московская немецкая газета
Moskauer Deutsche Zeitung

ЛОГИСТИКА
LOGISTIK

УСПЕХ ВО ВРЕМЯ КРИЗИСА

ERFOLGREICH IN DER KRISE

КЛЮЧЕВАЯ ОТРАСЛЬ ДЛЯ РОССИИ

SCHLÜSSELBRANCHE FÜR RUSSLAND

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

PROBLEME UND PERSPEKTIVEN

Sonderausgabe der Moskauer Deutschen Zeitung | 2009

Спецвыпуск Московской немецкой газеты | 2009

Авиа-перевозки | Морские-перевозки | Ж/д и авто перевозки | Контрактная логистика

Логистика… Секрет успеха – творческий подход!

Именно так: профессионализм и опыт необходимы для нестандартных решений комплексных логистических задач. С нами Ваша логистическая сеть в надежных руках в России и зарубежом. Мы готовы разработать и реализовать индивидуальные программы вместе с Вашей командой.

Кюне+Нагель в России:

- первый офис открыт в 1992 году
- 558 высококвалифицированных сотрудников
- 96.300 м^2 складских площадей
- грузоперевозки по всему миру

Кюне+Нагель - один из лидеров в мире логистики. Будучи клиентоориентированной компанией, мы учитываем как Ваши потребности, так и потребности Ваших клиентов.

Кюне+Нагель ООО • Новинский бульвар, д. 8 • 121099 Москва
Тел. +7 (495) 795 20 00 • Факс: +7 (495) 795 20 09
www.kuehne-nagel.com

KUEHNE+NAGEL

Инфраструктура
Новые инвестиции на основе государственно-частного партнерства 2

Финансирование
Сохранение ликвидности во время кризиса 6

Тенденции
Новая концепция таможни 8

Условия ведения бизнеса
Параллельный импорт: таможенные вопросы и новая судебная практика 10

Интервью
Перри Нойманн: «Рынок логистики в России должен повзрослеть» 12

Складская недвижимость
Промышленная архитектура: склады, логистика и производственные здания 16

Best practice
«Фаблог» – через китайский опыт к успеху в России 20

Повышение квалификации
Билет из Высоцка до Гамбурга и обратно 24

Выборочные выставки по логистике 28

Infrastruktur
Neue Investitionen durch „Public Private Partnerships“ 3

Finanzierung
Liquiditätssicherung in Zeiten der Krise 7

Trends
Neues Zollkonzept 9

Rahmenbedingungen
Parallelimport: Zollrechtliche Fragen und neue Gerichtspraxis 11

Interview
Perry Neumann: „Der Logistikmarkt in Russland muss erwachsen werden“ 13

Lagerimmobilien
Industriearchitektur: Lager, Logistik und Produktionsbauten 17

Best practice
Fablog: durch China-Erfahrung zum Erfolg in Russland 21

Fortbildung
Einmal von Wysotsk nach Hamburg und wieder zurück 25

Ausgewählte Logistik-Messen 28

IMPRESSUM

Moskauer Deutsche Zeitung

Издатель: Ольга Мартенс
Главный редактор: Йохен Штаппенбек
Руководитель проекта: Юлия Бендель
Редакция: Лариса Худикова, Ольга Силантьева, Хана Байтцер, Анне Вэшле, Тино Кюнцель, Сергей Косяков
redaktion@martens.ru
Дизайн: Ханс Винклер
Верстка: Елена Романова
Перевод: Ольга Гартман, Марина Текегалиева
Реклама и маркетинг: Юлия Бендель, Татьяна Горбачева
marketing@martens.ru
Координатор проекта: Сергей Косяков
Корректура: Нина Бочкарева, Раиса Крапчина, Елена Карасева
Представитель в Германии: Вольфрам Лёбниц
wloebnitz@pro-tempre.de
Издательство: ЗАО «МаВи групп»
Адрес: 119435, Москва ул. Малая Пироговская д. 5, офис 54
Тел.: +7 (495) 937 65 44
Факс: +7 (499) 766 48 76
Печать: Типография «Московский печатный двор», Семеновский переулок, д. 15, Москва, Россия
Номер подписан в печать 13.04.2009
Тираж: 7 000 экз.

WWW.MAWI-GROUP.RU

Специальное приложение «Логистика. Проблемы и перспективы» является проектом Moskauer Deutsche Zeitung.
Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.

Herausgeberin: Olga Martens
Chefredakteur: Jochen Stappenbeck
Projektleiterin: Julia Bendel
Redaktion: Larissa Chudikowa, Olga Silantjewa, Hannah Beitzer, Anne Wäschle, Tino Künzel, Sergej Kossjakow
redaktion@martens.ru
Design: Hans Winkler
Satz: Elena Romanowa
Übersetzung: Olga Gartmann, Marina Tekegalijewa
Reklame und Marketing: Julia Bendel, Tatjana Gorbatschowa
marketing@martens.ru
Projektkoordination: Sergej Kossjakow
Korrektur: Nina Botschkarjowa, Raissa Kraptschina, Elena Karasjowa
Verlagsvertretung Deutschland: Wolfram Löbnitz
wloebnitz@pro-tempre.de
Verlag: MaWi Group
Redaktionsadresse: 119435 Moskau, Ul. Malaja Pirogowskaja 5, Office 54
Tel.: +7 (495) 937 65 44,
Fax: +7 (499) 766 48 76
Druck: Druckerei „Moskowskij Petschatnyj Dwor“, Semenowskij Pereulok 15, Moskau, Russland
Redaktionsschluß: 13. April 2009
Auflage: 7 000 Exemplare

WWW.MDZ-MOSKAU.EU

Die Sonderausgabe „Logistik. Probleme und Perspektiven“ ist ein Projekt der Moskauer Deutschen Zeitung.
Die Redaktion übernimmt keine Haftung für Werbeinhalte.

Флориан Шнайдер
адвокат, партнер, САЛАНС (Москва, Франкфурт-на-Майне)

Florian Schneider
Rechtsanwalt, Partner, Salans (Moskau, Frankfurt am Main)

Новые инвестиции на основе государственно-частного партнерства

Транспортная инфраструктура служит базой, на которой строится экономическое благополучие общества. Именно поэтому ее развитие становится приоритетной задачей любого правительства. К сожалению, в последние несколько лет состояние России в сфере логистики можно назвать плачевным. Еще в 2007 году в Красноярске на заседании Президиума Государственного совета по вопросам развития транспортной инфраструктуры бывший президент Владимир Путин подчеркнул, что существующее положение вещей в этой области не в состоянии обеспечить растущие потребности экономики. Значительная часть объектов выходит из строя, становится технически непригодной и устаревает.

Поскольку транспортная инфраструктура обеспечивает единство экономического пространства России, особые усилия Правительства РФ направлены на реорганизацию логистической системы. С этой целью была принята Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы» (Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)»). В дополнение к ней в 2008 году Правительство РФ приняло и реализует Транспортную стратегию России до 2030 года (Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р), а также Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года (Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р).

Еще в 2008 году Правительство РФ заявило о том, что планирует потратить 1 трлн долларов США на модернизацию транспортной системы на территории России, а также на ремонт и строительство энергетических станций. Помимо инвестирования в инфраструктуру из федерального и местного бюджетов государство активно привлекает частные инвестиции.

В 2006 году распоряжением Правительства был утвержден перечень инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации с привлечением внебюджетных средств. К таким проектам относятся: прокладка Орловского тоннеля под рекой Невой и строительство автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге, сооружение нового выхода на Московскую кольцевую автодорогу с федеральной трассы Москва – Минск, строительство скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург и другие. (Полный перечень и описание проектов можно найти в Распоряжении Правительства РФ от 30 ноября 2006 г. № 1708-р. Полную информацию по отдельным проектам можно найти на сайтах www.whsd.ru, www.orlovtunnel.ru, www.rosavtodor.ru.)

«Западный скоростной диаметр» и Орловский тоннель – одни из первых в России инвестиционных проектов, которые реализуются на основе принципов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП). Помимо названных, в Санкт-Петербурге в рамках ГЧП планируется реализация проекта по развитию аэропорта «Пулково» до 2025 года. (Актуальную информацию о проекте можно поучить в Комитете по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга, тел. +7 812 576 28 28.)

Одним из масштабных планов с привлечением частных инвестиций считается строительство платной автомобильной дороги М-4 «Дон». Проект реализуется на территории Московской, Липецкой, Воронежской областей и Краснодарского края. Общая стоимость составляет более 19 млрд рублей.

Отдельно можно выделить одно из крупнейших инфраструктурных решений – подготовку к проведению зимних Олимпийских игр в 2014 году в Сочи. Первоначальный суммарный бюджет проекта составлял 314 млрд рублей (Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2007 г. № 991 «О Программе строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта» (с изменениями от 11 июня, 6, 7 ноября, 31 декабря 2008 г., 26 февраля 2009 г.)). Однако в феврале 2009 Правительство РФ сообщило о сокращении бюджета на 15 % по сравнению с первоначальными оценками.

Мария Степкина
юрист, САЛАНС (Москва)

Marija Stjopkina
Rechtsanwältin, Salans (Moskau)

Neue Investitionen durch „Public Private Partnerships“

Die Infrastruktur bildet die Basis für das wirtschaftliche Gedeihen einer Gesellschaft. Eben deshalb stellt der Ausbau der Infrastruktur die vorrangige Aufgabe einer jeden Regierung dar. Leider befindet sich die Infrastruktur Russlands in den letzten Jahren in einem traurigen Zustand. Bereits 2007 betonte der damalige Präsident Wladimir Putin auf der Tagung des Präsidiums des Staatsrats für Entwicklung der Infrastruktur im Bereich Verkehr in Krasnojarsk, dass die bestehende Infrastruktur nicht in der Lage sei, den wachsenden Anforderungen der Wirtschaft gerecht zu werden. Ein beträchtlicher Teil der Infrastruktur weise Schäden auf und sei technisch veraltet.

Da die Infrastruktur im Bereich Transport und Verkehr die Einheit des russischen Wirtschaftsraumes gewährleistet, richtet die Regierung der Russischen Föderation ihr besonderes Augenmerk auf die Modernisierung des Verkehrssystems. Zur Reorganisation der Verkehrsinfrastruktur wurde das Föderale Zielprogramm „Modernisierung des Verkehrssystems“ (Verordnung der Regierung der RF Nr. 848 vom 5. Dezember 2001 „Über das föderale Zielprogramm „Modernisierung des Verkehrssystems Russlands im Zeitraum 2002–2010“) verabschiedet. Ergänzt wurde dieses Programm im Jahre 2008 durch die von der Regierung beschlossene und in Umsetzung befindliche Verkehrsstrategie für Russland bis 2030 (Verordnung der Regierung der RF Nr. 1734-r vom 22. November 2008) sowie eine Strategie zur Entwicklung des Bahnverkehrs bis zum Jahr 2030 (Verordnung der Regierung der RF Nr. 877-r vom 17. Juni 2008).

Bereits 2008 hat die russische Regierung erklärt, dass sie plane, eine Billion Dollar für die Modernisierung des Verkehrssystems auf russischem Gebiet sowie für die Instandsetzung von Kraftwerken und den Bau neuer Energieanlagen zur Verfügung zu stellen. Neben Finanzmitteln aus dem Bundeshaushalt und kommunalen Mitteln wirbt der Staat aktiv für die Einbindung von privaten Investitionen.

Im Jahr 2006 wurde in einer Regierungsverordnung eine Liste von Investitionsprojekten vorgestellt, die mit staatlicher Unterstützung aus Mitteln des Investitionsfonds der Russischen Föderation unter Einbindung nichtstaatlicher Mittel realisiert werden sollen. Zu diesen Projekten zählen z. B. der Bau des Orlowskij-Tunnels unter der Newa in Sankt Petersburg, der Bau der Autobahn „Western High Speed Diameter“ in Sankt Petersburg, der Bau der Autobahn Moskau – Sankt Petersburg und der Bau einer neuen Anbindung der Moskauer Ringautobahn an die Autobahn Moskau–Minsk (Eine Gesamtübersicht und Beschreibung der Projekte finden Sie in der Verordnung der Regierung der RF Nr. 1708-r vom 30. November 2006. Umfassende Informationen zu einzelnen Projekten bieten die Internetseiten www.whsd.ru, www.orlovtunnel.ru, www.rosavtodor.ru).

Die Bauvorhaben Orlowskij-Tunnel und „Western High Speed Diameter“ sind zwei der ersten Investitionsprojekte, die auf der Grundlage von Public Private Partnerships (im Weiteren „PPP“ genannt) verwirklicht werden. Neben den genannten Vorhaben ist für Sankt Petersburg ein Projekt zum Ausbau des Flughafens Pulkowo bis zum Jahr 2025 geplant (Aktuelle Informationen zu Projekten sind über das Komitee für Verkehrs- und Transitpolitik Sankt Petersburg Tel. +7 812 576 28 28 zu beziehen).

Eines der bedeutendsten Vorhaben, welches mit Beteiligung privater Investoren realisiert wird, ist die mautpflichtige Autotrasse M-4 „Don“. Sie führt durch das Moskauer, Lipezker, Woronescher Gebiet und die Region Krasnodar. Die Gesamtkosten für dieses Projekt belaufen sich auf mehr als 19 Milliarden Rubel.

Das aber wohl größte Projekt im Bereich Infrastruktur ist die Vorbereitung auf die Olympischen Winterspiele 2014 in Sotschi. Das hierfür ursprünglich geplante Budget betrug 314 Milliarden Rubel (Verordnung der Regierung der RF Nr. 991 vom 29. Dezember 2007 „Über das Bauprogramm von olympischen Objekten und die Entwicklung der Stadt Sotschi als Luftkurort in der Gebirgsregion“ (mit Änderungen vom 11. Juni, 6. u. 7. November, 31. Dezember 2008, 26. Februar 2009)). Im Februar 2009 verkündete jedoch die Regierung die Kürzung des ursprünglichen benannten Etats um 15 Prozent.

Es sei darauf hingewiesen, dass angesichts der Finanzkrise die Etats der einzelnen Projekte im Bereich Infrastruktur überprüft

Следует отметить, что в условиях финансового кризиса пересматриваются расходы на инфраструктурные проекты и откладываются сроки реализации некоторых из них. Привлечение инвестиций в новые разработки становится более длительным и сложным процессом. Однако государство придает большое значение развитию инфраструктуры и готово взять на себя большую часть расходов по реализации важнейших проектов.

Правовая база для возможности привлечения частных инвестиций в развитие инфраструктуры была создана с принятием 21 июля 2005 года Федерального закона № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», который урегулировал многие вопросы, связанные с реализацией инфраструктурных проектов посредством ГЧП. В 2006 году он был дополнен Региональным законом № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах», который в отличие от федерального закона предусматривает различные формы сотрудничества государства и частных инвесторов. Законодательство предусматривает, что в качестве концессионера может выступать индивидуальный предприниматель, российское или иностранное юридическое лицо либо действующие без образования юридического лица по договору о совместной деятельности два и более юридических лица. Концедентом является Российская Федерация, которую представляет уполномоченный орган власти. ГЧП в целом – достаточно новый инвестиционный инструмент. Он должен быть проверен на практике и в России.

Государство привлекает частные инвестиции не только посредством ГЧП, но и через систему государственных заказов на поставку товаров и оказание услуг (официальный сайт РФ для размещения государственных заказов – http://www.zakupki.gov.ru/, реестр государственных заказов – http://reestrgk.roskazna.ru/). Порядок размещения заказов, проведения конкурсов и заключения государственных контрактов регулируется Федеральным Законом № 94-ФЗ от 21 июля 2005 года «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

Правительство РФ делает ставку на то, что инфраструктурные проекты помогут преодолеть сложную экономическую ситуацию. Поэтому оно и дальше будет поддерживать и развивать инвестиционные инструменты и сотрудничество с частными инвесторами. ■

werden und die Realisierung einiger dieser Vorhaben zurückgestellt wird. Die Suche nach Investitionen für neue Projekte gestaltet sich langwieriger und schwieriger. Dennoch legt der Staat hohen Wert auf Infrastrukturprojekte und ist bereit, den größeren Teil der Kosten zur Realisierung der wichtigsten Vorhaben zu übernehmen.

Parallel hat die russische Regierung die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Einbeziehung von privaten Investoren in die Entwicklung der Infrastruktur geschaffen. Insbesondere das am 21. Juli 2005 verabschiedete Föderale Gesetz Nr. 115-FZ „Über Konzessionsvereinbarungen“ regelt die Umsetzung von Projekten durch die Bildung von PPP. Dieses Gesetz wurde 2006 durch das regionale Gesetz Nr. 627-100 „Über die Mitwirkung der Stadt Sankt Petersburg im Rahmen der Public Private Parnerships“ ergänzt, welches im Unterschied zum Bundesgesetz eine Reihe von Formen der Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und Privatinvestoren vorsieht. Die Gesetzgebung legt fest, dass der Konzessionär ein Privatunternehmer, eine russische oder ausländische juristische Person oder mehrere juristische Personen aufgrund eines Kooperationsvertrages sein kann. Als Konzessionsgeber tritt der Staat, vertreten durch die jeweils zuständige Einrichtung, auf. Insgesamt ist PPP ein junges Investitionsinstrument, das auch in Russland noch erprobt werden muss.

Außer als PPP wirbt der Staat private Investitionen durch das System der Staatsaufträge für Lieferungen und Dienstleistungen für Landeszwecke (Die offizielle Web-Seite der RF für die Veröffentlichung der Informationen über aktuelle Staatsaufträge – http://www.zakupki.gov.ru/. Das Register der Staatsaufträge – http://reestrgk.roskazna.ru/). Das Verfahren der Auftragsvergabe, der Ausschreibungen und des Abschlusses eines Staatsvertrages sowie andere Aspekte der Staatsaufträge werden durch das Föderale Gesetz Nr. 94-FZ „Über die Vergabe von staatlichen Aufträgen für Lieferungen, Erfüllung von Arbeiten und Dienstleistungen für Landeszwecke“ vom 21. Juli 2005 geregelt.

Die russische Regierung hält daran fest, dass die Projekte im Bereich Infrastruktur bei der Überwindung der schwierigen Wirtschaftslage helfen werden. Daher werden auch in Zukunft die möglichen Investitionsinstrumente und die Zusammenarbeit mit Privatunternehmen staatlich unterstützt und entwickelt werden. ■

Как не утонуть в шторм

Страхование торгового кредита защитит от длительного неплатежа или банкротства

Сохранение ликвидности во время кризиса

Почти каждому российскому предприятию, которое работает в сфере торговли, знаком инструмент кредитования поставок. В Западной Европе дебиторская задолженность составляет около трети балансовой части компании. Тот факт, что российскими компаниями используется отсрочка платежа, говорит о постоянно увеличивающемся объеме дебиторской задолженности. По подсчетам Росстата, он вырос с 1999 по 2008 год (III квартал) с 55 до 322 млрд евро, что соответствует ежегодному росту на 23%. Роль кредитования поставок увеличивается пропорционально уменьшению готовности банков выдавать кредиты. Как и во всем мире, в России кредитование ощутимо снизилось. Правительство собирается активно поддерживать кредитные институты, которые, в свою очередь, должны обеспечить финансирование предприятий. Политики надеются, что таким образом компании смогут получить ликвидность, в которой они нуждаются для ведения бизнеса.

Значение кредитования поставщиков растет

Таким образом, с одной стороны, в условиях финансового кризиса значение кредитования поставок растет. С другой стороны, растет и риск того, что задолженности не будут погашены. В настоящее время ведущий страховщик торговых кредитов Euler Hermes отмечает увеличение просроченных платежей российским предприятиям. Это первые признаки того, что, скорее всего, не все долговые обязательства будут выполнены.

Страхование торговых кредитов защищает

Сегодня просроченная задолженность становится одной из важных проблем компаний в России. Эффективным решением, которое поможет компаниям избежать случаев неплатежей или банкротства, является страхование торговых кредитов. В центре этого подхода стоит минимизация ущерба посредством оценки кредитоспособности и применение специальных мер в случае наступления неплатежа или банкротства. Таким образом, страхование торгового кредита защищает трижды:

- Предотвращает ущерб. Еще в стадии подписания договора страховщик проверяет кредитоспособность заказчиков, постоянно следит за ее развитием и вовремя предупредит, если она ухудшится.
- Уменьшает ущерб. В случае просрочки платежей эксперты помогут профессионально взыскать долг.
- Возмещает ущерб. Если невозможно взыскать долг, то в силу вступает страховая защита.

Для того чтобы предоставить клиентам полную страховую защиту, страховщик обрабатывает множество источников информации, как национальных, так и международных. Финансовые эксперты постоянно анализируют все важнейшие изменения в деятельности компаний, которые могли бы повлиять на кредитоспособность. Помимо оценки финансовых показателей дополнительно проводится оценка качества и эффективности менеджмента предприятия.

В Euler Hermes создана уникальная система хранения данной информации. Через банк данных Euler Hermes его сотрудники и клиенты имеют доступ к информации о состоянии примерно 40 млн предприятий по всему миру.

Требования к предприятиям увеличиваются

В последние годы Euler Hermes значительно увеличил объемы страхового покрытия торговых рисков для российских компаний. При ухудшающейся экономической ситуации в условиях финансового кризиса растут требования к фирмам. При анализе кредитных операций и оценке кредитоспособности предприятий также растут требования к качеству предоставляемой информации о фирмах и прозрачности их деятельности. В области контроля это означает быструю реакцию на информацию о негативных тенденциях в бизнесе того или иного предприятия. Помимо этого при оценке рисков постоянно учитываются изменения, происходящие в экономике.

Международная компания Euler Hermes готова к новым вызовам в России. С 2004 года лидер в области страхования кредитных рисков Euler Hermes начал сотрудничество с одной из крупнейших российских страховых компании – «РОСНО». ОАО СК «РОСНО», входящая в группу «Allianz», одна из немногих страховых компаний в России, которая предлагает страхование торговых кредитов. Открытие в России представительства Euler Hermes и основание ООО «Ойлер Гермес Кредит Менеджмент» в 2008 году стало следующим важным шагом в развитии квалифицированной оценки кредитных рисков и расширении деятельности по страхованию торговых кредитов. Непосредственно в России опытные финансовые аналитики применяют стандарты, разработанные группой Euler Hermes для оценки кредитных рисков.

В сложной ситуации, с которой мы ежедневно встречаемся по всему миру в условиях финансового кризиса, особенно важны международный опыт компании Euler Hermes и глубокие знания ее сотрудниками локального рынка. Они помогут нашим клиентам достигнуть своих целей даже во время «шторма». ■

Liquiditätssicherung in Zeiten der Krise

Kreditversicherung bietet Schutz vor Forderungsausfällen

Andreas Steinborn
Euler Hermes
Kreditversicherungs-AG
Head of Representative
Office Russia

Андреас Штайнборн
ООО «Ойлер Гермес
Кредитный Менеджмент»
Глава представительства
в России

Nahezu jedes russische Unternehmen, das Handel treibt, kennt auch das Instrument des Lieferantenkredits, das in Westeuropa durchschnittlich ein Drittel der Bilanzsumme von Firmen ausmacht. Dass dieses Instrument mittlerweile auch zur Normalität im Handel mit Russland gehört, zeigt die kontinuierlich wachsende Entwicklung der offenen Forderungen. So ist nach Zählung der Russischen Statistikbehörde das Volumen der Lieferantenkredite in Russland von 1999 bis 2008 (3. Quartal) von 55 Mrd. Euro auf über 322 Mrd. Euro gestiegen, was einer durchschnittlichen Steigerung um 23 Prozent pro Jahr entspricht. Der Lieferantenkredit gehört damit wie auch in Westeuropa zu einer wichtigen Finanzierungsquelle von Unternehmen, dessen Bedeutung steigt, je weniger die Banken Gelder für die Finanzierung zur Verfügung stellen. Denn mittlerweile wird auch in Russland kaum noch Geld verliehen, die Banken haben wie überall auf der Welt den Kredithahn fühlbar zugedreht. Um die Finanzierung der Unternehmen sicherzustellen, will die Regierung die Kreditinstitute daher massiv stützen. Die Politiker hoffen, dass den Unternehmen damit die Liquidität zur Verfügung gestellt wird, die sie zur Abwicklung ihrer Geschäfte brauchen.

Bedeutung des Lieferantenkredits steigt

So wird der Lieferantenkredit einerseits in der aktuellen Finanzkrise verstärkt nachgefragt, andererseits steigt aber auch das Risiko, dass Lieferantenkredite von den Schuldnern nicht beglichen werden können. Der weltweit führende Kreditversicherer Euler Hermes verzeichnet derzeit bereits eine deutliche Zunahme an Überfälligkeitsmeldungen von Zahlungen an Unternehmen in Russland – erste Anzeichen, dass Forderungen möglicherweise nicht mehr bedient werden.

Eine Kreditversicherung schützt

Die Absicherung gegen Zahlungsausfall wird damit auch in Russland zu einer immer wichtigeren Aufgabe für die Unternehmen. Eine wirksame Möglichkeit, sich umfassend abzusichern, ist eine Warenkreditversicherung, denn sie schützt sehr viel früher als nur im bereits eingetretenen Schadenfall. Im Vordergrund steht vielmehr, Schäden durch qualifizierte Bonitätsprüfung und professionelle Maßnahmen bei Zahlungsstörungen oder gar einer Insolvenz eines Kunden zu minimieren. Eine Kreditversicherung schützt so gleich dreifach. Sie kann:

- **Schaden verhindern:** Bereits bei Vertragsabschluss prüft der Versicherer die Kreditwürdigkeit der Abnehmer, überwacht sie kontinuierlich und warnt rechtzeitig, wenn sie sich verschlechtert.
- **Schaden vermindern:** Mit einem professionellen Inkasso- und Mahnverfahren helfen die Experten, Not leidende Forderungen noch einzutreiben.
- **Schaden ersetzen:** Ist auch das nicht mehr möglich, tritt schließlich der Versicherungsschutz ein.

Um diesen umfangreichen Schutz zu bieten, bedient sich ein Kreditversicherer zahlreicher Informationsquellen, nationaler wie internationaler. Spezialisten analysieren permanent alle für die Bonität bedeutsamen Veränderungen in den Unternehmen. Das sind neben Zahlen und Daten etwa über das aktuelle Zahlungsverhalten insbesondere auch qualitative Informationen wie die Beurteilung des Managements.

Über das Datenbanksystem von Euler Hermes zum Beispiel haben Mitarbeiter und Kunden so einen komfortablen Zugriff auf Informationen über rund 40 Millionen Unternehmen weltweit.

Anforderungen an Unternehmen steigen

Bei Euler Hermes ist das Deckungsvolumen auf russische Unternehmen in den letzten Jahren stark angestiegen. Mit der durch die Finanzkrise auch in Russland verschlechterten Wirtschaftssituation steigen aber auch die Anforderungen an die Unternehmen. So sind für die Kreditprüfung und damit die Einschätzung der Bonität der Unternehmen die Anforderungen an die Qualität der Informationen über Unternehmen und an deren Transparenz insgesamt gestiegen. Im Bereich der Überwachung bedeutet dies ein rasches Reagieren auf negative Informationen über Unternehmensentwicklungen. Darüber hinaus werden volkswirtschaftliche Veränderungen noch intensiver in die Risikobeurteilung einbezogen. ■

Новая концепция таможни

Все таможенные посты до середины года должны переехать из Москвы и Санкт-Петербурга в прилегающие области

Еще в конце прошлого года работающие в России немецкие компании проявляли озабоченность. Федеральная таможенная служба заявила о серьезности своего плана по предстоящему выводу пунктов таможенного оформления за пределы городов. На первом этапе все таможенные посты должны были до середины года переехать из Москвы и Санкт-Петербурга в прилегающие области. В Москве реструктуризация идет полным ходом. С того момента, как начали закрываться таможенные посты в Москве – в Подмосковье, начинают образовываться длинные очереди перед таможенными пунктами. Этот хаос дорого обходится экспортерам и фирмам, предоставляющим транспортные услуги. Впрочем, это может означать облегчение для транспортных путей России.

В опросе, проведенном Российско-германской зарубежной торгово-промышленной палатой (АНК), среди своих членов в январе этого года 75 % опрошенных предприятий не высказали положительного отношения к переносу таможенного оформления на границы города. Более того, 56 % были убеждены в том, что это приведет к ухудшению ситуации для их предприятий. И теперь, четверть года спустя, оказывается, что эти страхи были отнюдь не лишены оснований.

Переполненным московским улицам новое таможенное регулирование на пользу

Den überfüllten Moskauer Verkehrswegen dürfte die neue Regelung Erleichterung bringen.

В начале марта закрылись три таможенных поста на юге, западе и востоке столицы. Их обязанности возьмет на себя таможенный аппарат Московской области. Немецкие коммерсанты, работающие в области услуг по логистике, жалуются, что с терминалами до сих пор был только отрицательный опыт. Персонала, говорят, там меньше, и подчас он недостаточно хорошо обучен.

При этом ситуация была вполне предсказуема, а закрытие старых таможенных постов вступило в силу отнюдь не за считанные дни. Еще в сентябре прошлого года Федеральная таможенная служба приняла обширную программу реструктуризации. В декабре было создано центральное таможенное ведомство, отвечающее за Москву и Московскую область. Одновременно закрылся и таможенный терминал на севере столицы.

Теперь экспортеры и экспедиторы жалуются, что у таможенных постов в области образуются длинные очереди, поскольку их пропускная способность ощутимо ниже требуемой, приезжающих на оформление. В результате товары прибывают к получателю с опозданием, сбиваются планы, множатся затраты. Так, за товар, который остается в таможенном терминале более 48 часов, должна выплачиваться плата на превышение времени стоянки. Приходится оплачивать и дополнительное электропитание для холодильных агрегатов – и все это теперь только потому, что в сфере логистики на фоне падающего спроса повеяло ледяным ветром.

В конце марта в «Российской газете» руководитель Федеральной таможенной службы пытается погасить страсти. «На таможенных постах в Московской области все теперь работает в штатном режиме, – говорит **Андрей Белянинов**. – Скоропортящиеся товары оформляются в первую очередь. Мы работаем в две смены. Если необходимо, организуем работу в выходные дни или в праздники». По мнению шефа таможни, в таком положении есть вина и самих перевозчиков: «Большой шум поднимают сами нерадивые поставщики. Вместо того чтобы растаможить свой товар там, где нет очередей, они продолжают приезжать на посты, ближе всего расположенные к Москве».

Уве Лойшнер (Uwe Leuschner), управляющий фирмы «Luxx Russia», оказывающей услуги по логистике, отмечает, что поставщики не всегда имеют возможность выбирать, где растаможить свой товар, поскольку не все посты одинаково оснащены и одинаково грамотно работают. «Электроника, медикаменты, спиртные напитки, да и все товары, для которых существует особое регулирование, можно привозить только на определенные пункты». Иногда трудно выяснить, на какие. Лойшнер также отмечает, что большинство импортеров сидят в Москве. «Логично, что они стараются провести таможенное оформление своих поставок поближе. Только так они смогут быстро решать возникающие на месте проблемы». Но из-за создания новой структуры как минимум разрываются старые сложившиеся связи.

До сих пор все перевозки товаров, требовавших таможенного оформления, шли через Москву и Санкт-Петербург. При этом многие товары были предназначены совсем не для этих городов, а для других регионов России. «Ясно, что необходимо разгрузить внутригородскую транспортную сеть», – отмечает Лойшнер. Во всяком случае, переполненным московским улицам новое регулирование на пользу. ■

Анне Вэшле

Neues Zollkonzept

Sämtliche Zollabfertigungsstellen müssen bis zur Jahreshälfte aus Moskau und St. Petersburg in die Umgebung verlegt werden

Schon Ende des vergangenen Jahres zeigten sich die in Russland tätigen deutschen Unternehmen besorgt. Die föderale Zollbehörde kündigte an, ernst zu machen mit ihrem Vorhaben, die Zollabfertigung aus den Städten an die Staatsgrenzen zu verlegen. In einer ersten Etappe sollen bis Mitte des Jahres alle Zollposten aus Moskau und St. Petersburg in die umliegenden Oblaste verschwinden. In Moskau ist die Umstrukturierung im vollen Gange. Seit die Abfertigungsstellen in der Hauptstadt nach und nach schließen, bilden sich im Moskauer Umland lange Schlangen an den Zollpunkten. Exporteuren und Transportdienstleistern kommt das Chaos teuer zu stehen. Für Russlands Transportwege könnte es aber eine Erleichterung bedeuten.

In einer Umfrage, die die Deutsch-Russische Auslandshandelskammer (AHK) im Januar unter ihren Mitgliedern durchführte, standen 75 Prozent der befragten Unternehmen der Verlegung der Zollabfertigung an die Grenzen nicht positiv gegenüber. 56 Prozent waren gar davon überzeugt, dass das Nachteile für das eigene Unternehmen mit sich bringen würde. Ein Vierteljahr später zeigt sich, dass diese Ängste nicht ganz unbegründet waren.

Anfang März haben die drei Zollabfertigungsposten im Süden, Westen und Osten der Hauptstadt für immer geschlossen. Ihre Pflichten übernimmt jetzt der Zollapparat der Moskauer Oblast. Deutsche Logistikdienstleister berichten von schlechten Erfahrungen mit den dortigen Terminals. Das Personal sei zum Teil nicht entsprechend ausgebildet, die Abläufe seien noch nicht koordiniert und die Verantwortlichkeiten und Ansprechpartner in vielen Fällen unklar.

Dabei war die Situation vorhersehbar und die Schließung der alten Abfertigungsstellen keine Maßnahme, die von heute auf morgen in Kraft trat. Bereits im September vergangenen Jahres hatte die föderale Zollbehörde ein umfassendes Umstrukturierungsprogramm beschlossen. Im Dezember wurde eine zentrale Zollstelle mit Zuständigkeit Moskau und Moskauer Oblast eingerichtet. Zur gleichen Zeit schloss der Zollterminal im Norden der Hauptstadt.

Exporteure und Spediteure klagen nun, dass sich an den Zollposten in den Oblasten lange Schlangen bilden, weil diese für die neuen Andrang nicht ausgelegt sind. Waren kämen verspätet bei ihren Empfängern an, die Planung gerate völlig aus dem Lot, und die Kosten mehren zu. So wird für Ware, die länger als 48 Stunden im Zollterminal verbleibt, eine Überziehungsgebühr fällig. Auch der Extrastrom der Lkw-Kühlaggregate will bezahlt werden – und das alles jetzt, da in der Logistikbranche vor dem Hintergrund der einbrechenden Nachfrage ein eisiger Wind weht.

Der Leiter der Föderalen Zollbehörde versucht Ende März in der Rossijskaja Gaseta zu beruhigen. „An den Zollabfertigungsposten in der Moskauer Oblast geht jetzt alles seinen normalen Betrieb“, so Andrej Beljaninow. „Leicht verderbliche Waren werden als Erstes verzollt. Wir arbeiten in zwei Schichten. Wenn es notwendig ist, organisieren wir auch Arbeit am Wochenende oder an Feiertagen.“ Der Zoll-Chef meint, dass die Spediteure zum Teil selbst schuld seien an der Misere. „Es sind nachlässige Lieferanten, die großes Aufheben machen. Anstatt ihre Ware da zu verzollen, wo es keine Schlangen gibt, fahren sie noch immer an die Posten, die am nächsten an Moskau gelegen sind.“

С момента вывода таможенных постов из Москвы перед ними выстроились вереницы грузовиков

Seit der Verlegung der Abfertigungsstellen aus Moskau stehen Lkws Schlange

Uwe Leuschner, Geschäftsführer des Logistikdienstleisters Luxx Russia gibt zu bedenken, dass die Lieferanten sich nicht unbedingt aussuchen könnten, wo sie ihre Ware abfertigen lassen, da nicht alle Posten über gleiche Ausstattung und Kompetenzen verfügen. „Elektronik, Medikamente, Alkohol, alle Güter eben, für die es besondere Regularien gibt, kann man nur zu bestimmten Orten bringen.“ Oft sei es nicht so einfach auszumachen, zu welchen. Leuschner gibt auch zu bedenken, dass die meisten Importeure eben in Moskau säßen. „Es ist logisch, dass diese versuchen, ihre Lieferungen in der Nähe zu verzollen. Nur so können sie die vor Ort auftauchenden Probleme schnell lösen.“ Durch die neue Struktur würden aber zumindest die alten Beziehungsgeflechte aufgebrochen.

Bisher lief der gesamte Verkehr mit zu verzollenden Gütern über Moskau oder St. Petersburg. Dabei waren viele der Waren gar nicht für die beiden Städte, sondern für andere Regionen Russlands bestimmt. „Es macht Sinn, das innerstädtische Transportsystem zu entlasten“, benennt Leuschner einen positiven Aspekt. Für die überquellenden Moskauer Verkehrswege ist die neue Regelung in jedem Fall ein Balsam. ■

Anne Wäschle

Тарас Деркач
юрист, Рёдль и Партнеры

Taras Derkatsch
Jurist, Rödl & Partner

Параллельный импорт:

таможенные вопросы и новая судебная практика

В последнее время проблематика параллельного импорта все чаще вызывает споры и дискуссии не только среди профессиональных юристов, но и среди широкого круга предпринимателей и простых потребителей.

Упрощенно главный вопрос, связанный с параллельным импортом, можно сформулировать следующим образом: допустим ли ввоз в Россию продукции, маркированной товарным знаком, без специального на то разрешения правообладателя?

До недавних пор ситуация с ввозом на территорию России товара, маркированного товарным знаком, выглядела следующим образом: российская таможня была вправе на основании письменного заявления правообладателя либо его представителя (чаще всего дочерние компании в России) приостановить выпуск товаров.

В соответствии с Приказом Федеральной таможенной службы от 8 июня 2007 года №714 таможенные органы России ведут специальный Таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности. Правообладатели могут внести свои товарные знаки в данный реестр, и таможенный орган в случае выявления «контрафактных товаров» вправе приостановить выпуск товаров на 10 рабочих дней с уведомлением правообладателя либо его представителя.

Во многих случаях в дальнейшем таможня возбуждала дело об административном правонарушении по статье 14.10 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП), обвиняя импортера в незаконном использовании товарного знака путем его ввоза на территории РФ без разрешения правообладателя.

Конституционный суд придерживался мнения о том, что запрет правообладателем импорта его собственной продукции без его разрешения не противоречит Конституции – данный вывод суда содержит его Определение от 22 апреля 2004 года №171-О.

Учитывая именно такую позицию, арбитражные суды удовлетворяли иски таможни о привлечении импортера к ответственности в виде штрафа, а товары конфисковывались.

Однако судебная практика не была единообразной: в некоторых случаях кассационные суды вставали на сторону импортера, отмечая, что ввоз маркированной самим правообладателем продукции не является правонарушением по смыслу статьи 14.10 КоАП. Причем такая практика начала появляться сравнительно недавно. Однако до сих пор вопрос допустимости параллельного импорта не был предметом обсуждения в Высшем арбитражном суде России (ВАС).

Последнее известное дело, связанное с ввозом в Россию автомобиля Porsche Cayenne, изменило ситуацию, став предметом рассмотрения в ВАС. В своем Постановлении от 3 февраля 2009 №10458/08 суд указал, что ввоз товара, выпущенного правообладателем одноименных товарных знаков, не содержит признаков незаконного воспроизведения товарных знаков. Следовательно, за такой ввоз нельзя привлекать к ответственности по статье 14.10 КоАП.

Таким образом, фактически, ВАС поставил точку в вопросе о том, можно ли привлекать параллельных импортеров к ответственности по КоАП. Тем не менее суд оставил открытым вопрос о том, могут ли правообладатели в порядке гражданско-правовых средств защиты обращаться в суд с заявлением о нарушении параллельным импортером их исключительных прав на товарный знак.

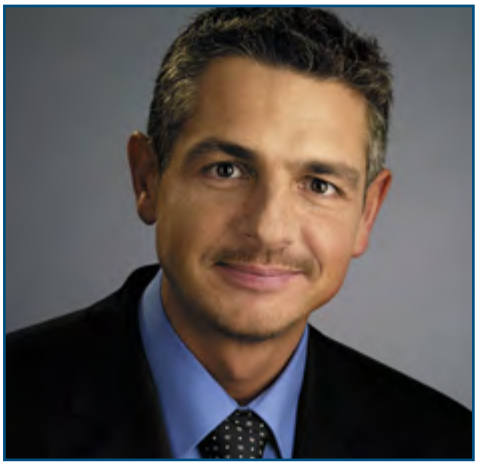
Согласно проекту постановления ВАС и Верховного суда РФ относительно применения Четвертой части Гражданского кодекса ввоз на территорию России товара с нанесенным на него товарным знаком является самостоятельным способом использования этого товарного знака. И если товар ввозится не для личных целей и при этом отсутствует согласие правообладателя, такой ввоз является нарушением исключительного права правообладателя. Допускается ввоз товара физическими лицами для личных целей, а также юридическими лицами для собственных нужд, а не для целей последующего отчуждения. ■

Parallelimport:

Zollrechtliche Fragen und neue Gerichtspraxis

Früher war die Rechtspraxis nicht einheitlich, nun soll ein Beschluss des Arbitragegerichts Klarheit schaffen

In letzter Zeit ruft die Problematik des Parallelimports immer häufiger Streitigkeiten und Diskussionen nicht nur unter Juristen, sondern auch unter Unternehmern und Verbrauchern hervor.
Vereinfacht sieht die Hauptfrage bezüglich des Parallelimports folgendermaßen aus: Ist die Einfuhr von Waren, die mit einem Warenzeichen gekennzeichnet sind, nach Russland ohne die gesonderte Erlaubnis des Rechteinhabers zulässig?
Bis vor kurzem sah die Situation der Einfuhr von mit einem Warenzeichen gekennzeichneten Waren nach Russland wie folgt aus: Der russische Zoll war berechtigt, auf Grund einer schriftlichen Erklärung des Rechteinhabers oder seines Vertreters (meist eine Tochtergesellschaft in Russland) die Lieferung der Waren einzustellen.
In Übereinstimmung mit dem Erlass des föderalen Zolldienstes Nr. 714 vom 8. Juni 2007 führen die russischen Zollbehörden ein spezielles Zollregister für Objekte des geistigen Eigentums. Rechteinhaber können ihre Warenzeichen in das Register eintragen lassen und die Zollbehörde ist im Falle der Entdeckung von gefälschten Waren berechtigt, die Ausgabe der Waren für zehn Arbeitstage einzustellen, wobei der Rechteinhaber oder sein Vertreter darüber zu informieren sind.
In vielen Fällen leitete der Zoll in der Vergangenheit ein Verfahren über einen administrativen Rechtsverstoß gemäß Art. 14.10 von Ordnungswidrigkeitengesetzbuch („OrdwGB“) ein, wobei der Importeur der unrechtmäßigen Nutzung eines Warenzeichens durch die Einfuhr ohne Erlaubnis des Rechteinhabers in die Russische Föderation beschuldigt wurde.
Das Verfassungsgericht vertrat die Meinung, dass das Verbot des Rechteinhabers, seine Ware ohne Erlaubnis zu importieren, nicht der Verfassung widerspricht – diese Schlussfolgerung des Gerichts ist in Bestimmung Nr. 171-O vom 22. 04. 2004 enthalten.
Angesichts dieser Position gaben die Arbitragegerichte den Klagen des Zolls auf Haftung des Importeurs in Form einer Strafe statt, und die Waren wurden beschlagnahmt. Allerdings war die Gerichtspraxis nicht einheitlich: In einigen Fällen stellten sich die Kassationsgerichte auf die Seite des Importeurs, wobei sie sich darauf beriefen, dass die Einfuhr von durch den Rechtsbesitzer selbst markierten Marken keinen Rechtsverstoß gem. 141. OrdwGB darstellt. Diese Gerichtspraxis hatte sich über einen relativ langen Zeitraum hinaus entwickelt. Allerdings stand die Frage der Zulässigkeit des Parallelimports lange Zeit nicht im Mittelpunkt der Diskussionen des Obersten Arbitragegerichts der Russischen Föderation.
Die letzte Nachricht hinsichtlich des Imports des Porsche Cayenne nach Russland hat die Situation dahingehend verändert, dass er Gegenstand einer Untersuchung durch das Höchste Arbitragegericht wurde. In dem Beschluss vom 3.02.09 Nr. 10458/08 weist das Gericht darauf hin, dass der Import einer Ware durch Rechtsinhaber gleichnamiger Warenzeichen keine Anzeichen für eine unrechtmäßige Nachbildung enthält und folglich für diese Einfuhr nicht gemäß Art. 14.10 OrdwGB zur Verantwortung gezogen wird.
Folglich regelte das Höchste Arbitragegericht endgültig die Frage, ob parallele Importeure vor dem OrdwGB zur Verantwortung gezogen werden können. Dennoch ließ das Gericht die Frage offen, ob Rechteinhaber sich mittels zivilrechtlicher Schutzmaßnahmen, zum Beispiel mit einer Klage wegen Verstoßes gegen ihre ausschließlichen Rechte an einem Warenzeichen durch Parallelimporteure, an ein Gericht werden können. Gemäß diesem Beschluss des Höchsten Arbitragegerichtes und des Obersten Gerichtes der Russischen Föderation bezüglich der Anwendung des vierten Teils des russischen Zivilgesetzbuches ist die Einfuhr einer Ware in die Russische Föderation mit einem darauf aufgebrachten Warenzeichen eine selbstständige Form der Verwendung dieses Warenzeichens. Sofern die Ware nicht zur persönlichen Verwendung eingeführt wird und zudem die Zustimmung des Rechteinhabers fehlt, handelt es sich bei der Einfuhr dieser Ware um einen Verstoß gegen das ausschließliche Recht des Rechteinhabers. Der Import dieser Waren ist nur durch natürliche Personen zu persönlichen Zwecken zulässig, nicht aber zur anschließenden Veräußerung. ■



Перри Нойманн
Генеральный директор Kühne+Nagel в России

Perry Neumann
Geschäftsführer von Kühne+Nagel Russland

«Рынок логистики в России должен повзрослеть»

Швейцарский концерн Kühne+Nagel считает, что у российского рынка – большой потенциал развития, несмотря на то что и здесь чувствуется влияние всемирного экономического кризиса

Перри Нойманн, генеральный директор Kühne+Nagel в России, знаком с требованиями отрасли логистики, которая в этой стране пока находится в зачаточном состоянии. Будущее развитие он видит в так называемых интегрированных каналах поставок. При таком комплексном подходе все логистические процессы предприятия находятся под наблюдением и согласуются друг с другом.

Господин Нойманн, в прошлом году концерн Kühne+Nagel, несмотря на экономический кризис и обвал, произошедший в четвертом квартале, вышел с рекордным результатом 9,1% в сравнении с 2007 годом. Какой вклад внесла российская ветвь компании в этот показатель?

Россия является для нас очень важным целевым рынком. С 1992 года мы открыли здесь множество представительств и предлагаем не только услуги в ключевых сферах, таких, как морской и воздушный фрахт, наземные перевозки и складская логистика, но и межотраслевые решения по улучшению логистических процессов. Только с 2005-го по 2007 год количество наших сотрудников увеличилось с 80 до 900 человек, т.е. более чем в десять раз. Между тем, на этом рынке со многими нишами мы занимаем всего лишь один процент, т.е. остается еще много возможностей для роста. Но и мы должны были в последние месяцы следить за своими структурами и расходами.

Когда производится меньше продукции, то возникает и меньше потребностей в перевозках. В России в последнее время сильно сократились объемы транспортируемых товаров – только в декабре 2008-го – на 12,4% (по сравнению с предыдущим месяцем). В какой области наиболее сильно затронул кризис вашу компанию и как вы справляетесь со сложностями?

Мы чувствуем особое напряжение в области складской логистики из-за высокой доли фиксированных затрат. Прогнозируемые нашими клиентами в конце 2008 года объемы не подтвердились, поэтому нам нужно искать новые и следить за структурой расходов. С нашими клиентами мы находимся в постоянном диалоге. Вследствие снижения цен на аренду в Москве от 20 до 30% наши шансы на получение новых контрактов увеличились. Российский логистический рынок остается по-прежнему очень большим, даже если он сокращается. Мы инвестируем средства в процесс поиска новых продавцов и тренинги для наших сотрудников. Кроме того, постоянно увеличиваем свой основной капитал, чтобы не быть зависимыми от банков. Эффективное управление рабочими и бизнес-процессами является нашим основным преимуществом.

Сейчас основания для борьбы есть, в особенности у отрасли морских перевозок, из-за спада спроса, избыточных производственных мощностей и последовавшего снижения цен. Видите ли Вы возможность для того, чтобы этот вид транспортировки опять набрал обороты?

Внутреннее судоходство практически не имеет значения, но во внешнем есть еще большой потенциал. В прошлом году в и из России перевезено более семи миллионов стандартных контейнеров (TEU), это внушительная цифра. Большая сложность заключается в неуравновешенности соотношения импорта-экспорта. В Россию ввозится намного больше товаров, чем из нее. Причина этого, прежде всего, в том, что только 15% российского экспорта транспортируется в контейнерах. Для транспортировки такого важного сырья, как, например, газ и нефть, используются другие пути. Для пароходных компаний это означает, что множество контейнеров, в которых товары приходят в Россию, на обратном пути остаются пустыми и соответственно должны иначе позиционироваться по емкости затрат. Другой проблемой является плохая инфра-

„Der Logistikmarkt in Russland muss erwachsen werden“

Für den Schweizer Logistikkonzern Kühne + Nagel ist Russland ein Markt mit großem Entwicklungspotenzial – selbst wenn auch hier die weltweite Wirtschaftskrise ihre Auswirkungen zeigt

Perry Neumann, Geschäftsführer von Kühne+Nagel Russland, kennt die Herausforderungen einer Branche, die in diesem Land noch in den Kinderschuhen steckt. Die Zukunft sieht er in so genannten integrierten Supply-Chain-Lösungen. Bei dieser ganzheitlichen Herangehensweise werden alle logistischen Abläufe eines Unternehmens betrachtet und aufeinander abgestimmt.

Herr Neumann, im vergangenen Jahr hat Kühne + Nagel trotz Wirtschaftskrise und Einbrüchen im vierten Quartal mit einem Plus von 9,1 Prozent im Vergleich zu 2007 ein Rekordergebnis eingefahren. Wie hat der russische Zweig zu dieser Bilanz beigetragen?

Russland ist für uns ein sehr wichtiger Zielmarkt. Seit 1992 haben wir hier mehrere Dependancen gegründet und bieten nicht nur Dienstleistungen in den Kernbereichen See- und Luftfracht, Landtransport oder Lagerlogistik, sondern auch übergreifende Lösungen zur Verbesserung von logistischen Abläufen an. Allein von 2005 bis 2007 sind wir von 80 auf 900 Mitarbeiter, also um mehr als das zehnfache gewachsen. Inzwischen haben wir in diesem eher kleinteiligen Markt mit vielen Nischen einen Anteil von etwa einem Prozent und somit noch viel Spielraum für Wachstum. Aber auch wir mussten in den letzten Monaten Strukturen und Kosten anpassen.

Wenn weniger hergestellt wird, kann auch nur weniger befördert werden. In Russland sind die transportierten Gütermengen zuletzt stark zurückgegangen – allein im Dezember 2008 um 12,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat. In welchem Bereich trifft Sie die Krise am härtesten und wie treten Sie den Schwierigkeiten entgegen?

Wir sehen insbesondere im Bereich der Lagerlogistik eine große Herausforderung aufgrund des hohen Fixkostenanteils. Volumenprognosen verschiedener Kunden, die noch Ende 2008 getroffen wurden, werden sich so nicht umsetzen lassen. Somit müssen wir neue Volumen akquirieren und die Kostenstrukturen anpassen. Mit unseren Vermietern sind wir kontinuierlich im Gespräch. Durch den Mietpreisverfall um 20 bis 30 Prozent in Moskau hat sich unsere Verhandlungsposition für neue Verträge verbessert.
Der russische Logistikmarkt ist nach wie vor extrem groß, selbst wenn er schrumpft. Wir investieren in neue Verkäufer und Trainings unserer Mitarbeiter. Außerdem erhöhen wir kontinuierlich unser Stammkapital, um nicht von Banken abhängig zu sein. Die effiziente Gestaltung unserer eigenen Arbeitsabläufe und Geschäftsprozesse ist für uns eine Grundvoraussetzung.

Besonders die russische Schifffahrtsbranche hat derzeit zu kämpfen – mit Nachfragerückgängen, Überkapazitäten und einem daraus resultierenden Preisverfall. Sehen Sie Chancen für eine Wiedererstarkung dieses Transportweges?

Die Binnenschifffahrt ist nahezu bedeutungslos, aber bei Überseetransporten gibt es viel Potenzial. Im letzten Jahr wurden von und nach Russland mehr als sieben Millionen Standardcontainer (TEU) umgeschlagen, eine stattliche Zahl. Die große Schwierigkeit ist die Unausgewogenheit im Export-Import-Verhältnis. In Richtung Russland werden viel mehr Güter verschifft als andersherum. Das liegt vor allem daran, dass sich nur etwa 15 Prozent der russischen Exporte in Containern transportieren lassen. Wichtige Rohstoffe wie beispielsweise Gas und Öl nehmen andere Wege. Für die Reedereien bedeutet das, dass viele Container die Güter nach Russland bringen, auf dem Rückweg leer bleiben beziehungsweise kostenintensiv anderweitig positioniert werden müssen.
Ein anderes Problem ist die schlechte Infrastruktur der Häfen. St. Petersburg ist nach wie vor der wichtigste Hafen für Russland, befindet sich aber mitten in der Stadt und kann sich nicht weiterentwickeln. In Ust-Luga, 150 Kilometer westlich von St. Petersburg, ist schon seit geraumer Zeit ein neuer Containerterminal geplant, der nun vielleicht endlich 2010 eröffnet wird.

Anfang 2009 sorgte die Verlegung der Zollstationen aus den Städten Moskau und St. Petersburg in das Umland für einiges Aufsehen. Langfristig soll die Abfertigung sogar direkt an den Grenzen geschehen. Wie hat sich der erste Umzug auf dem Weg dorthin auf Ihre Arbeit ausgewirkt?

Wir müssen unsere Lieferungen zurzeit in der Moskauer Oblast verzollen und haben mit den neuen Terminals dort bisher überwiegend sehr schlechte Erfahrungen gemacht. Das Personal wurde reduziert, ist zum Teil nicht entsprechend ausgebildet, die Abläufe noch nicht koordiniert, Verantwortlichkeiten und Ansprechpartner sind in vielen Fällen unklar. Mit den bisherigen Terminals und Zoll-Teams hatten wir über Jahre verhältnismäßig gute Erfahrungen gemacht, jetzt muss sich das erst wieder einspielen.
Unseren Kunden kann ich teilweise nur schwer klar machen, dass die jetzt auftretenden Verzögerungen nicht auf die Arbeit unserer Spediteure zurückgehen.

Eine zweite Neuerung in diesem Jahr ist die Mautgebühr für Lkw, die aus der EU kommen. Wird die Unterhaltgebühr Ihrer Meinung nach auch für eine Verbesserung der russischen Straßen sorgen?

Ob das Geld dafür eingesetzt wird, ist schwer zu sagen. Nötig wäre es auf jeden Fall, Russlands Straßen sind immer noch in sehr schlechtem Zustand. Ich kann gut nachvollziehen, dass die Regierung die Maut für jene Länder einführt, in denen russische Lkws auch Straßennutzungsgebühren zahlen müssen. Für uns macht das im Moment keinen großen Unterschied. Die Transportpreise sind stark gefallen, haben sich zum Teil fast halbiert, und Spedi-

Головной офис Кюне + Нагель в Шинделлеги, Швейцария
Das Headquarter von Kuehne + Nagel in Schindellegi, Schweiz

структура портов. Санкт-Петербург остается важнейшим в России, но находится в центре города и не может развиваться. В порту Усть-Луги, 150 км западнее Санкт-Петербурга, уже продолжительное время строится терминал для контейнеров, но он будет открыт только в 2010 году.

В начале 2009 года перенос таможенных постов из Москвы и Санкт-Петербурга в пригород вызвал большую шумиху. В будущем оформление таможенных формальностей будет и вовсе происходить прямо на границе. Как эти первые изменения отразились на Вашей работе?

Сейчас мы должны растаможивать свои поставки в Подмосковье, но с новыми терминалами там мы пока имеем весьма негативный опыт. Количество персонала было сокращено, частично сотрудники не имеют должной квалификации, процессы пока не координируются, ответственные и контактные лица во многих случаях не определены. С прежними терминалами и таможенными службами у нас за много лет сложилось относительно хорошее сотрудничество, теперь придется снова приноравливаться друг к другу.

Мне часто бывает сложно убедить наших клиентов, что промедления, которые сейчас случаются, происходят не по вине наших экспедиторов.

Вторым нововведением в этом году стал таможенный сбор с грузовиков, которые приходят из ЕС. Станут ли, по Вашему мнению, от этого лучше российские дороги?

Сложно сказать, будут ли эти деньги использоваться именно на эти цели. Это мера в любом случае необходимая, ведь дороги в России до сих пор находятся в очень плохом состоянии. Я могу понять, что Правительство России вводит такой сбор для тех стран, в которых российские грузовики также должны оплачивать подобные сборы. Для нас это пока не имеет большого значения. Цены на транспортные услуги сильно упали, снизились почти вдвое, наши экспедиторы и логисты давно передают эти сборы клиентам. Основной проблемой остается инфраструктура – во всех областях, касающихся не только дорог.

Какие тенденции наблюдаются в логистической отрасли России?

Российский рынок структурирован совершенно иначе, чем европейский. Российские фирмы, которые оказывают логистические услуги, концентрируются обычно на определенных сегментах, транспортной магистрали, водному или железнодорожному пути. Речь идет о том, чтобы выторговать хорошую цену на одну поставку, вплоть до килограмма. Общие ставки не играют решающей роли. Крупные предприятия, например, работают со множеством партнеров. Эти процессы нужно эффективно организовать, оптимизировать производственные циклы, снизить риск замораживания капитала. Здесь существует много возможностей сэкономить. Наше предложение в этой сфере называется Lead Logistic Solutions (LLS). Грубо говоря, это услуга, цель которой состоит в управлении процессами и их оптимизации, координации работы партнеров, для того, чтобы добиться максимальной эффективности всех логистических процессов. Наши комплексные IT-системы и наш опыт работы с многонациональными предприятиями играют здесь важную роль. Для того чтобы применять эту концепцию в России, ее молодой логистический рынок должен стать взрослее. Тогда и здесь клиенты станут требовать интегрированные решения комплексных задач, которые в ситуации глобальной конкуренции означают прозрачность транспортных сетей и предельную эффективность издержек. К сожалению, российский рынок в настоящий момент еще не созрел для этого. ■

Беседу вела редактор MDZ
Анне Вэшле

teure und Logistiker geben solche Gebühren von jeher an die Kunden weiter. Das Hauptproblem bleibt die Infrastruktur – und zwar in allen Bereichen, nicht nur bei den Straßen.

Welche Trends kommen auf die Logistikbranche in Russland zu?

Der russische Markt ist ganz anders strukturiert als der europäische. Russische Logistikdienstleister konzentrieren sich meist auf bestimmte Segmente, die Straße, die See oder die Schiene. Es geht darum, gute Preise für einzelne Frachten auszuhandeln, da zählt noch jedes Kilo. Ein übergreifender Ansatz spielt dabei keine ausschlaggebende Rolle. Große Industrieunternehmen beispielsweise arbeiten mit unzähligen Dienstleistern zusammen. Solche Prozesse gilt es, effizient zu gestalten oder auch Produktionszyklen zu optimieren, Kapitalbindung zu verringern. Hier gibt es jede Menge Sparpotenzial. Lead Logistic Solutions (LLS) heißt unser Angebot in diesem Bereich. Das ist grob dargestellt eine Dienstleistung, die darauf zielt, Prozesse zu steuern, zu optimieren und Dienstleister zu koordinieren, um so maximale Effizienz in allen logistischen Abläufen zu erzielen. Unsere komplexen IT-Systeme und unsere Erfahrung mit multinationalen Unternehmen spielen hier eine tragende Rolle. Um ein solches Konzept in Russland zu etablieren, muss der „junge" russische Logistikmarkt erst noch erwachsen werden. Dann wird man auch irgendwann hierzulande integrierte Komplettlösungen seitens des Kunden fordern, da im globalen Wettbewerb transparente Lieferketten und äußerste Kosteneffizienz Marktanteile bedeuten. Leider ist der russische Markt dafür im Moment noch nicht reif. ■

Das Interview führte MDZ-Redakteurin
Anne Wäschle

12. Mai 2009
München, Deutschland

EURASIA

Konferenz auf der transport logistic

Die herrschende Wirtschaftskrise hat zu einer Veränderung der Pläne aller Industrieunternehmen geführt. Manche Firmen verlegen ihre Produktion von Asien nach Europa, um näher bei ihren Kunden zu sein. Andere überdenken ihre Logistikschemas.

EURASIA – das Territorium, das die Logistik verändert

Das Auditorium der Konferenz „EURASIA" wird aus internationalen Transport- und Logistikfirmen, den größten Investitionsbanken und -fonds, die Investitionsprojekte im Bereich der Transportinfrastruktur umsetzen, sowie transnationalen Industrieunternehmen, die ihre Logistikaufgaben auf dem eurasischen Kontinent lösen, bestehen.

Delegierte können sich ab jetzt unter www.dars.info/eurasia registrieren.

Sponsoren der Konferenz:
KUEHNE+NAGEL
AEROFLOT CARGO
FAR EASTERN TRANSPORT GROUP
Offizieller Transporteur:
Lufthansa

Pavillon EURASIA
12. – 15. Mai 2009

Zum ersten Mal wird auf der Messe ein Pavillon „Eurasia" organisiert, in dem die führenden Firmen der Länder dieser Region vertreten sein werden.

Über den EURASIA Pavillon
Die Größe des Pavillons wird über 1 000 Quadratmeter betragen. Die Stände im Pavillon „EURASIA" werden in folgende Zonen aufgeteilt sein:
- Luftfracht
- Zoll und Logistikterminals
- Multimodale Frachten
- Transportinfrastruktur

PROGRAMM

12:30–13:15 Registrierung
13:15–13:20 Begrüßungsworte der Organisatoren
13:20–13:30 Begrüßungsworte des Transportministeriums Deutschlands

13:30–15:10 **Session 1**
Reorganisation der Logistik des Kontinents. Die wichtigsten Märkte und Spieler.

Sergej Aristow, Staatssekretär und Stellvertretender Minister für Transport der Russischen Föderation, Russische Transportstrategie

Scott Price, Generaldirektor von DHL Express Europe

Perry Neumann, Generaldirektor von Kuehne+Nagel Russland

Oleg Koroljow, Generaldirektor von Aeroflot Cargo

Claudia Rolle, Vorstandsmitglied des Seehafens Hamburg

Raisa Parschina, Vorstandsvorsitzende von DVTG/Far Eastern Transport Group

15:30–17:00 **Session 2**

Die Logik von Infrastrukturinvestitionen: regionale Prioritäten und Investitionspotenzial.

Sergej Schischkarew, Vorsitzender des Komitees für Transport der Staatsduma.

Wjatscheslaw Sacharow, Generaldirektor der russischen Vertretung von Mammoet

Markus Klaushofer, Geschäftsführer des Flughafens Sheremetyevo

Sean O'Hara, Exekutivdirektor von BBC World

Delegate fee 300 Euro

Medienpartner: BBC WORLD, FINANCIAL TIMES, BUSINESS, AIR FREIGHT Logistics, aircargo, CARGO, COMPASS, CARGO VILLAGE NEWS, ITZ, ITJ, JTI, JÜRA·MOPE·SEA INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE, LM, Moskauer Deutsche Zeitung, OST-WEST CONTACT, RUSSLAND, RTOR, Transinfo, LOGISTIC.RU, КОНТЕЙНЕРНЫЙ БИЗНЕС, КОМПАНИЯ, ПРОФИЛЬ

Organisator der Konferenz EURASIA: DARS CONSULTING Creative Marketing Worldwide
Building 16, 7, Derbenevskaya Naberezhnaya, Moscow, 115114, Russia
Tel.: +7 (495) 775 07 35
Fax: +7 (495) 775 07 36
E-mail: expo@dars.ru
www.dars.info/eurasia

Нико Рикерт
+aap, архитектор, партнер

Dipl.-Ing., Arch. Niko Rickert
+aap, Partner

Промышленная архитектура:
склады, логистика и производственные здания

Экономическая потребность

С экономическим подъемом в России возникла нехватка площадей для складов и логистики. Имеющиеся площади не соответствуют современным требованиям и технологическому уровню. Проблематику можно наглядно проиллюстрировать на примере Подмосковья. В сфере логистики и промышленности Москва и Подмосковье – узловые пункты евразийского пространства и в настоящее время находятся в процессе градостроительных преобразований. За счет вывода старых промышленных предприятий и их расширяющихся складских площадей и логистики из Москвы в Подмосковье этот регион превратился в основной центр промышленного строительства в России. Вокруг Москвы возникает новый пояс из индустрии и логистики с созданием около 70 новых промышленных зон. В связи с кризисом Правительство Московской области понизило минимальный размер инвестиций в этих зонах с 10 млн евро до скромного уровня в 2,5 млн евро. Но при численности населения почти 15 млн жителей Москва располагает меньшим количеством складов и площадей для логистических целей, чем, например, Гамбург. Складские площади быстро достигли 100%-ной загрузки, что объясняет высокую арендную плату: 110–160 долларов за квадратный метр.

Строительство индустриально-промышленных объектов в регионах по темпам и масштабам уже не уступает жилищному, торговопромышленному и дорожному строительству в Москве и Санкт-Петербурге. В качестве примера можно привести предприятия концерна «Фольксваген» в Калуге.

До конца 2008 года такие отрасли экономики, как складское хозяйство, логистика и производство, а также строительство автоцентров как особой разновидности промышленного строительства силами крупных отечественных и международных предприятий переживали подъем с великолепными показателями роста 15–30 % ежегодно. В 2009 и 2010 год прогнозируется застой и даже спад.

Разработчики и застройщики пытаются не допустить этого спада с помощью внедрения новых, значительно более точно продуманных и одновременно более благоприятных для клиента коммерческих схем. Как в Германии и остальной Европе,

Технопарк «Next», 100 га с производством, складами, логистикой и терминалом по обслуживанию контейнерных грузов, С.-Петербург. Проектирование: +aap; застройщик: Raiffeisen Evolution

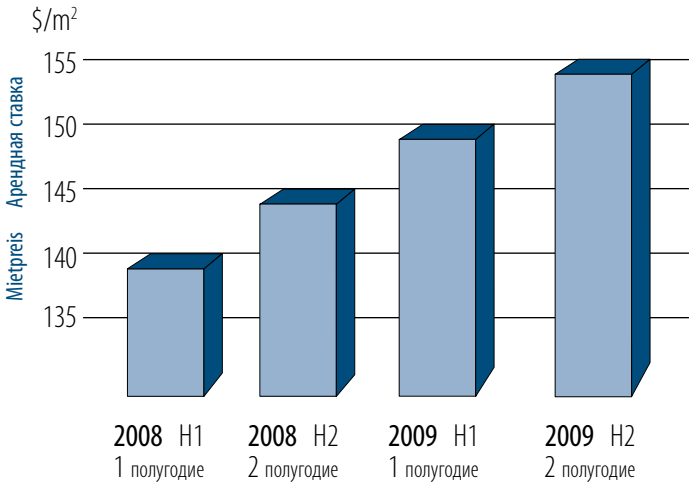
Technopark Next , 100 ha mit Produktion, Lager, Logistik und Containerterminal, St. Petersburg – Planung: +aap – Bauherr: Raiffeisen Evolution

Industriearchitektur:
Lager, Logistik und Produktionsbauten

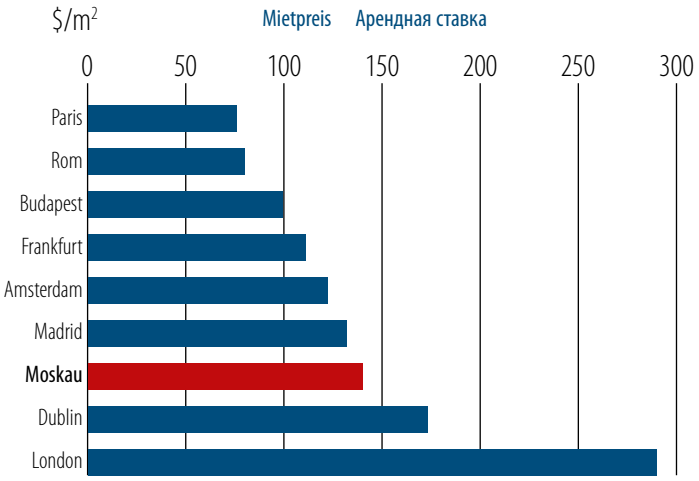
Wirtschaftlicher Bedarf

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in Russland ist die Fläche für Lager und Logistik knapp geworden. Der Bestand erfüllt auch technologisch keine modernen Anforderungen. Am Beispiel des Moskauer Großraumes wird die Problematik deutlich: Die Stadt Moskau und das Umland sind logistischer und industrieller Knotenpunkt des Eurasischen Großraumes und befindet sich derzeit in einem städtebaulichen Transformationsprozess. Durch Auslagerung alter Industriebetriebe und Erweiterung dieser und seiner Lager- und Logistikflächen aus Moskau in das Moskauer Umland hat sich der Standort zu einem Schwerpunkt für den Industriebau in Russland entwickelt. Es entsteht ein neuer Industrie- und Logistikgürtel um Moskau mit dem Bau von ca. 70 neuen Industriezonen – eine Initiative der Regierung der Moskauer Oblast, die übrigens vor kurzem im Zuge der Krise die Mindestinvestitionssummen in diesen Zonen von 10 Millionen Euro auf bescheidene 2,5 Millionen Euro für Investoren herabgesetzt hat. Bei einer Einwohnerzahl von fast 15 Millionen hat Moskau aber weniger Lager- und Logistikflächen als zum Beispiel Hamburg. Schnell wurde eine Auslastung der Lagerflächen von fast 100% erreicht. Womit auch die hohen Kosten für Mieten zu erklären sind: 110–160 Dollar pro Quadratmeter.
Neben den traditionellen Schwerpunkten der Industriebautätigkeit in Moskau und St. Petersburg entwickeln sich immer mehr Industriestandorte in den Regionen. Hier sei als prominentes Beispiel die VW Produktionsstätte in Kaluga mit all ihren Zuliefererbetrieben genannt.
Bis Ende 2008 erlebten die Wirtschaftszweige Lager, Logistik und Produktion, aber auch Autohausbau, als Sondersparte des Industriebaus durch große nationale und internationale Unternehmen einen Boom – mit traumhaften Wachstumsraten von 15–30 Prozent jährlich. Während die Prognosen für 2009 und 2010 von Stagnation bis Rückgang ausgehen, versuchen sich die Entwickler und Bauträger nun mit neuen, sehr viel stringenteren und durchdachten, aber auch kundenfreundlicheren Geschäftsmodellen auf die 2-jährige Krise vorzubereiten. Wie in Deutschland und Europa werden auch in Russland staatliche Konjunkturpakete in Milliardenhöhe für das Bauwesen geschnürt, um Russlands defizitäres Transport- und Logistiknetz auszubauen. Somit sehen viele den so genannten Gossakas (Staatsauftrag) als große Chance, um über die „Trockenperiode“ zu kommen.

Dynamik der Mietpreise von Lagerflächen in der Moskauer Region
Динамика цен за аренду складских площадей в Московской области



Mietpreis von Lagerflächen in europäischen Hauptstädten
Стоимость аренды складских площадей в европейских столицах



в России подготавливаются миллиардные государственные конъюнктурные пакеты для строительства, чтобы расширить дефицитную сеть транспорта и логистики в России, и многие видят в этом так называемом госзаказе шанс для преодоления застоя.

В России различают три основных вида крупных промышленных проектов:

- промышленные зоны с крупными производственными объектами и поставщиками комплектующих, а также межотраслевыми предприятиями с соответствующими поставщиками комплектующих и фирмами по оказанию услуг;
- технопарки – парки высоких технологий с размещением научно-исследовательских и учебных учреждений;
- парки логистики – объекты чисто для транспорта и логистики для микро- и макрологистики.

При этом здания по качеству проектирования, строительства и технического оснащения подразделяются на классы A, B и C. Кроме того, постоянно растет спрос и на такие специализированные объекты, как холодильные склады или автоматизированные многоярусные склады.

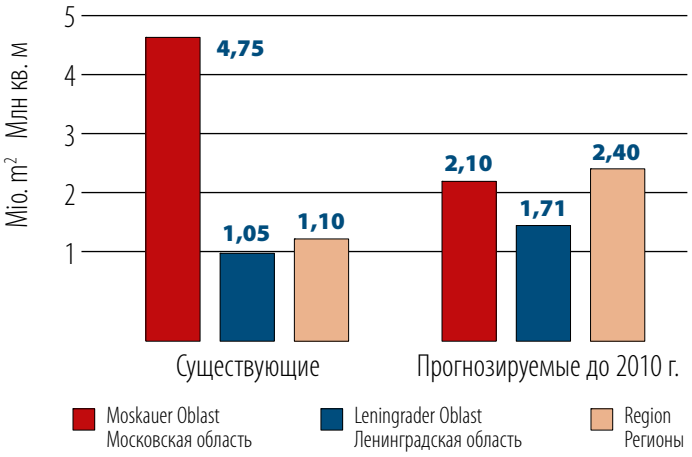
В области единичных промышленных сооружений в настоящее время существует сильный спрос на:

- автоцентры – магазины по продаже автомобилей с автосервисом;
- многоэтажные автостоянки – традиционная эстакадная система, а также автоматизированная парковка в городских районах с плотной застройкой;
- дворцы спорта – ледовый спорт и комплексы спортзалов.

Иностранный заказ и сфера услуг

Многие западные фирмы участвуют в «превращении России в мощный международный промышленный и экономический центр», как призвал недавно премьер-министр Путин. Доля немецких фирм, выступающих в роли заказчиков, среди общего числа зарубежных компаний традиционно велика, поскольку немецкая экономика входит в число крупнейших иностранных инвесторов в промышленном строительстве. Многие немецкие фирмы уже создали в России свои производства или центры по логистике. Такие фирмы, как «Хохтиф», усиленно работают, оказывая услуги по реализации проектов и в высококачественном промышленном строительстве. На рынке много лет трудятся немецкие архитекторы и инженеры. Высококачественное промышленное строительство пока еще не занимает того значительного места, какое занимает такой массовый товар, как склады и логистика. Эта ситуация может измениться из-за кризиса и роста высококачественной недвижимости. Однако «массовое распространение» традиционно обеспечивается, скорее, силами недорогих отечественных партнеров в сочетании с генподрядчиком. В настоящее время здесь лишь изредка имеет место разделение между проектированием и строительством. Иначе обстоит дело при развитии автоцентров, там существует спрос на высококачественное промышленное строительство с интересными архитектурными решениями.

Angekündigte Inbetriebnahme von hochwertigen Lagerflächen
Заявленный ввод в эксплуатацию высококачественных складских площадей



Ожидание новых заказов

Кризис диктует новые правила. В будущем доступ к инвесторам будут находить только хорошо подготовленные проекты. Таков однозначный и разумный вывод отразившей кризис выставки недвижимости MIPIM-2009 в Каннах. Сегодня найти кредиты для новых строительных проектов можно, хотя и с большим трудом, зато падают капитальные затраты. Об этом говорят данные о результатах конкурсов и запросов на коммерческие предложения подрядчиков и разработчиков за последние четыре месяца. До марта 2009 года затраты на приобретение земельных участков, строительство и расходы на услуги упали на 20–30%. В этой ситуации динамика в промышленном строительстве зависит от дальнейших отношений с заказчиками.

Кроме того кризис способствует конкуренции и, соответственно, стремлению к высокому качеству. Застройщики все чаще требуют от проектировщиков, а также и от строительных фирм использования гибких и комплексных технологий с прицелом на перспективу. Наконец-то приобретает рост и значение энергосберегающего строительства как темы для долгосрочного планирования недвижимости в России. Сюда входит и хорошо подготовленное планирование с аналитическими показателями затрат и ситуационных схем дальнейшего процесса развития объектов промышленного строительства. Следовательно, спрос на высококачественное и инновационное планирование продолжает расти.

Бум прошел, пора готовиться к новому буму! ■

Angekündigter Zuwachs von Lagerflächen in Prozenten
Заявленный прирост складских площадей в процентах

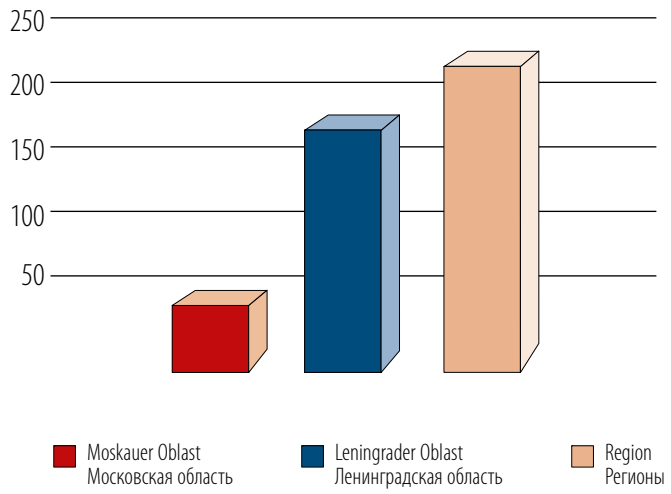


Foto: Niko Rickert
Фото: Нико Рикерт

Fassade Meatland, Fleischlager und Firmenzentrale in St. Petersburg
Фасад «Meatland», склад мясной продукции и штаб-квартира фирмы в С.-Петербурге

Man kann im Wesentlichen in Russland drei Arten von industriellen Großprojekten unterscheiden:

- Industrieparks mit Ansiedlungen von Großindustrien mit Zulieferern, Mixindustrien mit dazugehörigen Zulieferern und Dienstleistern
- Technopark – Hochtechnologieparks mit der Ansiedlung von Forschungs- und Schulungseinrichtungen
- Logistikpark – reine Transport- und Logistikanlagen für die Mikro- und Makrologistik

Dabei wird die Qualität der Bauten in „A, B und C"-Bauten nach Planungs- und Bauqualität und technischer Ausstattung unterteilt. Des Weiteren sind immer mehr auch Spezialbauten gefragt wie Kühllager oder vollautomatisierte Hochregallager.

Als Einzelindustriebauten sind derzeit stark gefragt:

- Autohäuser – Verkauf und Serviceeinrichtungen
- Parkhausanlagen – traditionelles Rampensystem, aber auch automatisiertes Parken in verengten Innenstadtbereichen
- Sporthallen – Eissport und Mehrbundhallen

Ausländischer Auftrag und Dienstleistungen

Viele westliche Firmen sind beteiligt am „Ausbau Russlands zu einem starken internationalen Industrie- und Wirtschaftsstandort", wie ihn Premierminister Wladimir Putin unlängst gefordert hat. Der Anteil deutscher Firmen als Auftraggeber unter den ausländischen ist traditionell groß, da die deutsche Wirtschaft mit zu den größten ausländischen Investoren im Industriebau zählt. Viele deutsche Firmen haben bereits ihre Produktion oder Logistikstandorte in Russland aufgebaut. Mit den Dienstleistungen in der Realisierung sind Firmen wie Hochtief mittlerweile verstärkt auch im hochwertigen Industriebau tätig. Deutsche Architekten und Ingenieure sind auf dem Markt bereits seit Jahren tätig. Hochwertiger Industriebau hat neben der Massenwahre Lager/Logistik noch geringe Bedeutung. Dies dürfte sich durch die Krise und die Erhöhung von Qualitätsimmobilien ändern. Traditionell wird der „Massenbereich" aber eher durch günstige lokale Planer im Verbund mit einem Generalübernehmer abgedeckt. Es findet derzeit hier nur selten eine Trennung zwischen Planung und Bau statt. Anders stellt sich dies im Autohausboom dar, dort ist hochwertige und architektonisch anspruchsvolle Industriearchitektur gefragt.

Warten auf neue Aufträge

Die Krise setzt neue Zeichen. Es werden in Zukunft nur gut vorbereitete Projekte Zugang zu den Investoren finden. Dies ist der eindeutige und nüchterne Tenor der krisengeschüttelten Immobilienmesse MIPIM 2009 in Cannes. Wenn derzeit nur schwer Kredite für neue Bauvorhaben akquiriert werden können, so fallen im gleichen Zuge jedoch auch die Erstellungskosten. Die Zahlen aus den neueren Ergebnissen von Wettbewerben und Angebotsabfragen der Bauträger und Entwickler aus den letzten vier Monaten bis 03/2009 ergeben, dass die Kosten für Landerwerb, Baumaßnahmen und die Kosten für Dienstleistungen um 20 bis 30 Prozent gefallen sind. Die Entwicklung im Industriebau hängt von der weiteren Auftragslage ab. Anderseits fördert die Krise die Konkurrenz und damit auch den Qualitätsanspruch. Die Bauherren fordern vermehrt von den Planern, wie auch von den Baufirmen, eine nachhaltige Anwendung flexibler und integrativer Technologien. Endlich wird auch energiesparendes Bauen immer mehr zum Thema für langfristige Immobilienplanung in Russland. Dazu gehört ebenfalls eine gut präparierte Planung mit einer analytischen Darstellung der Kosten und Situationsbildern für den weiteren Entwicklungsprozess von Industriebauobjekten. Somit wird hochwertige und innovative Planung wieder mehr gefragt sein.

Der Boom ist vorbei, bereiten wir uns auf den nächsten Boom vor! ■

«Фаблог» – через китайский опыт к успеху в России

Слово «кризис» имеет в китайском языке два значения. На языке Поднебесной оно также означает «шанс». Наши коллеги из «Фаблог» в Китае заметили, что китайские фирмы оборачивают кризисные ситуации в свою пользу. Выгодные ссуды для фирм и низкие цены – это только две «возможности». Но самое главное преимущество заключается в возможности именно в этот момент выстроить эффективную логистику. Во время сегодняшней «передышки» в экономике есть время для того, чтобы оптимизировать товародвижение и сделать его более эффективным в целях обеспечения успешного развития логистики в будущем – с акцентом на качество и рентабельность.

Но при чем здесь Россия? Давайте посмотрим на следующие два проекта, чтобы выявить «выгоду кризиса».

Отвечающее спросу логистическое планирование было и остается главным условием успешного бизнеса. Вместо роста прибыли на первое место выходит рентабельность. В нынешней ситуации это означает извлекать выгоду за счет издержек производства, возникающих за время кризиса. Как и в Китае, ключевое понятие здесь – «отвечающее спросу логистическое планирование».

В ходе проекта «Парк логистики Минск» появилось более 210 000 кв. м крытых складских площадей стандарта качества А. Такой парк рассматривается как узловой центр для товарооборота между Востоком и Западом и должен выступать как центр снабжения Минска. Под центром снабжения понимается складирование и дистрибуция продовольствия. Для этого предусмотрены, помимо прочего, хранилища для замороженных и опасных товаров. Общая складская площадь разделена на более мелкие отделения и поэтому подходит для различных нужд и разных клиентов.

Многофункциональность в эксплуатации оказалась совсем не лишней для проекта «Парк логистики и контейнерный терминал Пермь». Согласно официальным исследованиям, на сегодняшний день в Перми существует нехватка складских поме-

Еще до того как «Фаблог» закончил свое планирование парка логистики в Минске, были начаты строительные работы. По проекту будет построено сорок крытых помещений площадью около 210 000 м^2. Логистический центр должен стать узловой точкой для товарооборота с Европой. Запуск в эксплуатацию планируется на 2010 г.

Noch bevor die Fablog-Logistikentwickler ihre Planungsarbeit für den Logistikpark in Minsk abgeschlossen haben, wurde mit den Ausbauarbeiten begonnen. Vierzehn Hallen mit einer überdachten Lagerfläche von 210 000 m^2 werden dort entstehen. Das Logistikzentrum soll eine Drehscheibe für den Warenverkehr von und nach Europa werden. Die Inbetriebnahme ist für 2010 geplant

Фото: Fablog

Fablog: durch China-Erfahrung zum Erfolg in Russland

Das Wort „Krise“ hat auf Chinesisch zwei Bedeutungen, nämlich neben der negativen auch noch die Bedeutung „Chance“. Unsere Kollegen der Fablog in China bemerken, dass viele chinesische Firmen die Krise als Chance nutzen. Kostengünstige Firmendarlehen und niedrige Preise bei Projektvorhaben sind nur zwei „Chancen“. Die Hauptchance aber ist, gerade die derzeitige Situation zum Aufbau einer wirtschaftlichen Logistik zu nutzen. Bisher existierte die Logistik rein im „Schlepptau“ des ökonomischen Wachstums. Die jetzige Verschnaufpause gibt Zeit, die Logistik zu optimieren und effizienter zu gestalten. Das Ziel ist dabei ein qualitatives Wachstum der Logistik für die Zukunft – die Betonung liegt dabei auf Qualität und Wirtschaftlichkeit.

Was hat das mit Russland zu tun, mag sich der Leser jetzt fragen. Ein Blick auf die folgenden beiden Projekte genügt, um die „Chancen in der Krise“ zu erkennen.

Die bedarfsgerechte Logistikplanung stand und steht bei uns im Vordergrund. Anstatt Wachstum um jeden Preis ist die Wirtschaftlichkeit der Investition hauptausschlaggebend. Auf die Krise bezogen heißt das: die Kostenvorteile, die sich aus und in der Krise ergeben, zu nutzen. Das Schlüsselwort ist wie in China die „bedarfsgerechte Logistikplanung“.

Beim Projekt Logistikpark Minsk entstehen aktuell über 210 000 m² überdachte Lagerfläche des Qualitätsstandards A. Der Logistikpark ist als Warenumschlagszentrum für den Warenverkehr Ost–West konzipiert und soll gleichzeitig als Versorgungszentrum für die Stadt Minsk dienen. Versorgungszentrum bedeutet dabei auch Lebensmittellagerung und -distribution und bedingt neben dem hohen Qualitätsstandard Kühl- und Gefahrgutlager. Auch sind die Gesamtlagerflächen in kleinere Einheiten unterteilt und somit sehr flexibel für unterschiedlichste Anwendungen und verschiedenste Dienstleister nutzbar.

Diese Flexibilität in der Nutzung wurde beim Projekt Logistikpark und Containeryard Perm noch übertroffen. Laut offizieller Untersuchungen fehlen in Perm derzeit Logistikflächen von rund 600 000 m2 Lagerfläche der Klasse A und B. Unsere eigene Marktanalyse hat darüber hinaus ergeben, dass gerade in Perm nicht große Flächeneinheiten gefragt sind, sondern eher kleinere Lagerflächen.

Das Ergebnis unserer Planung sind zwei große Lagereinheiten mit zusammen rund 50 000 qm Lagerfläche, die in zwei Baustufen realisiert werden. Einheiten ab 200 m² können abgetrennt werden. Als geplantes Versorgungszentrum für Perm sind darin selbstverständlich Kühllager- und Gefrierlagerbereiche integriert. Weiterhin sind unterschiedliche Hallenhöhen und unterschiedliche Lagertechniken sowie auch ein separater Gefahrgutbereich vorgesehen.

Die Lagereinheiten befinden sich in einem Logistikpark. Jedem Nutzer, Mieter und Betreiber steht die Nutzung der gesamten Infrastruktur offen. Die damit verbundenen Kosten werden auf die Gesamtfläche verteilt und bleiben somit für den „kleinen“ Nutzer gering.

Durch unsere Erfahrung aus über 20 realisierten Logistikparks in China konnten wir den Park um weitere Funktionen ergänzen. So entstehen in einem Multifunktionsgebäude ein kleines Hotel, ein Restaurant, das auch als Kantine für die Mitarbeiter dient, und selbstredend ergänzende Büroflächen. Vorgesehen sind zudem weitere Serviceangebote wie eine Truck- Reparatur- und Servicestation sowie ein Verpackungszentrum und ein Servicezentrum zur kurzfristigen Vermietung von Logistikequipment.

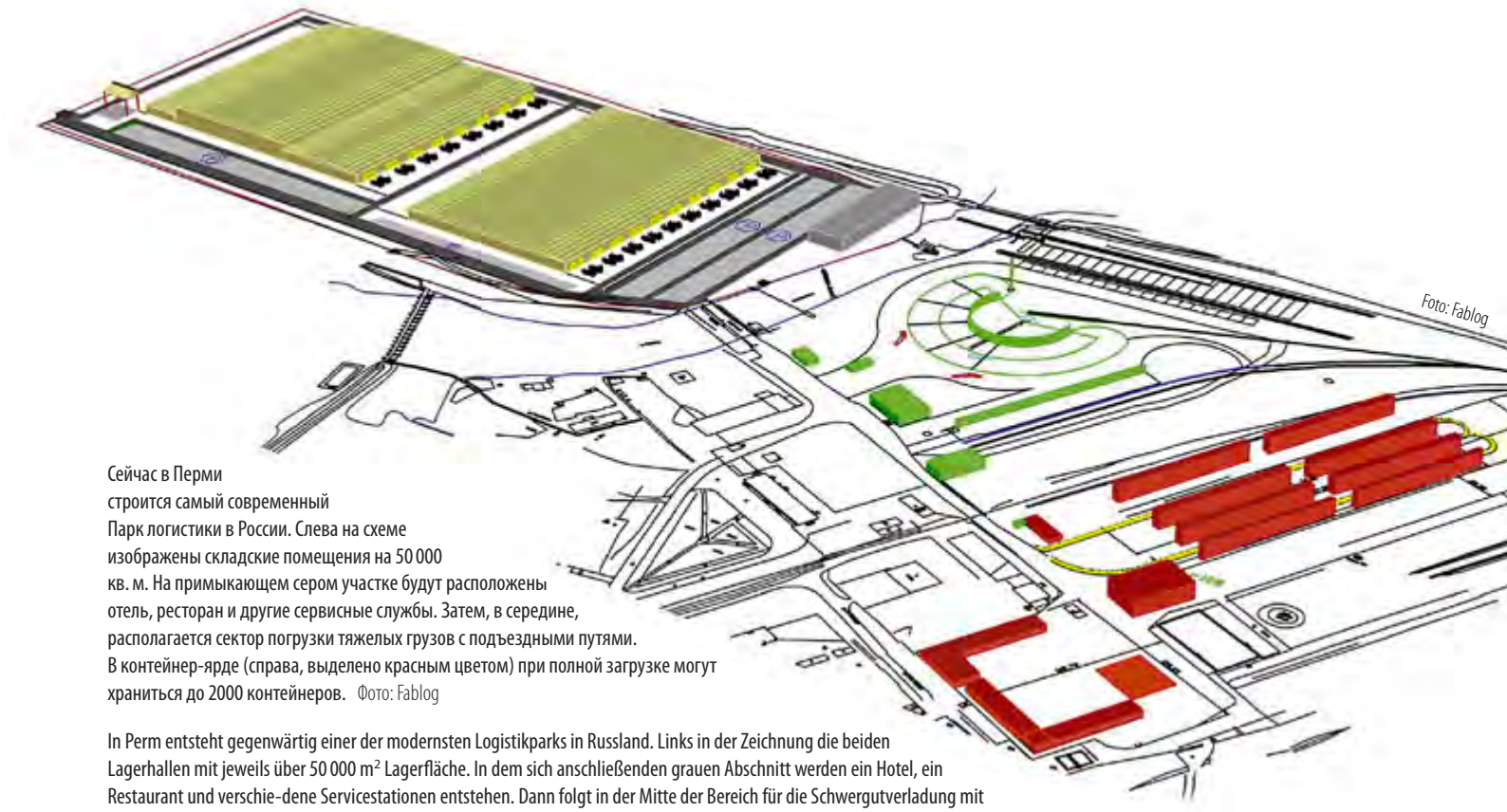
Ergänzend zum Logistikpark muss das angeschlossene Containeryard erwähnt werden. Das Containeryard hat eine direkte Bahnanbindung an die transsibirische Eisenbahn. Alle Nutzer des Logistikparks können auf kürzestem Wege und ohne zusätzlichen LKW-Transport ihre Warenexporte und -importe über den Containeryard abwickeln. Natürlich kann der Containeryard eigenständig – auch ohne Anbindung des Logistikparks – genutzt werden.

Wann ist der Return on Investment erreicht? Die Wirtschaftlichkeit derartiger Logistikprojekte steht gerade jetzt in Zeiten der Krise im Vordergrund.

Da die Baukosten in Krisenzeiten niedrig sind, stellt sich die Frage, wie lange die Krise dauert und wann die Preise für Investitionen mit Beendigung der Krise wieder steigen. Andererseits sind die Mieten seit Beginn der Krise gesunken. Werden sie noch weiter sinken? Welche Werte sind anzusetzen? Der vorsichtige Kaufmann

Zwei Männer, die sich in Russland und China auskennen: Altkanzler Gerhard Schröder und Fablog-Geschäftsführer Gerhard Evers nutzten ihr Treffen im März 2009 auf dem Fablog-Ausstellungstand, um über die Marktchancen zu sprechen, die deutsche Unternehmen in beiden Ländern nutzen können.

Два человека, хорошо знающих Китай и Россию: бывший канцлер Германии Герхард Шредер и исполнительный директор «Фаблог» Герхард Эверс на встрече в марте 2009 года на выставочном стенде «Фаблог» обсуждали возможности немецких предприятий в обеих странах.



Сейчас в Перми строится самый современный Парк логистики в России. Слева на схеме изображены складские помещения на 50 000 кв. м. На примыкающем сером участке будут расположены отель, ресторан и другие сервисные службы. Затем, в середине, располагается сектор погрузки тяжелых грузов с подъездными путями. В контейнер-ярде (справа, выделено красным цветом) при полной загрузке могут храниться до 2000 контейнеров. Фото: Fablog

In Perm entsteht gegenwärtig einer der modernsten Logistikparks in Russland. Links in der Zeichnung die beiden Lagerhallen mit jeweils über 50 000 m² Lagerfläche. In dem sich anschließenden grauen Abschnitt werden ein Hotel, ein Restaurant und verschie-dene Servicestationen entstehen. Dann folgt in der Mitte der Bereich für die Schwergutverladung mit Gleisanschluss. Im Container Yard (rechts, rot markiert) können bei voller Auslastung bis zu 2 000 Container deponiert werden. Foto: Fablog

щений класса А и Б общей площадью 600 000 кв. м. Наш собственный анализ рынка показал, что именно в Перми требуются не большие складские площади, а, скорее, маленькие.

Результатом нашего планирования станут два больших складских комплекса общей площадью 50 000 кв. м., которые будут построены в две очереди. Там можно выделять участки от 200 кв. м. В качестве запланированного центра снабжения туда интегрируются площади с холодильными и морозильными установками. Кроме того, предусмотрены различные по высоте помещения и всевозможная складская техника, а также отдельные склады для опасных товаров.

Все складские помещения находятся в одном парке логистики. Каждый пользователь или арендатор может иметь доступ к общей инфраструктуре. Все расходы распределяются на общую площадь и таким образом остаются низкими для «мелких» пользователей.

Благодаря нашему опыту создания более чем 20 парков логистики в Китае мы можем дополнить центр снабжения новыми функциями. Так, в многофункциональном здании будут расположены небольшой отель, ресторан, где также могут питаться сотрудники, и, безусловно, дополнительные офисные помещения. Кроме того, предусмотрены вспомогательные сервисные службы для товарообмена, ремонта, центр упаковки и сервисный центр для краткосрочной аренды логистического оборудования.

Кроме Парка логистики стоит упомянуть присоединенный контейнерный терминал. Он имеет прямое железнодорожное сообщение с Транссибирской железнодорожной магистралью. С помощью контейнерного терминала все клиенты парка логистики будут иметь возможность осуществлять импорт и экспорт товаров самым коротким путем, без использования дополнительного грузового транспорта. Такой терминал может, конечно, использоваться и самостоятельно, отдельно от Парка логистики.

Когда ожидается прибыль от такого инвестиционного проекта? Рентабельность подобных логистических проектов как раз во время кризиса становится первостепенной.

В связи с понижением расходов на строительство в период кризиса, возникает вопрос, как долго продлится непростое экономическое положение и когда стоимость инвестиций вновь возрастет. Вместе с тем снизилась и стоимость аренды. Будет ли она уменьшаться дальше? Какие цены нужно назначать? Осторожный предприниматель производит, как минимум, два расчета – инвестиций и прибыли согласно действующим ценам и инвестиции с завышенной стоимостью перед кризисом и прибыль с актуальными ценами после. Если в результате последнего настанет благоприятное и короткое время для доходности инвестированного капитала, это значит, что инвестиции были хорошо обеспечены и во время кризиса стали прибыльным делом.

Мы планируем проекты в соответствии со спросом. Мы начинаем с анализа спроса на рынке и за его пределами. Основываясь на этом, мы разрабатываем специальный проект с четко определенным расчетом рентабельности. Как и в Китае, мы приобретаем потенциальных клиентов этого проекта. Таким образом, уже на первых порах проект имеет частичное обеспечение договорами. ■

Foto: Fablog

Eis, Schnee und klirrende minus 19 Grad können der russischen Gastfreundschaft keinen Abbruch tun. Bei der Besichtigung des Geländes für das landwirtschaftliche Logistikzentrum in Jekaterinburg (Ural) hatte der Berater des Gouverneurs (stehend Bildmitte) zum offiziellen Grillfest in frostigen Uralgefilden eingeladen. Bei der Planung der Logistikanlage muss Fablog berücksichtigen, dass dort auch kleine Produktionsstätten für landwirtschaftliche Erzeugnisse (Käserei etc.) integriert werden sollen. Foto: Fablog

Лед, снег и холод до -19 градусов не влияют на российское гостеприимство. Во время осмотра территории для сельскохозяйственного центра логистики в Екатеринбурге (Урал) советник губернатора (в центре на фото) пригласил всех на шашлыки на морозном уральском воздухе. В ходе планирования логистических установок «Фаблог» должен учитывать, что здесь должны быть интегрированы небольшие подразделения для продуктов сельского хозяйства (сыра и др.)

ermittelt daher nach dem Vorsichtsprinzip mindestens zwei Werte: Invests und Erlöse nach aktuellen Werten sowie Invests mit erhöhten Werten wie vor der Krise und Erlöse mit aktuellen Werten aus der Krise. Wenn sich aus Letzterem immer noch erstaunlich gute und kurze Zeiten für den ROI ergeben, ist die Investition sehr gut abgesichert und Investitionen in die Logistik auch in Zeiten der Krise ein sehr lukratives Geschäft.

Vorhaben werden von uns bedarfsgerecht konzipiert. Wir beginnen mit einer Bedarfsanalyse des Marktes und des Marktumfeldes. Darauf aufbauend erarbeiten wir das fachliche Konzept mit der für den Erfolg wesentlichen Wirtschaftlichkeitsermittlung. Wie in China akquirieren wir mit dem Konzept bereits potenzielle Kunden, so dass vor dem ersten Spatenstich das Vorhaben zumindest teilweise durch Verträge abgesichert ist. ■

all over cargo

Integrierte Logistiklösungen für Industrie, Handel und Gewerbe

dls Land und See Spedition

- ✓ Internationale Lkw-Transporte Europa / Russland / GUS-Staaten
- ✓ Nationale Transporte in Deutschland, Russland, Polen und Weißrussland
- ✓ Über 300 Fahrzeuge (Plan-, Koffer- und Kühl Lkw), Flottentelematik
- ✓ Übermaß- und Schwerlast-Transporte
- ✓ Weltweite Containerverschiffung (FCL/LCL)
- ✓ *dls* Express Cargo – für schnelle DOOR TO DOOR Lieferungen einschl. Luftfracht
- ✓ *dls* Euro East – für alle Leistungen rund um Zoll, Frei- und Kommissionslager
- ✓ Eigene Läger in Moskau, St. Petersburg und Brest
- ✓ DIN ISO 9001:2000, SQAS Report Nr. 60836

Headquarters:
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Siek bei Hamburg / Germany
Phone: +49 (0) 4107 / 333-3
Fax: +49 (0) 4107 / 333-100
info@dls-deutschland.de

dls-Russia:
Odintsovo / Moscow Region
Phone: +7 495 647-6290
Fax: +7 495 593-8410
info@dls-deutschland.ru

Branches:
Potsdam (Germany)
St. Petersburg (Russia)
Brest (Belorussia)
Gdynia (Poland)
Swiecie (Poland)

www.dls-deutschland.ru

Билет из Высоцка до Гамбурга и обратно

Россиянин Анвар Вафин проходит в Гамбурге годичный курс MBA в Школе логистики и менеджмента Кюне (Kühne School of Logistics and Management)

Еще год назад 25-летний Анвар Вафин работал в российском городе Высоцке ассистентом управляющего и менеджером по закупкам в местном портовом управлении «Порт Высоцкий LLC». Прямое направление на работу он получил после окончания факультета экономики в Государственном университете Санкт-Петербурга. У него были друзья, автомобиль, довольно неплохое благосостояние и много свободного времени. Сегодня жизнь молодого россиянина выглядит совершенно иначе: будучи слушателем программы Master of Business Administration (MBA) гамбургской Школы Кюне, он должен каждый день посещать лекции в университетском городке в Харбурге, участвовать в деловых играх и готовиться к многочисленным экзаменам. Одним словом, вести жизнь обычного студента, у которого мало свободного времени и скромные денежные средства.

И все же Вафин совершенно не жалеет, что приехал в Германию на эту непростую дополнительную учебу. «Германия – просто замечательная страна. Немцы – очень открытые, добродушные люди, а Гамбург словно специально создан для студентов», – говорит Вафин.

Для прохождения программы MBA в Западной Европе Анвара направило предприятие в Высоцке. Амбициозный молодой человек должен углубить знания менеджмента и повысить квалификацию для решения международных задач в будущем. Гамбургскую Школу логистики и менеджмента Кюне Вафин обнаружил в Интернете. Однако прежде чем начать учебу, Вафину пришлось пройти в Петербурге еще два необходимых теста – вступительные испытания по менеджменту для выпускников вузов (Graduate Management Admission Test – GMAT) и тест по проверке знаний английского языка (Test of English as a Foreign Language – TOEFL).

Только после этого он мог подать заявление о зачислении в Школу Кюне в Гамбурге. Уже тогда Вафин знал, что Гамбург является важнейшим центром логистики в Германии, и все же он был просто «потрясен размерами гамбургского порта». В конце концов Школа Кюне убедила его в том, что в отличие от других бизнес-школ там уже через год можно получить степень MBA в области управления логистикой. «Это серьезное преимущество», – считает Анвар. Для предприятия, на которое он вернется после окончания программы, это тоже немаловажно. Приобретенные в Германии знания настолько ценны для работодателя, что портовое управление полностью обеспечило обучение Вафина, заплатив 19 800 евро.

Теперь он – один из 11 студентов текущей программы. «Мы хотим подготовить к задачам по менеджменту молодых сотрудников с предприятий, управляющих процессами логистики», – поясняет цель годичной программы Мартина Хайнрих, руководитель службы по подбору персонала и студенческим вопросам. В течение четырех триместров модули по различным темам логистики и менеджмента комбинируются с тренингом таких предметов, как межкультурное общение, конфликтология или искусство ведения переговоров. Слушатели завершают год трехмесячной работой на соискание звания master.

Прежде всего, Вафин восхищен хорошей организацией обучения и большим количеством практических занятий: «Мы уже провели несколько экскурсий, в том числе и на крупные торговые предприятия, и на гамбургский портовый терминал».

Стипендии для молодых специалистов из России

Школа логистики и менеджмента Кюне (Kühne School of Logistics and Management) обеспечивает молодым специалистам возможность получить квалификацию менеджера по логистике. Выпускники институтов с опытом работы более одного года, подавшие заявку о приеме на дневной курс MBA, который начинается в октябре 2009 года, при наличии соответствующей квалификации могут оплатить свое обучение в размере 19 800 евро с помощью стипендии.

Дополнительную информацию по данному вопросу можно получить на: www.kuehneschool.de или по электронной почте на studylogistics@kuehneschool.de.

Einmal von Wysotsk nach Hamburg und wieder zurück

Der Russe Anwar Wafin durchläuft an der Kühne School of Logistics and Management in Hamburg ein einjähriges MBA-Programm

Vor einem Jahr noch arbeitete der 25-jährige Anwar Wafin im russischen Wysotsk als Assistent der Geschäftsführung und Beschaffungsmanager für das dortige Hafenunternehmen Port Wysotskij LLC. Nach seinem Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Staatlichen Universität von St. Petersburg war er dort fest angestellt. Er hatte seine Freunde, ein Auto, relativ viel Geld und Freizeit. Heute sieht das Leben des jungen Russen ganz anders aus: Als Student im Master of Business Administration (MBA)-Programm der Hamburger Kühne School gilt es jeden Tag in der Woche auf dem Campus in Harburg Vorlesungen zu besuchen, Planspiele zu absolvieren und sich auf die vielen Prüfungen vorzubereiten. Eben ein ganz normales Studentenleben mit wenig Freizeit und wenig Geld.

Und trotzdem bereut es Wafin nicht, für das herausfordernde Zusatzstudium nach Deutschland gekommen zu sein. „Deutschland ist einfach ein bemerkenswertes Land. Die Deutschen sind sehr offene, gutherzige Menschen und Hamburg ist einfach wie für Studenten gemacht“, sagt Wafin.

Es war sein Unternehmen in Wysotsk, das ihn motiviert hat, in Westeuropa ein MBA-Programm zu absolvieren. Der ehrgeizige junge Mann sollte in Deutschland seine Kenntnisse über Management vertiefen und sich für weitere internationale Aufgaben qualifizieren. Nach ausgiebiger Recherche und bestandenen Tests habe er sich schließlich für die Kühne School of Logistics and Management entschieden, da der dortige MBA-Abschluss in Logistikmanagement im Gegensatz zu anderen Business Schools bereits in einem Jahr zu erwerben ist: „Ein enormer Vorteil“ findet er auch für sein Unternehmen, zu dem er nach dem Programm wieder zurückkehren wird. Das in Deutschland erworbene Wissen ist seinem Arbeitgeber sogar so viel wert, dass das russische Unternehmen die kompletten Studiengebühren von 19 800 Euro übernimmt.

Jetzt ist er einer von elf Studenten des laufenden Programms. „Wir wollen junge Berufstätige aus Unternehmen, die Logistikprozesse steuern, auf Managementaufgaben vorbereiten“, erklärt Martina Heinrich, Head of Recruitment and Student Affairs das Ziel des einjährigen Programms. In vier Trimestern werden Module zu Logistik- und Managementthemen mit dem Training persönlicher Fähigkeiten wie interkultureller Kommunikation, Konfliktmanagement oder Verhandlungsgeschick kombiniert. Die Teilnehmer schließen das Jahr mit einer dreimonatigen Master-Arbeit ab.

Die Ausrichtung auf internationales Geschäft wird nicht nur dadurch gefördert, dass das gesamte Programm auf Englisch stattfindet – auch der Umgang mit den Kommilitonen ist gelebte interkulturelle Kommunikation. Die Studenten kommen unter anderem aus Mexiko, Guatemala, Litauen, Südafrika und Deutschland. Die vielen unterschiedlichen Erfahrungen, die Wafin in diesem multikulturellen Umfeld macht, hält er für eine große Bereicherung. Man übe sich täglich in Toleranz und gegenseitigem Verständnis für bestimmte Eigenheiten. Davon werde er später auch in seinem Beruf profitieren. „Schließlich kommt es im Business vor allem auf die Menschen und auf Kommunikation an“, sagt Wafin.

Was er nach dem Programm machen wolle? Der künftige Logistikmanager ist sich darüber noch nicht im Klaren. Bei seinem bisherigen Arbeitgeber werde sich bestimmt eine international ausgerichtete Aufgabe ergeben. „Ich bin offen für alles“, sagt er mit einem Lächeln. Denn eines sei nach dem Programm gewiss: „Man wird nachher nie wieder engstirnig an ein Problem herangehen.“ ■

Stipendien für Young Professionals aus Russland

Die Kühne School of Logistics and Management ermöglicht Young Professionals die Qualifikation zum Logistik-Manager.
Hochschulabsolventen mit mehr als einjähriger Berufserfahrung, die sich für das im Oktober 2009 beginnende MBA-Vollzeitprogramm bewerben, können bei entsprechender Qualifikation bis zu 100 % der Studiengebühren in Höhe von 19 800 Euro über ein Stipendium finanzieren.
Weitere Informationen hierzu unter www.kuehneschool.de oder per E-Mail unter studylogistics@kuehneschool.de.

Свой предыдущий опыт работы Анвару уже удалось применить во время занятий в учебном модуле «Материально-техническое обеспечение» (Procurement).

Ориентации на международный бизнес способствует не только то, что вся программа обучения проходит на английском языке. Общение с товарищами по учебе тоже представляет собой живую школу практического межкультурного обмена знаниями и опытом. Студенты прибыли из Мексики, Гватемалы, Индии, Литвы, Украины, Южной Африки, Сингапура и Германии. Квартиру, в поиске которой ему, кстати, тоже помогла Школа Кюне, Вафин снимает вместе со слушателем курса MBA из Индии. «Сначала было нелегко, ведь кроме знаний, которые почерпнул ранее из фильмов, я ничего не знал об индийской культуре». Но по мнению Вафина, совместное проживание исключает бытовые проблемы еще и потому, что его соседи тоже приехали из стран с так называемой развивающейся экономикой. «Мы в России значительно ближе к индийской культуре, чем, например, немцы», – считает студент. Вафин полагает, что обширный и разнообразный опыт мультикультурного окружения очень его обогатил. Ведь у каждого из стипендиатов вырабатывается привычка постоянно проявлять терпимость и взаимопонимание к оригинальности и своеобразию коллег. Позднее это также пригодится Анвару в профессиональной деятельности. «В конечном итоге в бизнесе главную роль играют люди и общение», – говорит Вафин.

Разумеется, кроме напряженной учебы остается и немного времени, чтобы лучше узнать Германию. Кроме Гамбурга Вафин уже успел побывать в Любеке, Бремене и Берлине. «Но Гамбург – это самый красивый город» – таково резюме россиянина.

Удивило Анвара в Германии то, что в отличие от России магазины, клубы и рестораны закрыты по воскресеньям.

Что он собирается делать после окончания программы? Этого будущий менеджер по логистике пока точно не знает. У его прежнего работодателя наверняка найдется какая-нибудь работа, ориентированная на международную сферу. «Я открыт для любых задач», – с улыбкой говорит Вафин. Ведь одно он знает наверняка: «После этой программы однобокий подход к решению профессиональных проблем мне точно не грозит». ■

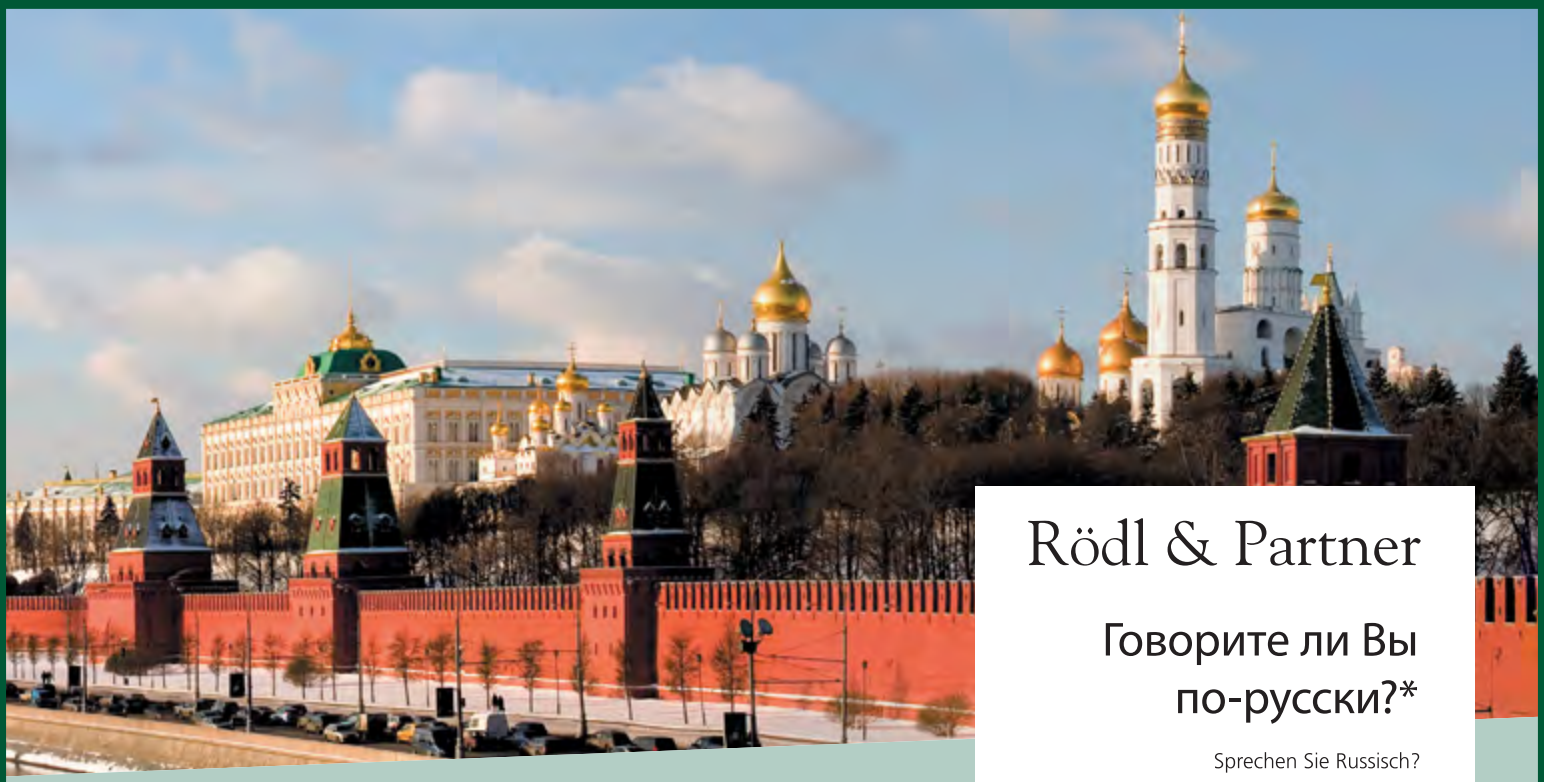
fablog
ООО "translog"

Gestaltung optimaler Logistiksysteme
→ Supply Chain Management
→ Fabrik- und Werkstrukturplanung
→ Lager- und Materialflussplanung
→ Prozess- u. Organisationsplanung
→ Transport- und Frachtoptimierung

Планирование наилучшего решения
→ ЦУП
→ Планирование завода
→ Планирование склада
→ Оптимизация перевозок
→ Планирование процессов
→ Стратегический консалтинг

Für Ihre Logistik planen wir bessere Lösungen !

www.fablog-consulting.de
Berlin – Dresden – Moskau – Peking



Rödl & Partner

Говорите ли Вы по-русски?*

Sprechen Sie Russisch?

Müssen Sie auch nicht, denn das übernehmen wir für Sie. Rödl & Partner berät Sie fach- und grenzüberschreitend in den Bereichen:

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | Rechtsberatung | Outsourcing

In

Russland

an unseren Standorten Moskau und St. Petersburg sowie Nürnberg, unserem Stammsitz – und 79 weiteren Niederlassungen weltweit.

Ihre Ansprechpartner für Russland:
André Scholz, WP, StB, Partner – andre.scholz@roedl.com
Thomas Brand, RA, Partner– thomas.brand@roedl.com
Manfred Janoschka, WP, StB, Partner – manfred.janoschka@roedl.com

Belgien · Bosnien-Herzegowina · Brasilien · Bulgarien · Deutschland · Estland · Frankreich Großbritannien · Hong Kong · Indien · Indonesien · Italien · Katar · Kroatien · Lettland Litauen · Malaysia · Moldawien · Österreich · Polen · Rumänien · **Russland** · Schweden Schweiz · Singapur · Slowakei · Slowenien · Spanien · Südafrika · Südkorea · Thailand Tschechien · Türkei · Ukraine · Ungarn · USA · Vereinigte Arabische Emirate · Vietnam VR China · Weißrussland

> 82 Standorte > 40 Länder > ein Unternehmen

Rödl & Partner Moskau | Business Center LeFort | Elektrosawodskaja 27 – 2 | Moskau 107023 | Tel. +7(495)933 51 20
Rödl & Partner St. Petersburg | Linija 14, Gebäude 7 | Wassiljewskij Ostrow | St. Petersburg 199034 | Tel. +7(812)320 66 93
www.roedl.ru

Ausgewählte Logistik-Messen
Выборочные выставки по логистике

12.–15. Mai 2009, München
Transport logistic 2009
12. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik, Verkehr
Neue Messe München
Tel.:+49 89 9 49 113 68, Fax: +49 89 9 49 113 69
E-mail: info@transportlogistic.de
www.transportlogistic.de

9. Juni 2009, Berlin
Logistikforum Osteuropa
Verbändehaus für Handel, Dienstleistung und Tourismus Berlin
Tel.: +49 421 173 840, Fax: +49 421 167 800
woehner@bvl.de
www.bvl.de/6859_1

29. September – 01. Oktober 2009, Nürnberg
Logintern – Fachmesse für Interne Logistik
Messezentrum Nürnberg
Tel: +49 911 8606 0, Fax: +49 911 8606 82
info@nuernbergmesse
de www.nuernbergmesse.de

06. – 09. Oktober 2009, Minsk
Fachmesse für Transport und Logistik
Football manege
Tel.: +375 17 210 21 34, Fax: +375 17 203 60 67
info@greenexpo.by
www.greenexpo.by

14.–16. Oktober 2009, Taschkent (UZB)
TransUzbekistan Taschkent
Internationale Transport- und Logistik-Ausstellung
UEC "Uzexpocentre"
Tel.: +44 20 75965000, Fax: +44 20 75965111
enquiry@ite-exhibitions.com
www.ite-exhibitions.com

© D. Sutherland/Getty Images

Russland, einer der wichtigsten Märkte weltweit.

Euler Hermes, der Experte für gute Geschäfte weltweit.

Aufträge machen noch keinen Erfolg: Erst wenn die Rechnung auch beglichen ist, wird daraus ein gutes Geschäft! Viele Unternehmen bleiben aber auf Forderungen sitzen, weil ihre Kunden insolvent werden oder einfach nicht zahlen. Ein Liquiditätsverlust, der die Existenz Ihres Unternehmens gefährden kann.

Die Euler Hermes Credit Management OOO hilft Ihnen, in Russland bessere Geschäfte zu machen. Mit einem einzigartigen Risiko-Bewertungssystem mit weltweit einheitlichen Standards unterstützen wir unseren russischen Partner ROSNO in der Absicherung von Forderungen durch unser Expertenwissen bei

- **Informations-Beschaffung**
- **Bonitätsanalyse**
- **Monitoring von Kredit-Risiken**

Treffen Sie die richtigen Entscheidungen für Ihren Geschäftserfolg.

Infos unter **www.eulerhermes.ru** oder unter **+7-495-649 8008**

EULER HERMES
Credit Management

in Kooperation mit:

ROSNO

Business insured. Success ensured.

Ein Unternehmen der **Allianz**

DB SCHENKER RUSSIJA

БОЛЕЕ 130 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 грузов
- Авиа- и морские перевозки
- Перевозки негабаритных грузов
- Логистика спортивных и зрелищных мероприятий в России и за рубежом
- Перевозки выставочных грузов, включая полный комплекс услуг на выставках
- Таможенное оформление, терминальные услуги и полный комплекс услуг по обработке грузов на складе
- Транспортное страхование
- Действуют филиалы в Санкт-Петербурге и Челябинске
- Организация деловых поездок и индивидуальных путешествий

Шенкер Руссия
Корпоративный офис

Шарикоподшипниковская, 4
этаж 17
115088, Москва, Россия

Тел.: 007 (495) 933-53-53
007 (495) 785-73-73
Факс: 007 (495) 785-73-85
007 (495) 926-57-37
E-mail: schenker@schenker.ru

Шенкер Руссия
Шереметьево

Московская область
Химкинский район
Аэропорт "Шереметьево-2", 141 400
Деловой центр ВЛГ, офис 403

Тел.: 007 (495) 981-87-17
Факс: 007 (495) 981-87-18
E-mail: svo@schenker.ru

Шенкер Руссия
Терминальная служба

Симферопольское шоссе, 3
офис 501, 503, 505, 507
142790, Ленинский район,
Московская область, Россия

Тел.: 007 (495) 388-36-66
007 (495) 388-79-60
Факс: 007 (495) 388-48-43
E-mail: terminal@schenker.ru

Шенкер Руссия
Домодедово

Аэропорт "Домодедово"
Грузовой терминал
142015, Московская область,
Домодедовский район,
стр.9, 2 этаж, офис 2.02

Тел.: 007 (495) 580-74-40
Факс: 007 (495) 580-74-41
E-mail: dme@schenker.ru

Шенкер Руссия
Санкт-Петербург

Бумажная, 4
190020, Санкт-Петербург, Россия

Тел.: 007 (812) 747-30-28
007 (812) 747-30-46
007 (812) 747-30-49
007 (812) 747-30-65
Факс: 007 (812) 747-30-64
E-mail: schenker.spb@schenker.ru

Шенкер Руссия
Санкт-Петербург
Пулково

Пулковское шоссе, 37/4
офис 3037
196210, Санкт-Петербург, Россия

Тел./факс: 007 (812) 448-46-49
E-mail: schenker.spb@schenker.ru

Шенкер Руссия
Санкт-Петербург
Терминальная служба

Руставели, 13
офис 18
195273, Санкт-Петербург, Россия

Тел.: 007 (812) 313-31-46
Факс: 007 (812) 313-31-47
E-mail: terminal.spb@schenker.ru

Шенкер Руссия
Челябинск

Танкистов,177А
454085, Челябинск, Россия

Тел.: 007 (351) 243-51-98
E-mail: whchelyabinsk@schenker.ru