предсказуемым, а так же таможенные услуги. Все это требует инвестиций в технику и подготовку персонала. Немецкая логистическая компания DHL одной из первых осознала необходимость инвестирования в эти сферы. С самого начала она оборудовала современный tender management и электронную систему связи. Помимо этого, она регулярно посылает сотрудников на курсы повышения квалификации, отмечают авторы исследования. Из-за конкуренции логистические компании должны будут в будущем быстрее приспосабливаться к изменениям на рынке, быстрее проводить погрузочно-разгрузочные работы и предлагать при этом стабильные цены. То есть рост ожиданий клиентов и давление рынка вынудят предпринимателей в сфере логистики работать более четко и эффективно.

Важнейшими партнерами логистов на сегодняшний день являются добывающая промышленность и розничная торговля. Но в долгосрочной перспективе клиентами логистических фирм станут также ИТ-фирмы и производители электроники, автомобильная промышленность и сфера услуг. Это логично и является следствием повышения уровня жизни в России, считают авторы. Дальнейшее развитие этих отраслей экономики увеличит в ближайшие годы потребность в надежных и профессиональных услугах в области логистики.

Исследование отметило еще одно изменение: для логистики регионы становятся все более интересными. Хотя большинство опрошенных управленцев пока еще ориентируется на Москву и Санкт-Петербург, в течение нескольких последующих лет активность в сфере логистики переместится из Москвы, в Нижний Новгород, Екатеринбург и Самару. ■

Dabei sind gerade in diese Bereiche Investitionen nötig. Denn auch dies zeigte die Befragung der Manager: Zuverlässigkeit und Qualität spielen bei der Auswahl des Logistikpartners eine immer größere Rolle. Zudem wünschen sich die Auftraggeber verstärkt die Kombination verschiedener Serviceleistungen rund um den Transport. 2006 gaben etwa drei Viertel aller befragten Unternehmen an, mehr als sieben Logistikfirmen unter Vertrag zu haben. Die Autoren der Studie rechnen damit, dass die Unternehmen diese Zahl reduzieren werden: Gefragt sind Logistiker, die eine Vielzahl von Serviceleistungen „aus einer Hand“ anbieten: nicht nur Transport oder Lagerung, sondern etwa auch das so genannte „Pick and Pack“, also die Abholung und Verpackung der Ware, eine IT-gestützte Organisation der Lieferkette, die den Transport berechenbarer und zuverlässiger macht, bis hin zur Erledigung der Zollformalitäten. All dies erfordert Investitionen in die Technik und in die Ausbildung des Personals. Der deutsche Logistiker DHL hat als einer der ersten die Notwendigkeit erkannt, in diese Bereiche zu investieren. Das Unternehmen hat von Anfang an auf ein modernes tender management und ein elektronisches Kommunikationssystem gesetzt und schickt seine Mitarbeiter regelmäßig zur Weiterbildung, so die Autoren.

Logistiker müssen in den nächsten Jahren mehr Flexibilität, schnelleres Handling und bessere Preisstabilität bieten als bisher. Anspruchsvoller werdende Kundenerwartungen und starker Wettbewerbsdruck zwingen die Anbieter zu mehr Effizienz und mehr Transparenz.

Bis heute sind die Rohstoffindustrie und der Einzelhandel die wichtigsten Auftraggeber für die Logistikbranche. Viel spricht jedoch dafür, dass IT und Elektronikfirmen, die Autozulieferer- und die Serviceindustrien vor einem langfristigen Wachstum stehen. Das ist eine logische Konsequenz des Einkommenswachstums in Russland, so die Autoren. Die Entwicklung dieser Branchen wird die Nachfrage nach qualifizierten und zuverlässigen Transport- und Logistikleistungen in den nächsten Jahren weiter erhöhen.

Und noch einen Wandel macht die Studie aus: Die Regionen gewinnen für die Logistik immer mehr an Bedeutung. Zwar stehen für den Großteil der Befragten immer noch Moskau und St. Petersburg im Fokus. Aber innerhalb der nächsten Jahre werden sich die logistischen Aktivitäten stärker von Moskau nach Nischnij Nowgorod, Jekaterinburg und Samara verlagern. ■

ANZEIGE

Сложные задачи требуют тщательно разработанных решений. Имея в распоряжении международное know-how и 118-летний практический опыт, компания Кюне + Нагель довела до совершенства свой подход к решению проблем. Являясь одним из ведущих мировых игроков на рынке транспортных и логистических услуг, Кюне + Нагель разрабатывает индивидуальные решения для Ваших комплексных логистических задач.

Наш сервис охватывает весь мир.

Сегодня компания насчитывает более 51000 сотрудников и имеет глобальную сеть из 830 офисов более, чем в 100 странах. Кюне + Нагель является Вашим компетентным партнером для оптимальных логистических решений в любой области.

ООО „Кюне + Нагель“ • Бизнес-центр Лотте Плаза • 121099 Россия, Москва
Новинский бульвар, 8 • 14 этаж • Тел. +7 495 795 20 00 • Факс +7 495 795 20 09
info.moscow@kuehne-nagel.com • www.kuehne-nagel.com

KUEHNE+NAGEL

KühneSchool

Логистике научат в Гамбурге

Kühne School of Logistics and Management предлагает курсы повышения квалификации для менеджеров в области логистики. Целью обучения является передача современных знаний в области логистики и подготовка руководителей высшего звена.

С 2004 года Kühne School of Logistics and Management при Техническом университете Гамбурга (прежнее название HSL Hamburg School of Logistics) предлагает одногодичное очное обучение по специальности «менеджмент в области логистики» на английском языке. По окончанию обучения студентам выдается диплом мастера делового администрирования (Master of Business Administration).

Особое внимание при обучении уделяется комплексному рассмотрению вопросов и пробем логистики. Также обучение охватывает рассмотрение логистических процессов с точек зрения всех задействованных участников.

Гамбург является наилучшим местом для получения диплома мастера делового администрирования со специализацией «менеджмент в логистике». Благодаря развитию интенсивных контактов с Восточной Европой и глобализации Гамбург переживает этап бурного экономического развития. Здесь располагается самый восточный порт мирового значения на Северном море. Являясь перекрестком торговых путей между Северной Америкой, Центральной и Восточной Европой, город Гамбург успешно использует свое выгодное географическое положение для развития сферы логистики.

Плата за обучение составляет 19 800 евро за годовой курс обучения. Студенты из Восточной Европы и России, которые обладают, как минимум, одногодичным опытом профессиональной деятельности и хорошим знанием английского языка, могут подать заявление на грант – освобождение от оплаты за обучение.

Начало обучения – октябрь 2008 года. В настоящее время идет прием документов. Подробную информацию можно получить по электронному адресу: studylogistics@kuehneschool.de

Молодое поколение менеджеров успевает сочетать и работу, и повышение квалификации.

Die junge Managergeneration verbindet Arbeit und Weiterbildung.

KühneSchool

Kaderschmiede für das Logistikmanagement in Hamburg

Die Kühne School of Logistics and Management bietet anspruchsvolle Weiterbildung für den Führungskräftenachwuchs der Logistikbranche. Ihr Ziel ist es, aktuelle Defizite in der Ausbildung von Logistikmanagern durch bedarfsgerechte Weiterbildungsangebote auszugleichen und Nachwuchskräfte der Logistikbranche auf Funktionen in Top-Positionen vorzubereiten.

Seit 2004 bietet die Kühne School of Logistics and Management (ehemals HSL Hamburg School of Logistics) auf dem Campus der Technischen Universität Hamburg-Harburg ein einjähriges englischsprachiges Studium zum Master of Business Administration (MBA) mit der Spezialisierung in Logistikmanagement an.

Der inhaltliche Schwerpunkt des Vollzeit MBA-Programms an der Kühne School liegt in der ganzheitlichen Betrachtungsweise der Logistik bzw. von logistischen Netzwerken. Diese umfassende Sichtweise der Logistik aus der Perspektive aller beteiligten Akteure bildet die Leitlinie des MBA-Programms und wird in der Lehre abgebildet.

Dabei ist Hamburg der perfekte Standort, um ein MBA-Programm in Logistics Management zu absolvieren. Hamburg zählt zu den großen Gewinnern der Öffnung Osteuropas und der Globalisierung. Die Weltstadt am Wasser ist die östlichste Hafenstadt der Nordsee und gleichzeitig der ideale Hafen für Osteuropa. Als globale Drehscheibe zwischen Übersee, Mittel- und Osteuropa und dem gesamten Ostseeraum profitiert Hamburg von der zentralen Lage im Ballungszentrum logistischer Warenströme Europas.

Vor dem Hintergrund der wachsenden logistischen Bedeutung Osteuropas und Russlands fördert die Kühne School gezielt Nachwuchsführungskräfte aus diesen Ländern. Qualifizierte Hochschulabsolventen mit mindestens einjähriger Berufserfahrung und sehr guten Englischkenntnissen können sich um ein Stipendium in Höhe der Studiengebühren von 19 800 Euro bewerben. Für den im Oktober 2008 beginnenden MBA-Kurs werden noch Bewerbungen entgegengenommen. Einzelheiten zum Bewerbungsverfahren unter **studylogistics@kuehneschool.de.** ■

ANZEIGE

TUHH

KühneSchool

Excellent Education in Logistics

- **MBA PROGRAM**
  One year accredited full-time program (English)
  Two years part-time program (German/English)
- **PROFESSIONAL PROGRAM**
  Forums and seminars addressing current logistics topics for experts and logistics managers (German)

www.kuehneschool.de

Kühne School of Logistics and Management at Hamburg University of Technology
Kasernenstr. 12 • 21073 Hamburg Germany • Tel.: +49 40 42878-4302 • E-mail: studylogistics@kuehneschool.de

Томас Хайдеманн
Анастасия Шестопалова
CMS Hasche Sigle

Осторожно, стратегические отрасли!

2 апреля 2008 г. Государственная дума Российской Федерации приняла в третьем чтении Федеральный закон «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющим стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства».

Целью настоящего закона является обеспечение обороны и безопасности РФ, для чего устанавливаются ограничения для иностранных инвесторов, для группы лиц, в которую входит иностранный инвестор, а также для иностранных государств, международных организаций или находящихся под их контролем организаций, при их участии в уставных капиталах хозяйственных обществ, имеющих стратегическое значение, и (или) совершении ими сделок, влекущих за собой установление контроля над указанными хозяйственными обществами.

Представляется важным отметить, что в целях закона иностранными инвесторами признаются также находящиеся под контролем иностранных инвесторов организации, в том числе и созданные на территории Российской Федерации. Законопроект предусматривает, что определенные законом сделки или установление контроля должны предварительно согласовываться посредством получения решения уполномоченного органа, в течение срока действия которого сделка должна быть совершена. О совершении сделок по приобретению 5-ти и более процентов акций обществ, имеющих стратегическое значение, необходимо уведомлять уполномоченный орган.

Следует отметить, что положения закона будут применяться также к сделкам и иным соглашениям, совершенным или достигнутым за пределами территории Российской Федерации, если такие сделки и соглашения влекут за собой установление контроля над обществом, имеющим стратегическое значение.

К видам деятельности, имеющим стратегическое значение для обеспечения обороны и безопасности государства, законом в том числе, относятся: ядерная отрасль, оборонная и авиационная промышленность, деятельность большинства естественных монополий и лиц, занимающих доминирующее положение на рынке услуг связи, геологическое изучение недр, разведка и добыча полезных ископаемых на участках недр федерального значения, добыча водных биологических ресурсов, телевизионное вещание на территории, в пределах которой проживает население, составляющее половину или более половины численности населения субъекта РФ, а также осуществление полиграфической деятельности при печатании не менее 200 млн. листов-оттисков в месяц и редакция и/или издание печатного издания с тиражом не менее 1 млн. экземпляров.

Законопроект предусматривает, что сделки, совершенные с его нарушением, не действительны. При этом при невозможности применения последствий недействительности сделки, а также если иностранный инвестор не представил в уполномоченный орган ходатайство о согласовании установления контроля, суд по иску уполномоченного органа принимает решение о лишении иностранного инвестора права голоса на общем собрании акционеров.

Закон будет применяться к сделкам, заключаемым после дня вступления в силу закона. Что касается отношений, возникших до вступления в силу закона, то к ним закон будет применяется в части прав и обязанностей, которые возникнут после его вступления в силу.

Необходимо сказать, что закон предусматривает обязанность иностранных инвесторов в течение 180 дней после опубликования закона предоставить в уполномоченный орган информацию о владении 5-ю и более процентами акций общества, имеющего стратегическое значение и приобретенных до дня вступления закона в силу.

Таким образом, при совершении сделок в отраслях, отнесенных законопроектом к стратегическим, иностранные инвесторы должны обращать большее внимание на соблюдение порядка согласования сделок, указанных в законе, чтобы избежать рисков признания их недействительными или лишения иностранного инвестора возможности контролировать общество, осуществляющее деятельность в области, имеющей стратегическое значение. ■

Tomas Heidemann
CMS Hasche Sigle

Anastasija Schestopalowa
CMS Hasche Sigle

Vorsicht: strategische Bereiche!

Ein neues Gesetz regelt Beteilungen an strategisch bedeutenden Branchen.

Am 2. April 2008 nahm die Staatliche Duma der Russischen Föderation in dritter Lesung das Föderale Gesetz „Über die Durchführung ausländischer Investitionen in einer wirtschaftlichen Kapitalgesellschaft, die für die Sicherung der Verteidigung des Landes und der Sicherheit des Staates von strategischer Bedeutung ist", an.

Ziel dieses Gesetzes ist die Sicherung der Verteidigung und der Sicherheit der Russischen Föderation. Zu diesem Zweck werden für ausländische Investoren, Gruppen von Personen, denen ein ausländischer Investor angehört, sowie für ausländische Staaten, internationale Organisationen oder unter deren Kontrolle stehende Organisationen Beschränkungen bei der Beteilung am Kapital strategisch bedeutender Gesellschaften beziehungsweise beim Abschluss von Rechtsgeschäften, durch die sie die Kontrolle über diese Kapitalgesellschaften erlangen, festgelegt. Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass die durch das Gesetz bestimmten Rechtsgeschäfte oder die Erlangung der oben angeführten Kontrolle im Voraus durch die Einholung einer Genehmigung der zuständigen Behörde abzustimmen sind, innerhalb deren Laufzeit das entsprechende Rechtsgeschäft abzuschließen ist. Die zuständige Behörde ist ferner vom Abschluss eines Rechtsgeschäfts zum Erwerb von fünf oder mehr Prozent der Aktien von Gesellschaften mit strategischer Bedeutung zu benachrichtigen.

Die Bestimmungen des Gesetzes sollen auch auf Rechtsgeschäfte und sonstige Vereinbarungen Anwendung finden, die außerhalb der Russischen Föderation abgeschlossen oder erzielt werden, sofern mit ihnen die Kontrolle über Gesellschaften mit strategischer Bedeutung erlangt wird.

Als Tätigkeiten, die für die Sicherung der Verteidigung und der Sicherheit des Staates von strategischer Bedeutung sind, gelten nach dem Gesetz unter anderem die Atombranche, die Verteidigungs- und Flugzeugindustrie, die Tätigkeit der meisten natürlichen Monopole und von Personen, die auf dem Markt für Kommunikationsdienstleistungen eine vorherrschende Stellung einnehmen, die geologische Untersuchung des Erdkörpers, die Erschließung und Förderung von Bodenschätzen auf Abschnitten des Erdkörpers von föderaler Bedeutung, die Förderung von biologischen Wasserressourcen, Fernsehsendungen innerhalb eines Gebiets mit einer Bevölkerung, die die Hälfte oder mehr als die Hälfte der Bevölkerung eines Subjekts der Russischen Föderation ausmacht, sowie polygraphische Tätigkeiten bei einer Druckausgabe von mindestens 200 000 000 Abzügen pro Monat sowie die Redaktion beziehungsweise die Veröffentlichung von Druckausgaben mit einer Auflage von mindestens einer Million Exemplaren.

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass unter Verstoß gegen dieses Gesetz abgeschlossene Rechtsgeschäfte nichtig sind. Das Gesetz findet auf Rechtsgeschäfte Anwendung, die nach seinem Inkrafttreten abgeschlossen werden. Auf vor seinem Inkrafttreten entstandene Rechtsverhältnisse findet das Gesetz in Bezug auf die Rechte und Pflichten Anwendung, die nach seinem Inkrafttreten entstehen. Hierzu ist anzumerken, dass das Gesetz für ausländische Investoren die Verpflichtung vorsieht, die zuständige Behörde innerhalb von 180 Tagen nach seiner Veröffentlichung zu informieren, wenn sie fünf oder mehr Prozent der Aktien von Gesellschaften mit strategischer Bedeutung halten und diese vor Inkrafttreten des Gesetzes erworben wurden.

■

Даниел Каст
PricewaterhouseCoopers AG, Берлин

Порты хотят стать ОЭЗ

Актуальное развитие особых экономических зон в России в 2008 году

Развитие особых экономических зон в Российской Федерации является важным шагом правительства РФ, направленным на укрепление экономического потенциала страны в конкретных областях экономики. Особые экономические зоны благотворно влияют на инвестиционный климат.

Наряду с территориальными особыми экономическими зонами (Калининград и Магадан) и «точечными» особыми экономическими зонами (промышленно-производственными, технико-внедренческими и туристско-рекреационными), с недавнего времени появился еще один тип особых экономических зон – портовая особая экономическая зона (портовая ОЭЗ). Для образования такой ОЭЗ 6 ноября 2007 года Президентом Российской Федерации был подписан Закон «О внесении изменений в Федеральный закон № 116 об особых экономических зонах в РФ». Внесенные изменения в федеральное законодательство регулируют создание портовых особых экономических зон.

Создание портовых особых экономических зон ставит своей целью привлечение инвестиций в транспортную инфраструктуру России и повышение конкурентоспособности российских портов. Таким образом должна быть обеспечена интеграция России в мировую экономику.

В соответствии с новым законодательством, портовые особые экономические зоны будут основаны на последующие 49 лет в морских и речных портах, а также в аэропортах. Максимальная площадь портовой ОЭЗ может составлять 50 км^2, но она может быть увеличена по постановлению Правительства Российской Федерации. Наряду с действующими в «точечных» ОЭЗ налоговыми льготами, для резидентов портовых ОЭЗ предусмотрено дополнительное сокращение таможенных пошлин. Например, товары, ввозимые в ОЭЗ, освобождаются не только от таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость (НДС), но и от налога на предметы потребления (акциза). Так же, как и резиденты промышленно-производственных ОЭЗ, резиденты портовых ОЭЗ освобождаются на первые пять лет от уплаты земельного налога и налога с имущества. Списать остаток дебета при налоге с прибыли резиденты портовых ОЭЗ смогут без ограничений (в отличие от обычного срока в 10 лет). Для российских экспортеров также существует возможность получить возмещение НДС не при пересечении российской границы, а сразу же после ввоза товаров в портовую ОЭЗ. В отличие от других «точечных» ОЭЗ, в портовых ОЭЗ преимущества налогообложения распространяются на предприятия, которые уже находятся в портовой ОЭЗ.

От потенциальных инвесторов по закону ожидается, что при строительстве новых морских портов они вложат минимум 100 миллионов евро, при строительстве речных портов и аэропортов – 50 миллионов евро и при ремонте уже существующих объектов – 3 миллиона евро. Инвесторы также обязуются заложить определенную сумму в соответствующей таможенной службе в виде гарантии уплаты таможенных пошлин и налогов.

Резидентами портовых ОЭЗ могут быть только предприятия, которые находятся и зарегистрированы в ОЭЗ и заключили инвестиционный договор с руководством ОЭЗ. При этом резиденты ОЭЗ должны вести деятельность, руководствуясь составленным на основе законодательства каталогом по созданию, модернизации и вводу в строй инфраструктурных объектов морских и речных портов, а также аэропортов. Закон определяет портовую деятельность как погрузочные и разгрузочные работы, услуги по хранению продукции, транспорту и логистике, ремонту и контрольно-профилактическим инспекциям судов, переработке биоресурсов, подготовке к продаже товаров, монтажу, биржевой и оптовой торговле.

> На особый статус портовой ОЭЗ в настоящее время претендуют 6 морских портов, а также аэропорты Красноярска и Домодедово (Москва)

Для выбора портовой ОЭЗ Министерство экономического развития и торговли РФ проводит конкурс. На особый статус портовой ОЭЗ в настоящее время претендуют следующие морские порты: Санкт-Петербург и Усть-Луга в Финском заливе, Мурманск в Баренцевом море, Новороссийск на Черном море, Восточный и Находка в Японском море. Также заявку на статус портовой ОЭЗ подали аэропорты Красноярска и Домодедово (Москва). Результаты конкурса должны быть оглашены до 30 апреля 2008 года. В заключении стоит сказать, что создание портовых ОЭЗ будет способствовать укреплению роли России как транзитного коридора в торговле между Западной Европой и Восточной Азией, что может быть особенно выгодно для немецких логистических предприятий. ■

Daniel Kast, Diana Kull
PricewaterhouseCoopers AG, Berlin

Stärkung für russische Häfen

Sonderwirtschaftszonen sollen Investitionen im Transportsektor fördern

Die Entwicklung der Sonderwirtschaftszonen in der Russischen Föderation stellt eine wesentliche Maßnahme der Regierung zur Steigerung der Wirtschaftsfähigkeit des Landes in ausgewählten Bereichen dar und dient der Förderung eines günstigen Investitionsklimas.

Neben den in Russland seit 2005 existierenden regionalen (Kaliningrad und Magadan) und den „punktuellen" (gewerblich-industriellen, technologisch-innovativen und den touristischen) Sonderwirtschaftszonen wurde vor kurzem ein weiterer Typ – die Sonderwirtschaftszonen für die Hafenwirtschaft (Hafen-SWZ) – entwickelt. Hierzu wurde vom russischen Präsidenten am 06.11.2007 das Änderungsgesetz zum Föderalen Gesetz Nr. 116 „Über die Sonderwirtschaftszonen in der RF" unterschrieben, das die Einführung von Hafen-SWZ regelt.

Mit der Einführung von Hafen-SWZ sollen die Investitionen im Transportsektor Russlands gefördert und die Wettbewerbsfähigkeit von russischen Häfen im Vergleich zum Ausland gestärkt werden. Dadurch soll eine bessere Integration Russlands in die Weltwirtschaft gewährleistet werden.

Nach dem Gesetz können die Hafen-SWZ auf den Gebieten von See-, Fluss- und Flughäfen für den Zeitraum von 49 Jahren gegründet werden. Die maximale Größe einer Hafen-SWZ ist auf 50 km² begrenzt, kann allerdings durch eine Verordnung der Regierung der RF erweitert werden.

Neben den bereits für die anderen „punktuellen" SWZ geltenden Steuervergünstigungen sind für Residenten der Hafen-SWZ zusätzliche Zollerleichterungen vorgesehen. So sind zum Beispiel die in die SWZ einzubringenden Waren nicht nur von Zoll- und Umsatzsteuerzahlungen, sondern auch von den Verbrauchssteuern (Akzisen) befreit. Wie auch für Residenten der gewerblich-industriellen SWZ werden die Residenten der Hafen-SWZ für die ersten fünf Kalenderjahre von der Entrichtung der Boden- und Vermögensteuer befreit. Der Verlustvortrag bei der Gewinnsteuer ist, im Gegenzug zum Regelfall von 10 Jahren, bei den Hafen-SWZ unbegrenzt möglich. Ferner besteht für russische Exporteure die Möglichkeit, die Umsatzsteuer nicht erst nach Überquerung der russischen Grenze, sondern gleich bei der Einbringung der Waren in die Hafen-SWZ erstattet zu bekommen. Im Gegensatz zu den anderen „punktuellen" SWZ können die bereits in den jeweiligen räumlichen Gebieten der Hafen-SWZ existierenden Betriebe in Genuss von Vorteilen der Hafen-SWZ kommen.

Von den potentiellen Investoren wird nach dem Gesetz erwartet, bei Neubau von Seehäfen mindestens 100 Mio. Euro, bei Neubau von Fluss- und Flughäfen mindestens 50 Mio. Euro und für die Instandsetzung der Infrastruktur von bereits bestehenden Häfen und Flughäfen mindestens 3 Mio. Euro zu investieren. Investoren sind ferner verpflichtet, Sicherheiten für die Abführung von Zöllen und Steuern bei der jeweiligen Zollstelle in bestimmter Höhe zu hinterlegen.

Residenten der Hafen-SWZ dürfen nur Unternehmen sein, die im räumlichen Gebiet der SWZ ansässig (registriert) sind und eine Investitionsvereinbarung mit der jeweiligen SWZ-Verwaltung abgeschlossen haben. Dabei dürfen die Residenten der Hafen-SWZ die Hafentätigkeit nach dem gesetzlich definierten Katalog und die Tätigkeit im Zusammenhang mit Gründung, Modernisierung und Inbetriebnahme von Infrastrukturobjekten in See-, Fluss- und Flughäfen ausüben. Das Gesetz bestimmt die Hafentätigkeit als Ladungs- und Entladungsarbeiten, Lagerungsdienstleistungen, Transport- und Speditionsleistungen, Instandsetzung von Schiffen und Wartungsarbeiten, Verarbeitung der biologischen Ressourcen, Vorbereitungsarbeiten zum Warenverkauf, Montage, Börsen- und Großhandel.

> Den Sonderstatus einer Hafen-SWZ beanspruchen zurzeit St. Petersburg, Ust-Luga, Murmansk, Noworossijsk, Wostotschnyj und Nachodka

Für die Auswahl der Hafen-SWZ führt das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung eine Ausschreibung durch. Den Sonderstatus einer Hafen-SWZ beanspruchen zurzeit folgende Seehäfen: St. Petersburg und Ust-Luga am Finnischen Meerbusen, Murmansk an der Barentssee, Noworossijsk am Schwarzen Meer, Wostotschnyj und Nachodka am Japanischen Meer. Die Flughäfen, die sich um den Status einer SWZ bewerben, sind Krasnojarsk und Domodedowo. Die Ergebnisse der Ausschreibung werden zum 30. April 2008 erwartet.

Insgesamt fördert die Errichtung der Hafen-SWZ die Rolle Russlands als Transitkorridor im Handel zwischen Westeuropa und Ostasien und könnte daher besonders für die Logistik der deutschen Unternehmen sehr vorteilhaft sein. ■

Руслан Суворов
руководитель отдела складской и производственной недвижимости компании Praedium

Рынок складских помещений Москвы и Московского региона

Итоги 2007-го и тенденции начала 2008 года

2007 год можно назвать беспрецедентным по динамике развития рынка складской недвижимости. Общий объем введенных в эксплуатацию качественных складских площадей по России составил около 1,1 млн. кв.м, из них около 900 тыс. кв.м пришлось на Московский регион. Одним из знаковых событий прошедшего года стало полное завершение строительства логистического комплекса «МЛП-Ленинградский терминал» общей площадью 200 тыс. кв.м, запущенного в 2004 году. В то же время необходимо отметить завершение строительства I фазы логистического комплекса «Северное Домодедово», общая площадь которого составила 558 тыс. кв.м, что является наибольшим объемом введенных площадей в рамках одного проекта.

Общий рост внешнеторгового оборота, активная экспансия новых торговых компаний, высокий спрос и масштабные объемы строительства, а также появление на рынке все большего количества новых профессиональных девелоперов – все это обуславливает столь динамичное развитие складского сегмента. Разрыв между спросом и предложением уменьшается, на рынке появляется конкуренция между проектами, а также небольшая доля свободных площадей, готовых к въезду.

Предложение

За 2007 год в Московском регионе было введено в эксплуатацию около 900 тыс. кв.м качественных складских площадей, что в 2 раза превышает показатель прошлого года, и, таким образом, общее предложение составляет 3 млн. кв.м, а общий прирост составил 43%.

Динамичное развитие, связанное с сохраняющимся превышением спроса над предложением качественных складских площадей, продолжается. Новое предложение спекулятивных складских площадей было полностью поглощено. Прирост качественных складских площадей в первом полугодии 2007 г. оказался не столь активным: было введено порядка 110 тыс. кв.м качественных складских площадей. Во втором полугодии ситуация на рынке заметно изменилась: в эксплуатацию было введено около 790 тыс. кв.м.

> Динамичное развитие, связанное с сохраняющимся превышением спроса над предложением качественных складских площадей, продолжается

Спрос

В 2007 году наблюдался высокий спрос на качественные складские помещения, о чем свидетельствует крайне низкий уровень вакантных площадей: на класс А – менее 1%, на класс В – 3%. Подавляющее большинство качественных складских комплексов сдается в аренду на стадии строительства.

Основной объем спроса приходится на склады класса А, где размер запрашиваемой площади варьируется от 2,5 тыс. до 50 тыс. кв.м. Существующие складские проекты в основном способны удовлетворить спрос на блоки от 5 тыс. или даже 10 тыс. кв.м, и только единичные девелоперы предлагают блоки от 2,5 тыс. кв.м.

Наибольший спрос предъявляется на складские помещения от 10 тыс. кв.м, он составляет половину от об-

Ruslan Suworow
Leiter der Abteilung für Lager- und Produktionsimmobilien des Unternehmens Praedium

Der Markt für Lagerräume in Moskau und in der Moskauer Region

Eine Bilanz von 2007 und der Trend für 2008

Die Entwicklung des Marktes für Lagerimmobilien kann man 2007 als präzedenzlos bezeichnen. Das Gesamtvolumen der in Betrieb genommenen Lagerräume addierte sich landesweit auf 1,1 Mio. Quadratmeter. 900 000 davon entstanden allein in der Moskauer Region. Eines der bedeutendsten Ereignisse des vergangenen Jahres ist die Fertigstellung des Logistikterminals MLP – Leningrader Terminal mit einer Gesamtfläche von 200 000 Quadratmetern. Außerdem sollte der Abschluss der ersten Bauphase des Terminals Sewernoje Domodedowo mit einer Gesamtfläche von 558 000 Quadratmetern erwähnt werden. Das ist die größte Lagerfläche, die im Rahmen eines einzigen Projektes fertig gestellt wurde.

Der Anstieg des Außenhandelsumsatzes, eine aktive Markteroberung durch neue Handelsunternehmen, hohe Nachfrage und ein enormes Bauvolumen bestimmen eine dynamische Entwicklung der Lagerbranche. Auf den Markt kommen neue hochqualifizierte Projektentwickler.

Die Lücke zwischen dem Angebot und der Nachfrage wird geschlossen. Es kommt langsam zum Wettbewerb zwischen den Lagerprojekten und sogar zu einem geringen Leerstand.

Angebot

Rund 900 000 Quadratmeter hochwertiger Lagerflächen sind 2007 in der Moskauer Region in Betrieb genommen worden. Das ist doppelt so viel wie im Vorjahr. Das gesamte Angebot beträgt nun drei Mio. Quadratmeter, der Gesamtzuwachs liegt bei 43 Prozent.

Eine dynamische Entwicklung des Marktes setzt sich aber fort. Der Überhang der Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Lagerräumen bestimmt die Lage nach wie vor. Das neue spekulative Angebot wurde bereits restlos absorbiert.

Im ersten Halbjahr 2007 war der Zuwachs an hochwertigen Lagerräumen nicht so hoch: Nur etwa 110 000 Quadratmeter Lagerflächen wurden bis Mitte des Jahres in Betrieb

ANZEIGE

BUSINESS HOTEL «PROTON» БИЗНЕС-ОТЕЛЬ «ПРОТОН»

★★★★

Das Business-Hotel „Proton“ befindet sich in einem ökologisch sauberen Gebiet Moskaus, in der Nähe des Parks „Fili“ und 15 Minuten vom Kreml entfernt.

Bei uns finden Sie 89 komfortable Zimmer, Restaurant, Bar, Empfangssaal, Business-Zentrum, Konferenzsaal, Fitnessraum, Sauna, Billard, Parkplätze, Mietwagen.

Hoher Standard bei der Ausstattung der Hotelzimmer und der Geschäftsräume und moderne technische Einrichtung ermöglichen Ihnen vielfältige Treffen, Verhandlungen und Videokonferenzen.

★★★★

121087 Moskau • Nowosawodskaja Ul. 22
Tel.: +7 (495) 797 3300 - 13
Fax: +7 (495) 797 3300 - 66
htproton@dol.ru • www.protonhotel.ru

Руслан Суворов
Рынок складских помещений Москвы и Московского региона

Качественные складские помещения пользуются в Москве и Подмосковье большим спросом. Большинство арендуются еще до окончания строительства.

Hochwertige Lagerflächen sind in und um Moskau hoch begehrt: Die meisten werden bereits vor der Fertigstellung gepachtet.

щего объема спроса, сохраняется стабильный спрос на блоки 5 – 10 тыс. кв.м.

Ставки

Сохранение растущего спроса на качественные складские помещения, а также рост стоимости строительства вызвали рост арендных ставок, за 2007 год он составил более 8% – со 120$ до 130$ за кв.м в год. Наблюдается и рост эксплуатационных расходов, что вызвано ростом расходов на обслуживание складских комплексов.

Прогноз на 2008 год:

- Усиление конкуренции между объектами из-за увеличения предложения, но при этом дефицит качественных складских площадей по-прежнему сохранится.
- Сохранение дефицита качественных складских площадей в Северо-Западном направлении.
- Активное развитие регионального рынка.
- Рост арендных ставок на качественные складские помещения в пределах 5–10% в связи с ростом стоимости строительства и превышением спроса над предложением.
- Развитие спроса, обусловленное укрупнением торговых компаний, общим экономическим развитием и ростом объемов розничной торговли.
- В 2008 году заявлено к вводу в эксплуатацию около 1,4 млн. кв.м качественных складских площадей, но поскольку сроки ввода часто переносятся, реальный объем качественных складских площадей может составить порядка 60% от запланированного.
- Увеличение инвестиционной активности, как в Москве, так и на региональных рынках.

Ruslan Suworow
Der Markt für Lagerräume in Moskau und in der Moskauer Region

genommen. Im zweiten Halbjahr hat sich die Lage spürbar verändert: Weitere 790 000 Quadratmeter kamen hinzu.

Nachfrage

2007 war die Nachfrage nach hochwertigen Lagerräumen sehr rege. Dies belegt der äußerst niedrige Leerstand: weniger als ein Prozent in der Klasse A und rund drei Prozent in der Klasse B. Die meisten hochwertigen Lagerkomplexe werden noch vor deren Fertigstellung gepachtet.
Der Bedarf an Lagerräumen der Klasse A ist am höchsten. In diesem Segment werden Flächen zwischen 2 500 und 50 000 Quadratmetern gesucht.
Die bestehenden Lagerprojekte können jedoch einer Nachfrage erst ab 5 000 oder sogar ab 10 000 Quadratmeter entsprechen. Nur einzelne Entwickler bieten Einheiten ab 2 500 Quadratmeter.
Am stärksten werden Lagerräume ab 10 000 Quadratmeter nachgefragt. Dieser Bereich stellt die Hälfte der Gesamtnachfrage. Auch die Nachfrage nach Einheiten zwischen 5 000 und 10 000 Quadratmetern bleibt stabil.

Raten

Die wachsende Nachfrage und steigende Baukosten bestimmen die Entwicklung des Pachtzinses: Um mehr als acht Prozent ist er 2007 gestiegen, von 120 auf 130 US-Dollar pro Quadratmeter im Jahr. Auch die Betriebskosten zeigen den Trend nach oben, was durch die steigenden Ausgaben für die Betreuung der Lagerkomplexe bedingt wird.

Prognose für 2008

- Das zunehmende Angebot macht den Wettbewerb zwischen den Lagerobjekten härter. Der Mangel an hochwertigen Lagerräumen bleibt aber bestehen;
- Insbesondere bleibt der Mangel an hochwertigen Lagerräumen nordwestlich von Moskau bestehen;
- Rege Entwicklung des Marktes in den Regionen;
- Der Pachtzins für hochwertige Lagerräume steigt um fünf bis zehn Prozent. Grund dafür sind gestiegene Baukosten und der anhaltende Nachfrageüberhang;
- Die gesamte Wirtschaftsentwicklung, Vergrößerung von Handelsketten und wachsendes Umsatzvolumen im Einzelhandel stärken die Nachfrage;
- 2008 wird geplant, rund 1,4 Mio. Quadratmeter hochwertiger Lagerräume in Betrieb zu nehmen. Da die Fertigstellung aber oft verschoben wird, bleibt das reale Volumen bei 60 Prozent des geplanten.
- Die Investitionsaktivität in Moskau und den Regionen steigt.

ANZEIGE

PRÆDIUM
COMMERCIAL REAL ESTATE SERVICES

MAXIMIZING YOUR BUSINESS EFFICIENCY

Professional Commercial Real Estate Services to Investors, Owners and Occupiers

(495) 780-6600
www.praedium.ru
Offices • Warehouses • Land plots • Consulting

Вели Полат
директор Lufthansa Cargo в России и СНГ

«Доросли до лидера»

С недавнего времени Lufthansa Cargo совершает рейсы в два аэропорта в Москве

Lufthansa Cargo занимает лидирующую позицию среди всех представленных в России иностранных авиакомпаний-грузоперевозчиков. Недавно Lufthansa Cargo переехала из Шереметьево-2 в аэропорт Домодедово и совершает теперь грузоперевозки в Москве через два аэропорта. Интервью с Вели Полатом, директором Lufthansa Cargo в России и СНГ.

Господин Полат, в марте этого года Lufthansa сменила аэропорт в Москве и теперь совершает пассажирские рейсы и авиаперевозки не в Шереметьево-2, а в Домодедово. Что явилось причиной переезда?
Это решение Lufthansa приняла по стратегическим соображениям, и касается оно большей частью пассажирских перевозок. Но так как большая часть грузов в Москву и из Москвы перевозится в грузовых кабинах пассажирских самолетов, это решение коснулось и нас. Но наш грузовой самолет MD-11F как и раньше совершает рейсы в аэропорт Шереметьево. Я думаю, для наших клиентов это только плюс.

Каково значение Lufthansa Cargo в России, какую позицию она занимает на рынке?
Так как у нас нет разрешения перевозить грузы по территории России, мы ограничиваемся перевозками в и из России. К сожалению, на сегодняшний день не существует достоверной статистики по рынку грузоперевозок. Поэтому мы не можем с уверенностью говорить о нашей позиции на рынке. Но некоторые индикаторы указывают на то, что среди иностранных авиакомпаний-грузоперевозчиков, представленных в России, Lufthansa Cargo занимает лидирующую позицию.

Каково значение российского рынка для Lufthansa Cargo в настоящее время, видите ли Вы потенциал его развития в будущем?
Россия, наряду с Китаем и Индией, является одной из самых быстроразвивающихся стран мира. Это также отражается на авиагрузоперевозках. Особенность российского рынка грузовых авиаперевозок состоит в том, что большая часть груза – импорт. Только незначительная часть товаров производится в России на экспорт. Так как покупательная способность россиян растет, увеличивается и потребление высококачественной импортной продукции. Мы думаем, что все больше иностранных поставщиков автомобильной промышленности в ближайшем будущем откроют свои представительства и даже будут производить в России. Но, скорее всего, сначала будет обслуживаться российский внутренний рынок.

Какой сервис Вы предлагаете своим клиентам?
Мы предлагаем авиаперевозки из одного аэропорта в другой в рамках международной логистической системы. При этом клиент выбирает сам, как быстро должен быть доставлен его груз в аэропорт назначения. Заказчик может выбрать для определенного груза различный дополнительный сервис. Это уместно, например, для перевозки скота, быстропортящихся или дорогостоящих товаров.

В какие аэропорты России еще Lufthansa Cargo совершает рейсы?
С прямыми пассажирскими рейсами мы осуществляем перевозки через аэропорты Домодедово, Шереметьево, аэропорты Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Самары и Екатеринбурга. В настоящее время мы также предлагаем перевозку грузов через Шереметьево в другие места назначения. Из Шереметьево грузы развозятся в другие города России на грузовиках. ■

Veli Polat
dem Direktor von Lufthansa Cargo in Russland und der GUS

„Eine führende Position eingenommen“

Lufthansa Cargo steuert seit kurzem zwei Zielflughäfen in Moskau an

Lufthansa Cargo hat eine führende Position unter den ausländischen Cargo-Airlines in Russland. Seit dem Umzug der Lufthansa an den Flughafen Domodedowo fliegt das Unternehmen zwei Moskauer Flughäfen an. Ein Interview mit Veli Polat, dem Direktor von Lufthansa Cargo in Russland und der GUS.

Russland gehört zu den am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt – davon profitiert auch Lufthansa Cargo.

Россия – одна из самых быстрорастущих стран мира. Lufthansa Cargo от этого в выигрыше.

Herr Polat, mit dem Start des Sommerflugplans am vergangenen März hat Lufthansa den Moskauer Zielflughafen für ihre Passagier- und Frachtflüge gewechselt. Statt bislang Scheremetjewo 2 fliegt sie nun Domodedowo an. Was waren die Gründe für den Umzug?

Diese Entscheidung hat Lufthansa aus strategischen Gründen getroffen und betrifft hauptsächlich den Passagierverkehr. Da aber ein Großteil unserer Fracht von und nach Moskau in den Laderäumen der Passagier-Flugzeuge transportiert wird, hat diese Entscheidung auch Auswirkungen auf Lufthansa Cargo. Mit unserer Frachtmaschine MD-11F fliegen wir jedoch weiter nach Scheremetjewo und sind deshalb in der glücklichen Lage, unseren Kunden beide Flughäfen in Moskau anzubieten.

Welche Rolle spielt Lufthansa Cargo beim Warenverkehr in Russland? Wie ist Ihre Marktposition?

Da wir keine Waren innerhalb von Russland befördern dürfen, beschränken sich unsere Dienste auf den Warenverkehr von und nach Russland. Leider gibt es keine zuverlässigen Marktstatistiken, so dass wir unsere Marktposition nicht genau bestimmen können. Aufgrund einiger Marktindikatoren können wir jedoch sagen, dass Lufthansa Cargo unter den ausländischen Cargo Airlines, die nach Russland operieren, eine führende Position eingenommen hat.

Welche Bedeutung hat der Russische Markt für Lufthansa Cargo zurzeit und wo sehen Sie Entwicklungspotenzial in der Zukunft?

Russland gehört nach China und Indien zu den am schnellsten wachsenden Ländern der Welt und entsprechend zeigt sich dieser Trend auch im Luftfrachtmarkt. Die Besonderheit des russischen Luftfrachtmarkts ist ein starkes Gewicht auf der Importseite, wenige Güter werden für den Export im Land selbst produziert. Und durch den Anstieg der Kaufkraft wird der Verbrauch an hochwertigen Importgütern weiterzunehmen. Wir erwarten, dass sich zunehmend die Zulieferer der Automobilindustrie in Russland niederlassen und hier produzieren werden. Allerdings wird sich diese Produktion zunächst wohl auf den Binnenmarkt konzentrieren.

Welchen Service bieten Sie Ihren Kunden?

Unsere Luftfrachtdienstleistung betrifft den Transport von Flughafen zu Flughafen im Rahmen eines weltweiten logistischen Netzes. Dabei bieten wir zeitdefinierte Services an, unter denen der Kunde wählen kann, wie schnell seine Ware am Zielflughafen ankommen soll. Zusätzlich können die Kunden warenspezifische Dienstleistungen – so genannte „Specials“ – wählen, die für ihre Fracht geeignet sind. Das betrifft beispielsweise Tiere, Wertfracht oder verderbliche Güter.

Wie viele Flughäfen steuert Lufthansa Cargo in Russland an und welche sind das?

Mit direkten Passagierflügen bedienen wir als Lufthansa Cargo die Flughäfen Domodedowo, Scheremetjewo, St. Petersburg, Nischnij Nowgorod, Samara und Jekaterinburg. Zurzeit bieten wir über unseren Transitstation in Scheremetjewo ebenso mehrere russische Ziele an, die über LKW's bedient werden. ■

Через логистику к успеху

Федеральный союз логистики (BVL) вручил немецкому производителю сельскохозяйственной техники CLAAS Германскую логистическую премию

Осенью 2007 года общество с ограниченной ответственностью Claas из Гарзенвинкеля (Северный Рейн-Вестфалия) было отмечено Германской логистической премией. Фирма была награждена за успешно реализованную программу цепей поставок на международном уровне под названием «Объединиться, чтобы расти вместе».

Общество с ограниченной ответственностью Claas имеет свои представительства во всем мире. Зерноуборочные комбайны Claas лидируют на европейском рынке, а силосоуборочные – на мировом. Продуктовая линейка Claas охватывет практически все виды сельскохозяйственной техники: тракторы, зерноуборочные и силосоуборочные комбайны, кормозаготовительную технику для скашивания, ворошения и валкования. С 8200 сотрудниками, годовым оборотом 2,3 млрд. евро и доходом с оборота в 5,6%, в 2006 году «Клаас» продолжил свой курс на увеличение прибыли.

С 2005 года Claas поставляет по железной дороге с завода из Германии на свой завод в Краснодаре, в 1540 километрах к югу от Москвы, детали. Там происходит последняя стадия монтажа больших зерноуборочных комбайнов. Бюлент Илери, руководитель подразделения транспорта и логистики концерна Claas: «Снабжение нашего российского завода должно происходить надежно и своевременно. Поэтому наивысшая надежность необходима как раз в железнодорожном транспорте, как экономически наиболее рациональном транспортном средстве».

Толчком для разработки и реализации программы «Объединиться, чтобы расти вместе» стали интернационализация бизнеса, его высокая цикличность, высокая степень сложноси продукции и необходимость стандартизации качества продукции заводов Claas по всему миру. В 2004 году концепция стартовала. Ее главной задачей являлось создание логистических предпосылок для дальнейшего роста компании. Закупки, производство, транспортная логистика и логистика запасных деталей, а также сервис были интегрированы в программу равным образом. Вся цепь поставок тщательно отслеживаетя – от поставщика до потребителя.

Этот обширный проект стал возможным только после осознания топ-менеджерами концерна Claas необходимости международной интегрированности сети закупок, производства и сервиса для увеличения прибыли на глобальном рынке. В рамках программы были проанализированы, по-новому разработаны и скоординированы между собой глобальные процессы взаимодействия внутри концерна. Логистика стала для Claas связующим звеном и двигателем увеличения прибыли. Благодаря целенапрвленности и согласованным действиям руководства концерна и руководителей производства внедрить программу удалось в течение всего трех лет.

На жюри под председательством профессора доктора Ханса-Олафа Хенкеля это достижение произвело большое впечатление: «Таких результатов можно добиться только совместными усилиями. Жюри считает, что именно программа „Объединиться, чтобы расти вместе“ стала двигателем успеха прошедших лет», – сказал на церемонии вручения премии Хенкель.

Claas: mit Logistik zum Erfolg

Unternehmen CLAAS mit dem Deutschen Logistik-Preis ausgezeichnet

Im vergangenen Herbst wurde das Unternehmen CLAAS KGaA mbH aus dem ostwestfälischen Harsewinkel mit dem Deutschen Logistik-Preis der Bundesvereinigung Logistik (BVL) geehrt. CLAAS erhielt die Auszeichnung für sein realisiertes Konzept einer internationalen Supply-Chain-Initiative unter dem Titel „Zusammenwachsen, um zusammenzuwachsen".

CLAAS ist ein weltweit operierendes Unternehmen im Markt für Landmaschinen. Bei der Getreideernte ist CLAAS mit seinen Mähdreschern die Nummer 1 in Europa, bei der Futterernte mit Feldhäckslern Weltmarktführer. CLAAS versteht sich als Systemanbieter, der mit seinen Traktoren, Mähdreschern und Futtererntemaschinen, Feldhäckslern, Mähwerken, Heuwendern und Ballenpressen die gesamte Bandbreite der Erntetechnik abdeckt. Mit 8 200 Beschäftigten, einem Umsatz von 2,3 Milliarden Euro einer Umsatzrendite von 5,6 Prozent hat CLAAS im Jahr 2006 seinen Kurs eines profitablen Wachstums fortgesetzt.

Во многом благодаря своей продуманной логистике фирма Claas занимает ведущее место в Европе по производству сельскозозяйственной техники.

Claas ist mit seinen Landmaschinen führend in Europa – nicht zuletzt dank einer ausgefeilten Logistik.

Seit 2005 gibt es eine Schienenverbindung zwischen dem deutschen CLAAS-Werk und dem russischen Werk in Krasnodar, 1 540 Kilometer südlich von Moskau. Dort erfolgt die Endmontage von Großmähdreschern. Bülent Ileri, Leiter Transportlogistik der CLAAS-Gruppe: „Die Belieferung unseres russischen Werks muss zuverlässig und termingerecht erfolgen. Deshalb ist gerade beim Schienenverkehr als wirtschaftlich sinnvollem Transportmittel höchste Zuverlässigkeit absolut notwendig."

Auslöser für das im vergangenen Herbst von der BVL ausgezeichnete Projekt waren die Internationalisierung des Geschäftes, seine hohe Zyklizität, die Komplexität der Produkte und die Notwendigkeit, unternehmensweit einheitliche Standards zu setzen. Im Jahr 2004 startete CLAAS eine internationale Supply-Chain-Initiative, um die logistischen Voraussetzungen für weiteres Wachstum zu schaffen. In die Initiative wurden Einkauf, Produktion, Transportlogistik und Ersatzteillogistik samt Service gleichermaßen einbezogen. Die CLAAS-Supply-Chain-Initiative lässt sich entlang der gesamten Lieferkette vom Lieferanten zum Kunden nachvollziehen.

Möglich wurde dieses umfassende Projekt, weil die operativen Produktgesellschaften und die Geschäftsführung der CLAAS-Gruppe gemeinsam erkannten, dass nur ein weltweit integriertes Einkaufs-, Produktions- und Servicenetzwerk die Basis für profitables Wachstum auf globaler Ebene bildet. In der konzernweiten Supply-Chain-Initiative wurden die globalen Wertschöpfungsprozesse hinterfragt, neu gestaltet und konsequent aufeinander abgestimmt. Die Logistik wurde für CLAAS zum ressortübergreifenden Motor für profitables Wachstum. Das gemeinsame Bekenntnis von Geschäftsführung und operativen Einheiten zu den definierten Zielen und dem vereinbarten Vorgehen hat zu einer schnellen Umsetzung in nur drei Jahren geführt.

Die Jury unter Vorsitz von Professor Dr. Hans-Olaf Henkel zeigte sich beeindruckt von dieser Leistung: „Dies alles kann nur im Team gelingen, und die internationale Supply-Chain-Initiative bei CLAAS erscheint der Jury als Motor und Herz des Erfolges in den vergangenen Jahren", so Henkel.

Д-р тех. наук, проф. Уве Майнберг
Фраунгоферский прикладной центр логистического системного планирования и информационных систем (ALI)

Ситемы IT в логистике

В настоящее время логистика приобретает очень большое значение в России, о чем свидетельствует количество проводимых в этом году логистических мероприятий и интерес к ним специалистов. Западная Европа относится к лидерам инновационного развития логистики. Международное признание и успех европейских логистических решений основан во многом на инновационных прикладных научно-исследовательских работах по заказу промышленности, которые проводит в том числе Фраунгоферское общество (Германия). С конца 2005 года оно представлено и в Москве.

Фраунгоферское общество

Фраунгоферское общество является ведущей европейской организацией в области прикладных исследований. Уже более 50 лет это объединение научно-исследовательских институтов проводит прикладные исследования в непосредственном сотрудничестве с предприятиями промышленности. Государственные учреждения (например, министерства) также являются его заказчиками. Спектр нашей деятельности охватывает практически все сферы, представляющие экономический интерес для клиентов. Все учреждения Фраунгоферского общества вносят вклад в повышение конкурентоспособности его заказчиков – с помощью системных и технологических инноваций. При этом экономическая эффективность решений имеет первостепенное значение.

Фраунгоферское общество сотрудничает с предприятиями различной величины. Этот опыт позволяет нам найти оптимальное решение для предприятия любого размера и любого уровня развития и, конечно, воплотить его в жизнь.

Результативность и успех Фраунгоферского общества отражают следующие цифры и факты:

- 56 институтов Фраунгоферского общества в 40 разных городах Германии
- 13 000 сотрудников
- Годовой объем исследований: ок. 1,3 млрд. евро
- Годовой объем заказов: ок. 1 млрд. евро
- Филиалы в Европе, США, Азии и на Ближнем Востоке

С октября 2005 года в Москве действует представительство Фраунгоферского общества. Московский офис открывает доступ к услугам Фраунгоферских институтов, проводит ознакомительные презентации и содействует сотрудничеству Фраунгоферского общества с российскими промышленными предприятиями и государственными учреждениями. Его предложения ориентированы прежде всего на российские предприятия, желающие использовать услуги и долголетний опыт Фраунгоферского общества для своего инновационного развития.

С середины 2007 года усиленно продвигаются услуги в сфере производственной логистики, в частности, планирование и организация логистических и промышленных парков, а также аэропортовая логистика.

Производственная логистика

Сегодня каждое предприятие вынуждено отстаивать свое право на существование в условиях глобальной конкуренции. Помимо инновационных и высококачественных продуктов вклад в конкурентоспособность и способность к кооперации предприятия вносит несомненно также и оптимальная организация его процессов. Решающая роль при этом отводится производственной логистике: необходимо правильно организовать все процессы на производстве и оптимально использовать современные технические ресурсы. Фраунгоферское общество занимается этой проблемой на протяжении десятилетий и обладает большим опытом в данной области. Были разработаны технологии и средства эффективной поддержки процессов планирования и управления. Организация оптимальной производственной логистики для каждого отдельного предприятия поддерживается не только с помощью аналитических расчетных инструментов, но также и с помощью моделирования. Нашу компетентность в данной сфере подтверждают многие успешные проекты в международной автомобильной, машиностроительной или химической промышленности. Также торговые предприятия и предприятия сферы услуг извлекают пользу от использования наших ноу-хау.

Prof. Dr.-Ing. Uwe Meinberg
Fraunhofer Anwendungszentrum Logistiksystemplanung
und Informationssysteme

IT-Systeme in der Lieferkette

Die Logistik hat mittlerweile auch in Russland einen sehr großen Stellenwert, wie allein die Anzahl der Veranstaltungen in diesem Jahr und ihre (erwarteten) Besucherzahlen belegen. Westeuropa zählt sicher ohne Übertreibung zu den Zentren für innovative Entwicklungen in der Logistik weltweit. Ein wesentlicher Grundstein für den weltweiten Erfolg europäischer Logistiklösungen ist in der innovativen anwendungsorientierten Industrieforschung zu sehen, die u. a. von der deutschen Fraunhofer-Gesellschaft betrieben wird. Sie ist seit Ende 2005 auch in Moskau vertreten.

Die Fraunhofer-Gesellschaft

Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa. Sie betreibt seit mehr als 50 Jahren anwendungsorientierte Forschung in unmittelbarer Zusammenarbeit mit Unternehmen der Industrie. Auch öffentliche Einrichtungen (z. B. Ministerien) gehören zu den Auftraggebern. Mit unserem Tätigkeitsspektrum decken wir nahezu jeden Bereich ab, der für unsere Auftraggeber von wirtschaftlichem Interesse ist. Alle Fraunhofer-Einrichtungen tragen mit system- und technologieorientierten Innovationen zur Wettbewerbsfähigkeit ihrer Kunden bei. Dabei steht die Wirtschaftlichkeit der Lösungen selbstverständlich im Vordergrund.
Die Fraunhofer-Gesellschaft ist seit ihrer Gründung in der Zusammenarbeit mit Unternehmen aller Größenordnungen erfahren. Damit sind wir in der Lage, für jede Unternehmensgröße und für jeden Entwicklungsstand eines Unternehmens die passenden Lösungen zu finden und natürlich auch umzusetzen.
Die Leistungsfähigkeit und der Erfolg der Fraunhofer-Gesellschaft zeigen sich anhand der folgenden Zahlen und Fakten:

- 56 Fraunhofer-Institute in Deutschland an 40 verschiedenen Standorten
- 13 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- ca. 1,3 Mrd. € Forschungsvolumen jährlich
- ca. 1 Mrd. € Auftragsvolumen jährlich
- Niederlassungen in Europa, USA, Asien und im Nahen Osten

Seit Oktober 2005 betreibt die Fraunhofer-Gesellschaft eine Repräsentanz in Moskau. Über diese werden die allgemeinen Angebote der Fraunhofer-Institute durch Präsentationen und direkten Zugang auf Unternehmen und öffentliche Einrichtungen in Russland vermittelt. Unsere Angebote richten sich dabei in besonderem Maße an russische Unternehmen, die Dienstleistungen und die langjährigen Erfahrungen der Fraunhofer-Gesellschaft für ihre innovative Entwicklung nutzen wollen.
Seit Mitte 2007 werden verstärkt Dienstleistungen in den Bereichen Produktionslogistik, im Zusammenhang mit der Entwicklung und dem Aufbau von Logistikparks/Industrieparks und der Flughafenlogistik propagiert.

Produktionslogistik

Jedes Unternehmen muss sich heute im globalen Wettbewerb behaupten. Neben innovativen und qualitativ hochwertigen Produkten tragen natürlich auch optimale Abläufe im Unternehmen zu seiner Wettbewerbsfähigkeit und zu seiner Kooperationsfähigkeit bei. Die Produktionslogistik nimmt in diesem Zusammenhang eine bedeutende Rolle ein. Hier stellt sich den Unternehmen die Aufgabe, die richtige Kombination aus der optimalen Organisation der Prozessabläufe und dem Einsatz moderner technischer Ressourcen zu finden. Die Fraunhofer-Gesellschaft ist mit dieser Problematik seit Jahrzehnten vertraut und verfügt über entsprechend große Erfahrung mit entsprechenden Projekten. Wir haben viele Methoden und Werkzeuge entwickelt, um Planungs- und Managementprozesse effizient zu unterstützen. Die Gestaltung einer unternehmensspezifischen optimalen Produktionslogistik wird z. B. nicht nur mit analytischen Berechnungswerkzeugen, sondern auch mit dem Einsatz der Simulation unterstützt. Viele erfolgreiche Projekte in der internationalen Automobil-, Maschinenbau- oder chemischen Industrie belegen unsere Kompetenzen. Auch Handels- und Dienstleistungsunternehmen profitieren von der Nutzung unseres Know-hows.
Grade im Zusammenhang mit modernen Lösungen der Informationsverarbeitung stehen wir unseren Partnern auch mit speziell entwickelten IT-Systemen zur Verfügung. Ob es um die Einführung moderner Identifikationstechnologien (z.B. RFID) oder kundenspezifischer Softwaresysteme (z.B. Materialflusssteuerung, Fuhrparkmanagement, Supply-chain-Management) geht: Unsere

Д-р тех. наук, проф. Уве Майнберг
Ситемы IT в логистике

В области современных решений по обработке информации мы предлагаем нашим клиентам специально разработанные IT-системы. Наши решения в сфере современных идентификационных технологий (например, методы радиочастотной идентификации) или индивидуальных систем программного обеспечения (например, управление материальными потоками, парком транспортного хозяйства, цепочками поставок), всегда нацелены на оптимизацию производственной логистики.

При этом мы также развиваем отдельные инновационные компоненты, такие как, например, «интеллектуальный автопогрузчик», обладающий рядом различных функций, или автоматический Шаттл-транспорт для плоскостной транспортировки или для оптимизированных процессов на многоярусных складах.

Логистические/ промышленные парки

Именно в быстро развивающихся отраслях экономики взаимодействие между предприятиями является наиболее значимым фактором успеха. Поэтому появляются логистические и промышленные парки, объединяющие компетенции разных предприятий. Фраунгоферское общество обладает международным опытом в постановке, конципировании и развитии подобных парков.

Мы предлагаем нашим клиентам инструменты эффективного проектирования. При этом мы оказываем поддержку в тематической организации парков в целях упрощения и ускорения размещения подходящих предприятий. Смежные парки для автомобильной промышленности в Европе, промышленные парки в Китае и различные логистические парки в окрестностях портов и аэропортов отражают наши компетенции в данной области.

Аэропортовая логистика

Аэропорты интегрированы в международную сеть и предоставляют услуги в области пассажирских перевозок и фрахта. Участники сети одновременно взаимодействуют и конкурируют друг с другом. Современный аэропорт может быть успешным только в тех случаях, когда он предлагает экономически выгодные и в то же время безопасные услуги на очень высоком уровне. Фраунгоферское общество обслуживает уже более 10 лет различные международные аэропорты.

Растущее количество пассажиров и увеличивающиеся объемы воздушного фрахта постоянно ставят новые требования. Мы участвуем в разработке новых поколений самолетов (например, A380). При этом наше общество также оптимизирует транспортное сообщение на площадке для обслуживания самолетов и обеспечивает оптимальное использование ресурсов (технических средств и персонала) с помощью технологий моделирования. Безопасность и комфорт пассажиров являются в настоящий момент наиболее актуальными вопросами, а также непременной основой наших проектов.

В данном случае предметом исследования является оптимизированная организация терминалов по отношению к управлению комплексными потоками пассажиров (привокзальная площадь, воздушная зона, торговые центры аэропорта), так же, как и развитие грузовых аэровокзалов, соответствующих всем современным требованиям экономной и быстрой перевалки грузов. Ключевыми задачами нашей работы являются не только организационные аспекты, но и вопросы обработки информации и применяемая техника (в частности, для решения логистических задач).

Контактная информация:
д-р тех. наук, проф. Уве Майнберг
E-mail: uwe.meinberg@ali.fraunhofer.de
Тел. +49 173 260 4887

Prof. Dr.-Ing. Uwe Meinberg
IT-Systeme in der Lieferkette

Lösungen tragen stets zur Optimierung der Produktionslogistik bei. Dabei entwickeln wir auch innovative Einzelkomponenten, wie z. B. den „intelligenten Gabelstapler“, der verschiedene Services zur Verfügung stellt oder automatische Shuttle-Fahrzeuge für den Flächentransport oder für optimierte Abläufe in Hochregallagern.

Logistikparks/Industrieparks

Grade in schnell wachsenden Wirtschaftsbereichen ist die Kooperation zwischen Unternehmen ein bedeutender Erfolgsfaktor. In diesem Zusammenhang entstehen vermehrt Logistik- und Industrieparks, in denen (komplementäre) Kompetenzen gebündelt werden. Die Fraunhofer-Gesellschaft hat internationale Erfahrung mit der Entwicklung, Konzeption und dem Aufbau solcher Parks gesammelt. Diese Erfahrungen und entsprechend entwickelte Werkzeuge zur effizienten Projektbearbeitung stehen unseren Kunden zur Verfügung. Dabei unterstützen wir sie auch in der thematischen Ausrichtung der Parks, um die Ansiedlung von geeigneten Unternehmen zu vereinfachen und zu beschleunigen. Zulieferparks für die Automobilindustrie in Europa, Industrieparks in China und verschiedene Logistikparks in der Umgebung von Häfen und Flughäfen zeigen unsere Kompetenzen in diesem Themenfeld.

Airportlogistik

Flughäfen sind mit ihren Leistungsangeboten im Passagier- und im Frachtbereich in ein weltweites Netz eingebunden. Selbstverständlich besteht in diesem Netz die Notwendigkeit der Kooperation, aber gleichzeitig auch ein großer Wettbewerb. Ein moderner Flughafen kann sich in beiden Hinsichten nur dann behaupten, wenn er seine Services auf hohem Niveau und wirtschaftlich attraktiv bei gleichzeitig hohem Sicherheitsstandard bieten kann. Seit über zehn Jahren betreut die Fraunhofer-Gesellschaft verschiedene internationale Flughäfen.
Das wachsende Passagieraufkommen und auch zunehmende Luftfracht erzeugen immer wieder neue Herausforderungen. Wir unterstützen bei der Vorbereitung auf neue Flugzeuggenerationen (z. B. A380). Wir optimieren auch in diesem Zusammenhang die Verkehre auf dem Vorfeld und wir unterstützen, z. B. durch unsere Simulation, den optimalen Ressourceneinsatz (Gerät und Personal). Aktuell sind besonders Fragen der sicheren und gleichzeitig komfortablen Abfertigung von Passagieren Brennpunkte unserer Projekte.
Die im Hinblick auf die Bewältigung von komplexen Passagierströmen optimierte Gestaltung von Terminals (landside, airside, malls) ist dabei genau so ein Thema wie die Entwicklung von Cargoterminals, die allen modernen Anforderungen an einen wirtschaftlichen und schnellen Frachtumschlag entsprechen. Dabei stehen nicht nur organisatorische Aspekte, sondern selbstverständlich auch Fragen der Informationsverarbeitung und der zu nutzenden Technik (z. B. für die Logistik) im Fokus unserer Arbeiten.

Kontakt:
Prof. Dr.-Ing. Uwe Meinberg
Mail: uwe.meinberg@ali.fraunhofer.de
Tel.: +49 173 260 4887

Тино Гершлер
генеральный директор компании RRL – Russian Rail Logistics GmbH

Транссиб начинается в Германии

22–25 апреля в московском «Экспоцентре» пройдет крупнейшая выставка по грузоперевозкам, транспорту, логистике в России, СНГ и странах Балтии «ТрансРоссия 2008». Ольга Силантьева встретилась с одним из немецких участников, Тино Гершлером, генеральным директором компании RRL – Russian Rail Logistics GmbH, и выяснила, какие перспективы видит немецкая фирма в бурно развивающейся в России сфере логистики.

Еще недавно слово «логистика» было почти неизвестно в России. Как Вы оцениваете развитие этой области в последние годы?

Логистика в России приобретает все большее значение. Приятно наблюдать, как здесь год от года растет значение выставок по транспорту и логистике. В прошлом году крупнейшая из них – «ТрансРоссия», собравшая более 400 компаний из 25 стран мира, еще проходила в спорткомплексе «Олимпийский», тогда как в этом году она впервые пройдет на территории более вместительного и представительного «Экспоцентра». Это обстоятельство само по себе говорит о растущем интересе к России со стороны иностранных логистических фирм.

Какие тенденции в российской транспортно-логистической отрасли, на Ваш взгляд, можно будет наблюдать в ближайшие годы?

Растущая покупательная способность, прежде всего в России и Казахстане, позволяет прогнозировать повышение перевозок разными видами транспорта в эти страны. Я думаю, значительно больше станет контейнерных перевозок. Железнодорожный – это единственный надежный транспорт, функционирующий круглый год, что значительно увеличивает и инвестиции в железнодорожную индустрию.

Благодаря наличию больших запасов природных ресурсов у России и Казахстана есть необходимые средства для развития экономики. К тому же эти стра-

Европа становится ближе

Новый балтийский паром сокращает транспортные пути из Германии в Россию

С 18 октября 2007 года регулярное паромное сообщение связывает Засниц-Мукран с русским пором Балтийск в Калининградской области. Оператор паромной линии – судоходная компания DFDS Lisco – открывает новые пути в грузоперевозках между Германией и Россией. Главная новость маршрута заключается даже не в том, что впервые налаживается прямое паромное сообщение с Балтийском из Западной Европы. В тесном сотрудничестве с Railion AG – грузовым предприятием немецкой железнодорожной компании Deutsche Bahn – оператор новой линии предлагает безостановочный режим следования грузов из России и обратно. Фрахт не только минует большинство транзитных стран, его могут погрузить на российские вагоны уже в Муркане. Так он прибудет к месту назначения без дорогостоящих задержек на границах.

Мукран – единственный порт в Западной Европе, располагающий российской ширококолейной техникой. Ширококолейные пути ведут здесь от паромной пристани прямо к перевалочной станции. Установка для перехода на европейскую колею позволяет продолжить быструю транспортировку по железной дороге. В течение 48 часов груз может быть доставлен отсюда в любую точку Германии. Для таких стран, как Италия, предлагается скоростная доставка за одну ночь. Для сокращения простоев железнодорожные перевозки могут быть привязаны к расписанию движения паромов.

Новый маршрут предлагает клиентам единственный в своем роде сервис. Переправа по морю всего за 16 часов, быстрая перевалка грузов, согласованность расписаний движения поездов и паромов, сокращение транзитных издержек обеспечивают скоростной и экономичный режим перевозок. Компетентность порта Мукран в соблюдении российских транспортных предписаний повышает надежность и качество транспортировки.

Паром вмещает 90 российских ширококолейных вагонов или же 108 автоприцепов. Кроме того он принимает на борт пассажиров и автомашины.

Tino Gerschler
Geschäftsführer der RRL – Russian Rail Logistics GmbH

Die Transsib beginnt auf Rügen

Der Eisenbahnfährhafen Sassnitz-Mukran ist Drehscheibe im neuen Europa – meint Tino Gerschler.
Tino Gerschler, Geschäftsführer der RRL – Russian Rail Logistics GmbH, erklärt im Gespräch mit Olga Silantjewa, warum das mecklenburgische Sassnitz/Mukran die westlichste Station der berühmten Transsib sein könnte und welche Perspektiven der Ostseehafen für deutsche Unternehmen bietet.

Seit wann ist die RRL GmbH tätig und wie entwickelte sich das Unternehmen?
Als GmbH sind wir seit 2005 tätig. Zunächst nahmen wir an den Messen in Moskau, München, Almaty und Taschkent teil. Dann eröffneten wir Büros in Almaty und der Hauptstadt Usbekistans. Die Mitarbeiter dieser Büros organisieren den Empfang vor Ort und bieten selbst logistische Dienstleistungen aus China und Indien nach Kasachstan an. Wir planen, auch in Moskau eine Filiale zu gründen, bis jetzt arbeiten wir mit einem guten russischen Partner zusammen. Zurzeit transportiert RRL Maschinen und Anlagen. Aber auch Lebensmittel und konventionelle Ladung werden in großem Umfang nach Russland und Zentralasien geliefert.

Wie definieren Sie die Strategie der Firma?
RRL bietet Transporte vorrangig per Bahn aus Westeuropa in die GUS-Länder. Dabei ist RRL Spezialist für Schwerlast- und Übermaßtransporte. Unsere Strategie ist der Standort – RRL profitiert von der logistisch günstigen Lage direkt am Fährhafen Sassnitz, der Transportdrehscheibe im neuen Europa: Als Deutschlands größter Eisenbahnfährhafen für Transporte in die GUS-Länder ist Sassnitz-Mukran sozusagen der westlichste Bahnhof der Transsibirischen Eisenbahn.

Bis vor kurzem war das Wort „Logistik“ in Russland noch kaum bekannt. Wie schätzen Sie die Entwicklung dieser Branche in den letzten Jahren ein?

Tino Gerschler
Geschäftsführer der RRL – Russian Rail Logistics GmbH.

Тино Гершлер,
генеральный директор компании RRL – Russian Rail Logistics GmbH.

Europa rückt zusammen

Eine neue Ostseefähre verkürzt Transportwege von Deutschland nach Russland

Seit dem 18. Oktober 2007 verbindet eine reguläre Eisenbahnfährlinie Sassnitz/Mukran mit dem russischen Baltijsk (Pillau). Der Betreiber der Fährverbindung, die Reederei DFDS Lisco, betritt mit ihrer neuen Transportroute logistisches Neuland. Neu ist dabei nicht nur die Anfahrt des Hafens Baltijsk aus dem westeuropäischen Ausland. In enger Kooperation mit der Railion Deutschland AG bietet die Reederei die erste Non-Stop-Verbindung per Eisenbahnfähre nach Russland. Auf diesem Weg werden nicht nur die meisten Transitländer umschifft, auch können die Waren bereits im Hafen Sassnitz/Mukran auf Breitspurwaggons verladen werden. So kommen sie ohne kostspielige Grenzaufenthalte ans Ziel.

Mukran ist der einzige Hafenstandort in Westeuropa, der über russische Breitspurtechnik verfügt. Die Breitspurgleise führen hier direkt vom Fähranleger in den Umladebahnhof. Eine Umachsanlage von der russischen Breitspur auf die Normalspur ermöglicht eine schnelle Anschlussbeförderung der Güter mit der Bahn. Alle deutschen Destinationen sind von hier aus in maximal 48 Stunden erreichbar. Für Länder wie Italien ist eine Expresszustellung im Nachtsprung möglich. Die Bahntransporte können auf die Schifffahrtspläne abgestimmt werden.

Die neue Route avanciert zu einem einmaligen logistischen Produkt: Eine Seeüberfahrt von lediglich 16 Stunden, kurze Umladezeiten, direkte Anschlüsse und Wegfall von Transitkosten sichern den Kunden einen schnellen und kostengünstigen Service. Die besondere Kompetenz des Hafens Mukran unter Einhaltung russischer Verkehrsvorschriften erhöht zusätzlich die Transportqualität.

90 Waggons der russischen Breitspur oder 108 Lkw-Trailer finden Platz auf der Fähre. Auch Passagiere können die Linie mit oder ohne Pkw-Mitnahme nutzen.

ны нуждаются в иностранных технологиях и ноу-хау. Немецкие инвесторы и торговые компании являются здесь желанными гостями, имея репутацию поставщиков продуктов и услуг очень высокого качества. Так, Russian Rail Logistics GmbH предлагает предприятиям внутри страны и за рубежом логистические концепции, отвечающих запросам клиентов.

Когда Ваша фирма пришла на российский и германский рынок?

Как общество с ограниченной ответственностью мы работаем с 2005 года. Сначала участвовали в ярмарках в Москве, Мюнхене, Алма-Ате и Ташкенте, потом открыли офисы в крупнейшем казахском городе и в столице Узбекистана. Сотрудники этих офисов организуют прием и дистрибуцию грузов из Германии и сами оказывают экспедиторские услуги из Китая и Индии в Среднюю Азию. Мы планируем открыть филиал в Москве, но пока довольны крепким сотрудничеством с одним русским партнером. В настоящее время RRL транспортирует не только машины и оборудование. Продукты питания и другие традиционные грузы также в больших объемах поставляются в Россию и Центральную Азию.

Как бы Вы определили стратегию фирмы?

RRL предлагает транспортировки преимущественно по железной дороге из Западной Европы в страны СНГ. При этом RRL специализируется на перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Наша стратегия – в использовании местоположения, выигрышного с точки зрения логистики: наше бюро находится в мекленбургском городе Засница на берегу Балтийского моря. Сегодня Засниц–Мукран – ключевой транспортный пункт новой Европы. Крупнейший в Германии железнодорожный порт для паромных перевозок в страны СНГ, Засниц-Мукран, таким образом, может считаться самой западной станцией Транссибирской железнодорожной магистрали. ■

Keine Angst vor großen Tieren: In Sassnitz-Mukran können auch Schwerlast- und Großtransporte direkt auf die Schiene nach Russland gesetzt werden.

Успокойтесь! И такие махины можно доставить!

Tino Gerschler

Die Transsib beginnt auf Rügen

Die Logistik gewinnt in Russland immer mehr an Bedeutung. Es ist schön zu sehen, dass die Logistik-Messen immer größer werden. In diesem Jahr findet sie zum ersten Mal im Messegelände Expo-Zentrum statt. Davor war der Veranstaltungsort das Olympijskij-Sportzentrum. Das zeigt das wachsende Interesse ausländischer Logistik-Firmen an Russland.

Welche Trends werden sich Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahren durchsetzen?

Auf Grund der wachsenden Kaufkraft vor allem Russlands und Kasachstans ist eine jährliche Steigerung von Transporten in diese Länder zu verzeichnen. Der Container-Transport dürfte an Bedeutung gewinnen. Die russische Bahn ist das einzige Mittel im Land, das ganzjährig fahren kann, weswegen die Investitionen in den Transport auf der Schiene in den kommenden Jahren erheblich ansteigen werden.

Der Reichtum an Naturressourcen stellen Russland und Kasachstan die nötigen Mittel zur Verfügung, ihre Wirtschaften zu entwickeln. Dabei sind sie auf das Know-how und die Technologien aus dem Ausland angewiesen. Deutsche Investoren und Handelstreibende sind hier willkommen und stehen im Ruf, qualitativ hochwertige Produkte und Dienstleistungen zu liefern. RRL bietet in- und ausländischen Unternehmen auf die jeweiligen Anforderungen zugeschnittene Logistikkonzepte an. ■

ANZEIGE

Ihr Logistikpartner für Transporte nach Russland und in die GUS

- Wir sind vor Ort, an der Transitdrehscheibe Sassnitz-Mukran
- Projektspezialist für multimodale Schwer- und Übermaßtransporte
- Qualitätsmanagement
- Transparenz: alles aus einer Hand

Russian Rail Logistics
Nordstraße 1
D - 18546 Sassnitz/Mukran

Tel.: +49 - 38392 - 663 850 info@rrl-mukran.de
Fax: +49 - 38392 - 663 859 www.rrl-mukran.de

RRL
RUSSIAN RAIL LOGISTICS GMBH

Эффективная интеграция

Международные стандарты предлагает Евро-азиатская логистическая ассоциация

Евро-азиатская логистическая ассоциация (ЕАЛА России) образована в июне 2006 года с целью формирования конкурентоспособной транспортно – логистической системы России на основе построения взаимодействия региональных транспортных систем и международных транспортных коридоров.

Основной задачей ЕАЛА России является координация сотрудничества в рамках государственно-частного партнерства при реализации национальных и региональных проектов в сфере транспортной и отраслевой логистики.

При разработке программ развития транспортно-логистических систем отраслей и регионов **Ассоциация предлагает** единый методологический подход, соответствующий международному опыту. Это, в свою очередь, обеспечит в дальнейшем эффективность реализации интеграции транспортно-логистической системы России и евро-азиатского пространства.

При партнерстве с Евро-азиатской логистической ассоциацией вашими приоритетами станут:

- Содействие в реализации инвестиционных проектов, направленных на создание эффективной транспортно-логистической системы;
- Активный маркетинг национальных, региональных и бизнес-проектов в сфере логистики за рубежом;
- Профессиональная подготовка по вопросам логистики, повышение квалификации вашего персонала в региональных центрах Международной логистической академии, а также организация стажировок и тренингов на базе ведущих европейских логистических и учебных центров;
- Содействие участию членов Ассоциации в международных конференциях, симпозиумах, выставках на территории РФ и за рубежом.

Члены ЕАЛА также имеют воможность **пройти сертификацию и получить сертификат международного стандарта качества ISO 9001-2001**, что позволит им быть конкурентноспособными в мире логистики.

Наши услуги по подготовке к сертификации в системе TUV-CEPT и других международных и российских аккредитованных органах включают:

- Разработку и внедрение на предприятии системы менеджмента качества соответствующей требованиям ISO 9001:2001. Консультации по выбору аккредитованных органов по сертификации систем менеджмента качества;
- Проведение аудитов на соответствие деятельности предприятия требованиям ISO 9001:2001. Разработка, на основе проведенного аудита, плана работ и рекомендаций по разработке и внедрению на предприятии системы менеджмента качества;
- Проведение аудитов поставщиков и партнеров предприятия на соответствие их деятельности требованиям ISO 9001:2001.

В рамках Евро-азиатской логистической ассоциации активно начинает развивать свою деятельность Международная логистическая академия (ILA).

Академия предлагает профессиональную подготовку и переподготовку специалистов в области логистики, маркетинга, HR и др. Члены Ассоциации имеют скидки при обучении в Международной логистической академии.

Евро-азиатская логистическая ассоциация – это профессиональное сообщество, способствующее развитию и процветанию логистического рынка России в качестве равноправного участника международного рынка логистики.

Участие в Ассоциации позволит ускорить рост вашей конкурентоспособности, получить новые контакты по кооперации и партнерству в глобальных цепочках поставок.

НО «Евро-азиатская логистическая ассоциация»
107023, г. Москва, ул. Большая Семеновская, д. 49.
Тел. +7(495) 369-2012
Факс: +7(495) 369-7920
E-mail: contact@eala.ru
Web-site: www.eala.ru

Hilfe beim Aufbau von Logistiknetzen

Die Euro-Asiatische Logistische Vereinigung Russlands koordiniert öffentlich-private Partnerschaften auf regionaler und föderaler Ebene

Die Euro-Asiatische Logistische Vereinigung Russlands (EALV) wurde im Jahr 2006 gegründet. Ziel der Vereinigung ist die Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Verkehrsnetzes und Logistiksystems in Russland durch die Einbindung regionaler Verkehrsnetze in die internationalen Verkehrskorridore.

Die Hauptaufgabe der EALV besteht in der Projektkoordination Öffentlich-Privater Partnerschaften im Transport- und Logistikbereich auf föderaler und regionaler Ebene.

Mittels eines den internationalen Standards entsprechenden Verfahrens hilft die EALV einzelnen Branchen und Regionen Verkehrs- und Logistiknetze aufzubauen, die später nahtlos in russische, europäische und asiatische Verkehrs- und Logistiknetze integriert werden können.

Die Mitgliedschaft in der EALV hat viele Vorteile:

- Unterstützung während der Umsetzung von Investitionsvorhaben im Transport- und Logistikbereich.
- Aktives Marketing von staatlichen föderalen, regionalen und privaten Projekten im Logistikbereich im Ausland.
- Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern der Mitglieder in regionalen Zentren der Internationalen Logistikakademie (ILA) und Organisation von Schulungen und Trainings in führenden europäischen Hochschulen und Akademien mit Spezialisierung im Logistikbereich.
- Unterstützung der Mitglieder während Konferenzen, Symposien und Messen in Russland und im Ausland.

Die Mitglieder der Vereinigung, die ein Qualitätsmanagement einführen und das internationale Zertifikat nach der Norm ISO 9001:2001 erhalten möchten, können auf die Dienstleistungen der EALV bei der Zertifizierungsvorbereitung im In- und Ausland zurückgreifen. Dazu zählen:

- Die Erarbeitung und Umsetzung des Qualitätsmanagementsystems nach der Norm ISO 9001:2001. Beratung bei der Wahl des Zertifizierungsinstituts.
- Die Durchführung von Prüfungen von Unternehmen nach den Maßstäben der ISO 9001:2001. Erarbeitung aufgrund von Prüfungsergebnissen von Empfehlungen zur Umsetzung des Qualitätsmanagements.
- Die Prüfung von Lieferanten und Partnern der Mitglieder auf die Übereinstimmung der Tätigkeit mit der ISO 9001:2001.

Im Rahmen der EALV wurde die Internationale Logistikakademie (ILA) etabliert. Sie bietet Aus- und Weiterbildung in Bereichen Logistik, Marketing, HR etc. Die Mitglieder der EALV erhalten Ermäßigungen bei der Schulung von Mitarbeitern in der ILA.

EALV ist ein Zusammenschluss von Profis, deren Tätigkeit auf die Weiterentwicklung und Prosperität des russischen Logistikmarktes gerichtet ist.

Die Mitgliedschaft in der Vereinigung steigert Ihre Wettbewerbsfähigkeit und macht es Ihnen möglich, Kooperationspartner und Lieferanten im In- und Ausland zu finden.

EuroAsiatische Logistische Vereinigung Russlands (EALV)
Ul. Bolschaja Semjonowskaja 49
107023 Moskau
Tel.: +7 (495) 369 2012
Fax: +7(495) 369 7920
E-Mail: contact@eala.ru
Web-site: www.eala.ru

Дитер Бок
член правления Федерального союза логистики
уполномоченный по Восточной Европе

Логистическая конференция в Казани

Федеральный союз логистики (BVL) в этом году вновь проводит мероприятия, посвященные России. На II Российско-германской конференции по логистике будут рассматриваться актуальные темы. Конференция будет проходить в Казани, столице Республики Татарстан, в регионе бурного экономического развития. Представители политической и экономической элиты вместе с логистами будут обсуждать перемены на российском рынке логистики, а также перспективы. Кроме того, на XXV Немецком конгрессе по логистике в Берлине, который пройдет с 22-го по 24 октября 2008 года, Россия станет гостем наряду с другими странами-BRIC: Бразилией, Индией и Китаем.

Первая Российско-германская конференция по логистике состоялась в феврале 2007 года в Москве. Тогда около 600 участников из немецкоязычных стран и стран СНГ обсуждали внешние условия и стратегии инвестирования в российский рынок. Тематически вторая конференция связана с первой. Она будет посвящена развитию российских регионов. Будут представлены примеры успешной кооперации, практические примеры совместной работы, трансфер ноу-хау, а также российско-германская научная работа в области логистики. Казань – идеальное место для проведения конференции. Она является логистическим перекрестком не только между Востоком и Западом, но и Севером и Югом. Активное развитие химической и автомобильной промышленности и сравнительно высокая покупательная способность населения делают Республику Татарстан и ее столицу Казань весьма интересной для инвестиций и совместных проектов.

Дополнительную информацию о II Российско-германской конференции в Казани и о XXV Немецком конгрессе по логистике в Берлине вы найдете на сайте: www.bvl.de.

Die Regionen werden immer attraktiver: Nach Moskau findet die 2. Deutsch-Russische Logistikkonferenz in diesem Jahr in Kasan statt.

Регионы становятся все более привлекательными. После Москвы II Российско-германская конференция по логистике проводится в этом году в Казани.

Dieter Bock
Mitglied des Beirats der Bundesvereinigung Logistik
Osteuropa-Beauftragter

Logistikkonferenz in Kasan

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) hat Russland in diesem Jahr erneut im Fokus ihrer Veranstaltungen: Auf der 2. Deutsch-Russischen Logistikkonferenz werden in diesem Jahr neue Schwerpunkte gesetzt. Die Konferenz wird in Kasan – einer starken Wachstumsregion – stattfinden. Die hochrangigen Vertreter aus Politik und Wirtschaft werden im September vor allem die logistischen Veränderung und neuen Herausforderungen in Russland diskutieren. Zudem wird Russland in der Reihe der BRIC-Staaten vom 22. bis 24. Oktober 2008 Gastland auf dem 25. Deutschen Logistik-Kongress in Berlin sein.

Die 1. Deutsch-Russische Logistikkonferenz fand im Februar 2007 in Moskau statt. Rund 600 Teilnehmer aus dem deutschsprachigen und russischen Raum erörterten Rahmenbedingungen und Investitionsstrategien im russischen Markt. Die zweite Konferenz wird inhaltlich an die erste anschließen und sich vertiefend der Entwicklung russischer Regionen widmen. Kooperationsbeispiele, Praxisberichte, gegenseitiger Know-how-Transfer, aber auch wissenschaftliche Zusammenarbeit und die Gestaltung von grenzüberschreitenden Logistik-Netzwerken werden thematische Schwerpunkte sein. Kasan bietet ideale Konferenzmöglichkeiten. Die „logistische Kreuzung“ von Ost-West und Nord-Süd Verkehren, Wachstumsindustrien wie Automotive und Chemie und die relativ hohe Kaufkraft in der Republik Tatarstan machen deren Hauptstadt Kasan für Kooperationen und für Investoren hoch interessant.

Weitere Informationen zur 2. Deutsch-Russischen Konferenz sowie dem 25. Deutschen Logistik-Kongress finden Sie unter www.bvl.de.

ANZEIGE

Немецко-российская компетенция в области логистики
Deutsch-Russische Logistik-Kompetenz

Федеральный союз логистики в качестве компетентной сети и экономической платформы, в котором принимают участие свыше 8.000 менеджеров из промышленности, торговли и логистики, является вашим партнером в области логистики и транспорта в немецкоязычных странах.

Die Bundesvereinigung Logistik ist als Kompetenznetzwerk und Wirtschaftsplattform mit über 8 000 Führungskräften aus Industrie, Handel und Logistik-Dienstleistung Ihr Ansprechpartner für Logistik und Supply-Chain-Management im deutschsprachigen Raum.

- *Россия в качестве почетного гостя немецкого конгресса логистики в 2006 г.*
- *1. Немецко-российская конференция логистики в Москве в феврале 2007 г.*
- *2. Немецко-российская конференция логистики в Казани осенью 2008 г.*
- *Россия в качестве почетного гостя 25. немецкого конгресса логистики, проходящего в Берлине с 22 по 24.10.2008 г.*

- *Russland als Gastland des Deutschen Logistik-Kongresses 2006*
- *1. Deutsch-Russische Logistikkonferenz in Moskau im Februar 2007*
- *2. Deutsch-Russische Logistikkonferenz in Kasan im Herbst 2008*
- *Russland ist Gastland beim 25. Deutschen Logistik-Kongress vom 22. – 24.10. 2008 in Berlin*

BVL
Bundesvereinigung Logistik

25. Deutscher Logistik-Kongress Berlin
22. – 24.10.2008
Стоимости создают – культуры связывают
Werte schaffen – Kulturen verbinden

Почетные гости стран «BRIC»
Gastregionen BRIC-Länder:
Бразилия Brasilien
Россия Russland
Индия Indien
Китай China

www.bvl.de/dlk

AUSGEWÄHLTE LOGISTIK-MESSEN

24 – 30 April 2008, Düsseldorf
Messe: Interpack; Messe Düsseldorf GmbH; Düsseldorf
Tel: 0211/4560-01, Fax: 0211/4560-668
www.messe-duesseldorf.de

20 – 21 Mai 2008, Frankfurt/Oder
Messe: Logtrans 2008. 6. Internationale Kongressmesse
für Logistik, Transport und Osteuropa-Verkehre;
Messe Frankfurt (Oder); Frankfurt (Oder)
Tel: 0335/4010300, Fax: 0335/4010310
info@messe-logtrans.de www.messe-logtrans.de

27 – 31 Mai 2008, Hannover
Messe: CeMAT 2008. Internationale Fachmesse
für Intralogistik; Deutsche Messe AG; Hannover
Tel: 0511/89-0, Fax: 0511/89-32626
www.cemat.de

17 – 19 Juni 2008, Shanghai
Messe: Transport Logistic China;
Messe München GmbH; München
Tel: 089/94920720, Fax: 089/94920729
www.transportlogistic-china.com

22 – 24 Oktober 2008, Berlin
Kongress: Deutscher Logistik-Kongress;
Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL); Bremen
Tel: 0421/17384-0, Fax: 0421/167800
bvl@bvl.de www.bvl.de

03 – 06 Juni 2008, Barcelona (E)
Messe: 10. SIL - Internationale Ausstellung der Logistik und
des innerbetrieblichen Transportes; Consorci Zona Franca; Barcelona
Tel: 0034/932638128, Fax: 0034/932638150
sil@el-consorci.com www.silbcn.com

Wir haben Interesse an ... Мы бы хотели...

☐ weiteren Exemplaren der Sonderausgabe „Logistik".
заказать дополнительные экземпляры спецвыпуска

☐ der zukünftigen Veröffentlichung von Fachtexten.
в будущем размещать тексты

☐ einem Inserat in der nächsten Ausgabe.
дать объявление в следующем спецвыпуске

☐ Teilnahme an Veranstaltungen zum Thema Logistik.

Name / имя, фамилия: _____

Firma / компания: _____

Adresse / адрес: _____

_____

Tel./Fax _____

Moskauer Deutsche Zeitung Marketingabteilung, Stichwort „Logistika 2008"

119435 Moskau, Ul. Malaja Pirogowskaja 5, Office 54. Tel.: 937 6544, Fax: (499)766 4876, E-Mail: marketing@martens.ru

Russland steuert weiter auf Wachstumskurs. Das Investitionsklima hat sich stabilisiert, die Reformen greifen. Sichtbares Ergebnis: ein Rechts- und Steuersystem, in dem Unternehmen erfolgreich tätig sein können.
Deutschland ist heute einer der größten Handelspartner Russlands. Zeit, in Russland tätig zu werden und das Potenzial des Marktes zu nutzen. Es lohnt sich. Nicht unüberlegt, sondern gezielt, denn Sie können Experten vertrauen, die den Markt genau kennen. Gut beraten von Anfang an.

Bei der rechtlichen und steuerlichen Gestaltung Ihrer Vorhaben. Im Unternehmensalltag, gegenüber Behörden und vor Gericht.

CMS Hasche Sigle GmbH
Dr. Thomas Heidemann
ul. Ostoschenka, 23
119034 Moskau
Tel.: +7 495/797 90 70
Thomas.Heidemann@cms-hs.com
www.cms-hs.com

JUVE 2007 AWARDS
INFORMATIONSTECHNOLOGIE
SPORT
VERGABERECHT
VERSICHERUNGSRECHT

C/M/S/ Hasche Sigle
Rechtsanwälte Steuerberater

360° denken

SCHENKER RUSSIJA

DB Logistics

135 ЛЕТ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

НАШ ОПЫТ -ВАШ УСПЕХ

По вашему поручению наши специалисты помогут Вам выбрать оптимальный маршрут следования Вашего груза, дадут необходимую информацию в зависимости от условий Вашей перевозки, предоставят качественное логистическое обслуживание.

- **Перевозки сборных грузов из Европы, Америки, Азии, Австралии всеми видами транспорта в Москву и различные регионы России**
- **Перевозки импортных и экспортных комплектных и сборных грузов**
- **Контейнерные перевозки**
- **Перевозки негабаритных грузов**
- **Перевозки выставочных грузов, включая полный комплекс услуг на выставках**
- **Доставка на наши терминалы, либо на терминалы клиентов**
- **Транспортное страхование**
- **Действует филиал в Санкт-Петербурге**

Шенкер Руссия, Москва

Шенкер Руссия, Корпоративный офис
Шарикоподшипниковская, 4, этаж 17
115088, Москва, Россия
Тел.: 007 (495) 933-5353
007 (495)785-7373
Факс: 007 (495) 785-7385
007 (495) 926-5737
E-mail: schenker@schenker.ru

Шенкер Руссия, Шереметьево
Аэропорт "Шереметьево-2"
Бизнес центр, офис 403
Тел.: 007 (495) 981-8717
Факс: 007 (495) 981-8718
E-mail: svo@schenker.ru

Шенкер Руссия, Терминальная служба
Симферопольское шоссе, 3
офис 501, 503, 505, 507
142718, Московская область
Ленинский район, Россия
Тел.: 007 (495) 388-9088
007 (495) 388-7960
Факс: 007 (495) 388-4843
E-mail: terminal@schenker.ru

Шенкер Руссия, Домодедово
Аэропорт "Домодедово"
Строение 3, офис 2-10
142015, Московская область, Россия
Тел.: 007 (495) 580-7440
Факс: 007 (495) 580-7441
E-mail: dme@schenker.ru

Шенкер Руссия, Санкт-Петербург

Шенкер Руссия, Санкт-Петербург Бумажная, 4
190020, Санкт-Петербург, Россия
Тел.: 007 (812) 747 3028
007 (812) 747 3046
007 (812) 747 3049
Факс: 007 (812) 747 3064
E-mail: schenker.spb@schenker.ru

Шенкер Руссия, С.Петербург-Пулково
ЗАО «Шенкер Руссия»,
196210, С.Петербург, РФ
Пулковское шоссе 37/4,
офис 3037
Тел/факс: +7 812 448 46 49
schenker.spb@schenker.ru