BUSINESS В РОССИИ
БИЗНЕС RUSSLAND

WIRTSCHAFTSJOURNAL ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ №1/2016

Stürmische Zeiten

IN SCHWERER SEE: WIE SICH RUSSLANDS LOGISTIKBRANCHE DURCH DIE KRISE KÄMPFT UND WARUM DAS SCHLIMMSTE ÜBERSTANDEN SEIN KÖNNTE.

PLUS: FUSSBALL-WM 2018, TOURISMUS, EXPRESSZÜGE

Бурные времена

МОРЕ ПРОБЛЕМ:

КАК ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ ПРЕОДОЛЕВАЕТ КРИЗИС И ПОЧЕМУ ХУДШЕЕ, ВОЗМОЖНО, УЖЕ ПОЗАДИ.

ПЛЮС: ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ФУТБОЛУ-2018, ТУРИЗМ, СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА

Über Russland aus Russland

О России из России

московская немецкая газета

Nr. 12 (427) 23.06.16 bis 06.07.16

Moskauer Deutsche Zeitung

www.mdz-moskau.eu

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR POLITIK, WIRTSCHAFT UND KULTUR • GEGRÜNDET 1870

MAN HIELT SIE FÜR DURCHGEKNALLT
Wie eine Amerikanerin zur Primaballerina des Kremlballetts wurde. 07

HIER LACHEN NUR DIE KLUGEN
Ein russischer Karikaturist über die Kunst der Ironie und Gagarins Lächeln. 10

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА
Юбилей МСНК: Генрих Маргенс подводит итоги IV

Московская Немецкая Газета

STICHWORTE

» Fußball kann man das schwerlich nennen, was wir gespielt haben. Dafür möchte ich mich entschuldigen.
Wassilij Berezutskij, Kapitän der russischen Fußball-Nationalmannschaft, auf Championat.com nach dem Vorrunden-Aus bei der EM.

» Das ist unser Niveau. Bei uns wird langsamer gespielt. Die Nationalelf hat versucht, ein Lada zu sein, der einen Lamborghini Diablo überholt.
Ex-Nationaltorhüter Ruslan Nigmatullin nach dem entscheidenden 0:3 gegen Wales auf Championat.com.

» Die Spieler haben vor dem letzten Spiel im Chor geschworen, dass sie rausgehen und um ihr Leben rennen werden. Um ehrlich zu sein: Sie hätten lieber ihr Leben dort lassen sollen.
Der russische Politiker und Vize-Chef der Staatsduma Igor Lebedew auf Championat.com.

» Ja, wir haben verloren. Ja, wir sind raus. Aber zu mehr waren wir scheinbar nicht in der Lage. Ich wurde auf den Skihistorie in den Kommentaren.
Nationalspieler Pawel Mamajew auf seiner Seite bei Instagram, wo er in einem Privatflugzeug zu sehen ist.

» Diese Typen hätte man besser disqualifiziert wie unsere Leichtathleten für Rio. Mir tun die Leute leid, die zur EM gefahren sind, um sie anzufeuern.
Der frühere Eiskunstlauf-Olympiasieger Alexej Jagudin auf Instagram.

ISSN 1563-1656

Olympia ohne das Volk der Sieger

Es ist kein Zufall, dass ausgerechnet an Russlands Leichtathleten ein Exempel statuiert wird und sie nicht an den kommenden Olympischen Spielen in Brasilien teilnehmen können. Natürlich vermuten manche eine politische Bestrafung des Landes wegen der neuen Ost-West-Konfrontation. Oder einfach eine weitere Episode in der Reihe der „doppelten Standards": Bei Russland wird genauer hingesehen, und was man findet, wird härter bestraft. Andererseits ist wohl in keinem anderen Land das Siegen derart verherrlicht worden wie zuletzt in Russland. „Wir sind ein Volk der Sieger", sagte Putin im Wahlkampf um das Präsidentenamt 2012, „das steckt in unseren Genen." Der Sieg ist alles, alles andere ist nichts. Die Winterolympiade in Sotschi wurde triumphal gewonnen, sie musste gewonnen werden, mit allen Mitteln. Im Sommer wird es den Triumph nicht geben. Dafür eine Zeit des Entzugs. bk

Wieso es so viele russische U-Boote gibt

Jenes russische U-Boot, das westliche Medien und die schwedische Marine im Herbst 2014 wochenlang vor der Küste Stockholms wussten, war ein schwedisches. Das Überraschende an dieser Nachricht ist, dass die Schweden es Mitte Juni durch ihren Verteidigungsminister selbst einräumten. U-Boot-Ortungen oder gar -Sichtungen waren eine Begleiterscheinung des Kalten Kriegs. Gerade die Briten als Seefahrernation hatten schon immer ein Faible für das Ungeheuer aus der Meerestiefe. Also ließ man den Sowjetrussen damals und den Putinrussen heute dort unten lauern, während oben die Sonne schien.

Das sowjetische U-Boot hat heute neue Gestalten angenommen: Der russische Leistungssportler ist ein springender und laufender Hinterhalt, weil er gedopt sein könnte. Wenn russische Fußballfans Europas Städte und Stadien besuchen, muss schon damit gerechnet werden, dass sie sich als Kampf-Hooligans des russischen Außenministeriums entpuppen. Das Internet ist ein Meer voller virtueller russischer U-Boot-Piraten in Gestalt von Hacker-Armeen des Kreml: Mal knacken sie den Bundestag, mal die US-Demokraten. Und hinter dem „Cyber-Kalifat" soll das nimmermüde Land auch noch stecken und nicht etwa jene Terrororganisation, die man in Syrien bekämpft. Putin schickt seine Tschetschenen als Flüchtlinge getarnt nach Deutschland. Selbst Edward Snowden haben die Russen angeguckt, der sich also nicht mehr für die Transparenz bei den US-Geheimdiensten einsetzt, sondern Putins Wühlarbeit gegen den Westen unterstützt. ›02

Wir bauen **Ihr IT-Team** auf in **Russland**

500 Experten für Ihre effiziente Shared Service Center Lösung im IT-Bereich.

- Projektplanung
- Unterstützung bei technischem Set-Up
- Berücksichtigung rechtlicher und steuerlicher Fragen
- Laufendes Controlling
- IT-Programmierung
- Recruiting von IT Experten und Programmierern

SCHNEIDER GROUP

Folgen Sie uns online für Updates zu Veranstaltungen und News.

Thomas Titsch
Direktor ERP
+7 / 495 / 956 55 57
TitschT@schneider-group.com
www.schneider-group.com

Moskauer Deutsche Zeitung

ALLE 14 TAGE * 16 SEITEN AUF DEUTSCH, 8 SEITEN AUF RUSSISCH * KOSTENLOS ZUM MITNEHMEN IN VIELEN MOSKAUER HOTELS, BUSINESS-ZENTREN, DEN FLUGHÄFEN SCHEREMETJEWO UND WNUKOWO UND AUF FLÜGEN VON AEROFLOT NACH DEUTSCHLAND

Московская Немецкая Газета

КАЖДЫЕ ДВЕ НЕДЕЛИ * 16 ПОЛОС НА НЕМЕЦКОМ И 8 НА РУССКОМ ЯЗЫКАХ * БЕСПЛАТНО ВО МНОГИХ ГОСТИНИЦАХ И БИЗНЕС-ЦЕНТРАХ МОСКВЫ, А ТАКЖЕ В АЭРОПОРТАХ ШЕРЕМЕТЬЕВО И ВНУКОВО И НА РЕЙСАХ «АЭРОФЛОТА» В ГЕРМАНИЮ

www.mdz-moskau.eu

Gute Fahrt

Auf dem Titelblatt dieses Heftes haben wir versucht, die Situation auf dem russischen Transport- und Logistikmarkt in einem Bild zusammenzufassen. Da ist ein Frachtschiff, das vom aufbrausenden Meer im Griff gehalten und von einer Welle ganz nach oben gespült wird. Der bedrohliche Himmel verheißt auf den ersten Blick nichts Gutes. Doch es gibt auch einen Hoffnungsschimmer.

Und nun einige Zahlen: Das Bruttoinlandsprodukt Russlands ist im vergangenen Jahr um 3,7 Prozent gesunken, die Industrieproduktion um 3,4 Prozent. Investitionen ins fixe Kapital gingen um 8,4 Prozent zurück. Der Güterexport fiel um 32,1 Prozent geringer aus, der Import um 37,3 Prozent. Natürlich kann all das nicht spurlos an Logistikunternehmen vorbeigehen. Mit ihren Kunden verlieren sie Fracht und Arbeit.

In verschiedenen Beiträgen dieser Ausgabe illustrieren wir die Probleme und Hoffnungen solcher Unternehmen, Szenarien zur Krisenbewältigung und interessante Projekte. Wie und wohin sich unser Containerschiff freischwimmt, wird die Zeit zeigen müssen.

Tino Künzel, *Chefredakteur*

Счастливого пути

На обложке журнала мы постарались одной картиной показать ситуацию на рынке транспорта и логистики в России. Бедное грузовое судно оказалось на гребне волны в бушующем море, которое может его так просто и не отпустить. Грозное небо, на первый взгляд, не обещает ничего хорошего. Но все же есть и отдельные проблески.

А теперь цифры: ВВП России в прошлом году снизился на 3,7 %, выпуск промышленной продукции – на 3,4 %. Инвестиции в основной капитал сократились на 8,4 %. Товарный экспорт упал (в денежном выражении) на 32,1 %, импорт – на 37,3 %. Понятно, что все это имеет самое прямое отношение к логистике. Российские операторы вслед за своими клиентами лишаются грузов и работы.

В разных материалах этого номера журнала мы расскажем о трудностях и надеждах таких компаний, представим сценарии выхода из кризиса, интересные проекты. Как и куда в итоге приплывет наш контейнеровоз, только время покажет.

Тино Кюнцель, *главный редактор*

Und noch ein klassisches Bild aus dem Bereich der Logistik: der Rangierbahnhof Selezino bei Nischnij Nowgorod.

И еще одна классическая картина из области логистики: сортировочная станция Зелецино недалеко от Нижнего Новгорода.

FOTO: TINO KÜNZEL

Inhalt | Содержание

Schwerpunktthema: Verkehr und Logistik

4 **Rundschau**
Geschäftige Post, autonome Lkw, sparsame Fans, aufgestockte Züge

6 **Fotoreportage**
Moskauer Malls – ein große Sache

8 **Die 7 teuersten Verkehrsprojekte für die Fußball-WM 2018**
Flughäfen, Metrostationen, Straßen – wo wird was gebaut?

14 **Der Rubel rollt nach China**
In Russland boomt der Internet-Versandhandel

18 **Investitionen in die russische Infrastruktur: Gründe für eine Neubewertung**
Brancheninformationen von Mazars

22 **Schwenk nach Osten**
Wie der russische Logistikmarkt eine neue Qualität erreichen kann

30 **„Der Rückgang scheint gestoppt“**
Die kleinen Freuden deutscher Logistikfirmen auf der TransRussia in Moskau

34 **Inselchen im Sumpf gesucht**
Wie russische Logistikunternehmen mit der Krise umgehen

38 **So geht die Post (nicht) ab**
Briefsendungen zwischen Russland und Deutschland brauchen lange – warum eigentlich?

42 **Das Zollregister als Mittel beim Markenschutz in Russland**
Brancheninformationen von Rödl & Partner

46 **Hochgeschwindigkeitsverkehr: Russland stellt die Weichen**
Auch deutsche Branchenführer hoffen auf Aufträge im russischen Bahnnetz

52 **Vom alten Russland ins alte Südtirol – gemütlich mit dem Zug**
Die Direktverbindung St. Petersburg – Meran und ihr heutiges Pendant

58 **Wegweiser zum elektronischen Ticket**
Wo bucht man in Russland am besten für Flug, Bahn und Bus?

60 **MICE: Was Business-Touristen nach Sachsen zieht**
Brancheninformationen von der Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen

66 **Deutschland-Touristen aus Russland: Die Ruhe nach dem Sturm**
Interview mit Alla Belikova von der Moskauer Vertretung der Deutschen Zentrale für Tourismus

70 **Bekleidungsindustrie: Russland ist das neue China**
Gesunkene Lohnstückkosten machen den Standort immer attraktiver

73 **Geld regiert die Welt … der Fahrschulen**
Weil sie nicht zahlen wollte, hat unsere Autorin die Prüfung erst beim vierten Mal bestanden

76 **Sanktionen? Ein Deutscher rät Investoren zur Krim**
Bruno H. Willer, der auf der Halbinsel lebt, hält die Situation für günstig

80 **Übrigens**
Wir entschlüsseln eine russische Zugfahrkarte

Главная тема: транспорт и логистика

4 **Заметки**
Прибыльная почта, беспилотные грузовики, бесплатный проезд, двухэтажные поезда

6 **Фоторепортаж**
Торговые центры в Москве – это большое дело

11 **7 самых дорогих транспортных проектов к ЧМ по футболу 2018 года**
Аэропорты, станции метро, дороги – где что строится?

16 **Онлайн-ритейл: рубль катится в Китай**
Россияне любят заказывать товары по Интернету и все чаще делают это на иностранных сайтах

20 **Инвестирование в российскую инфраструктуру: новые поводы задуматься**
Профильная информация от компании Mazars

26 **Поворот на восток**
Как российский рынок логистики может выйти на качественно новый уровень

32 **«Спад, похоже, остановлен»**
Маленькие радости немецких логистических фирм на выставке «ТрансРоссия»

36 **Поиски кочек в болоте**
Как российские логистические компании выживают в кризис

40 **Почта, где ты ходишь так долго?**
Мы проследили путь почтовых отправлений из Москвы в Берлин и обратно

44 **Таможенный реестр как средство для защиты товарных знаков в России**
Профильная информация от Rödl & Partner

49 **Высокоскоростное движение в России: поезд тронулся**
Ведущие германские компании рассчитывают на заказы для российской сети

55 **Из старой России в старый Южный Тироль – с комфортом на поезде**
Прямой поезд Санкт-Петербург – Меран и его сегодняшний аналог

59 **Путеводитель по электронным билетам**
На каких сайтах купить билеты на самолет, поезд, автобус?

63 **MICE: Чем Саксония привлекает деловых туристов**
Профильная информация от Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen

68 **Туристы из России в Германии: затишье после бури**
Интервью с Аллой Беликовой, руководителем российского представительства Национального комитета Германии по туризму

71 **Текстильная промышленность: Россия – новый Китай**
Рабочая сила стала дешевле, чем в Азии, – производство растет

74 **Деньги правят миром… автошкол**
Наш автор сдала экзамен по вождению в городе только с четвертого раза и догадывается почему

78 **Санкции? Немец зовет инвестировать в Крым**
Бруно Х. Виллер, проживающий на полуострове, считает, что сейчас самое время вкладывать

80 **Кстати**
Мы расшифровываем билет «РЖД»

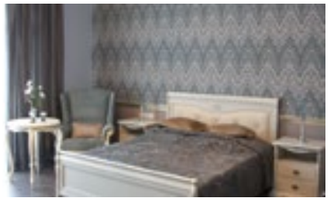
ГерМания
Люкс-отель

ОТЕЛЬ «ГЕРМАНИЯ»
ГОСТЕВОЙ ДОМ «ЗОЛОТОЙ ГУСЬ»

- комфортабельные номера различных категорий
- ресторан кавказской и немецкой кухни
- конференц-зал (в отеле «ГерМания»)
- гостеприимный и заботливый персонал

Золотой Гусь

WWW.HOTEL-KISLOVODSK.RU



HRS Booking.com Hotels.ru

РЕКЛАМА

PÄCKCHEN BEFLÜGELN RUSSISCHE POST

Die Post Russlands hat das zweite Jahr in Folge Gewinne eingefahren. Der Reinerlös wuchs 2015 um 28 Prozent auf 1,6 Milliarden Rubel. Im Jahr davor hatte die Post 1,2 Milliarden Rubel verdient. Nach ihren Angaben wurden mit dem Geld die Löhne der Mitarbeiter erhöht. Im vergangenen Jahr stieg der Durchschnittslohn auf 18 800 Rubel im Monat, umgerechnet etwa 250 Euro. Größter Wachstumsmotor für das Staatsunternehmen war das Paketgeschäft mit einem Plus von 19 Prozent. Im Jahr 2015 wurden von der Post 194 Millionen Päckchen und kleine Pakete bearbeitet – zu 95 Prozent Bestellungen aus dem Internet-Versandhandel. Gegenwärtig hat die Post etwa 42 000 Filialen und 350 000 Beschäftigte in ganz Russland.

ПОСЫЛКИ ОКРЫЛЯЮТ ПОЧТУ РОССИИ

Почта России уже второй год подряд является прибыльной. Чистая прибыль за 2015 год выросла на 28 % – до 1,6 миллиарда рублей. Годом раньше компания заработала 1,2 миллиарда рублей. По словам руководства, деньги пошли на повышение заработной платы. В прошлом году средняя зарплата сотрудников выросла до 18,8 тысячи рублей в месяц. Самым растущим сегментом для госкомпании оказался посылочный бизнес, который увеличился на 19 %. За 2015 год Почта России обработала 194 миллиона посылок и мелких пакетов, около 95 % которых являются заказами из интернет-магазинов. На данный момент у компании примерно 42 тысячи отделений по всей России и 350 тысяч сотрудников.

FÜHRERLOSER LKW KOMMT

Der Automobilkonzern KAMAS rechnet damit, bis zum Jahr 2025 die Serienproduktion eines selbstfahrenden Lkw aufzunehmen. Das sagte Unternehmenschef Sergej Kogogin beim Petersburger Wirtschaftsforum im Juni 2016. Die Erprobungsphase solle 2018 beginnen. Als größtes Problem bezeichnete Kogogin die Erstellung von Rechtsgrundlagen für den unbemannten Verkehr. Technisch sei das Fahrzeug dagegen bereits heute so gut wie fertig. Seine gemeinsame Entwicklung mit der russischen Firma Cognitive Technologies war Anfang 2015 bekanntgegeben worden. Das System muss auf Gefahren in maximal 0,3 Sekunden reagieren sowie Straßenschilder, Ampelsignale und andere Verkehrsteilnehmer erkennen.

БЕСПИЛОТНЫЙ ГРУЗОВИК НА ПОДХОДЕ

Автомобильный концерн «КАМАЗ» рассчитывает начать серийное производство беспилотных грузовиков к 2025 году. Об этом сказал глава компании Сергей Когогин на Петербургском экономическом форуме в июне 2016 года. Испытания будут проводиться с 2018 года. Самой серьезной проблемой он назвал подготовку нормативной базы для беспилотного движения. По его словам, технически машина уже сейчас практически готова. О ее совместной разработке с российской компанией Cognitive Technologies было объявлено в начале 2015 года. Система должна будет обнаруживать опасность менее чем за 0,3 секунды, а также распознавать дорожные знаки, сигналы светофора и участников движения.

UMSONST DURCH RUSSLAND ZUM STADION

Die Staatsduma hat beschlossen, Zuschauern bei der Fußball-WM 2018 in Russland die kostenlose Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu spendieren. Wer im Besitz eines Tickets für WM-Spiele ist, der hat mit Ausnahme von Taxis sowohl innerstädtisch als auch im Vorort- und Fernverkehr freie Fahrt. Wie das genau geregelt wird, ist noch nicht ganz klar, wer die Ausfallzahlungen für entgangene Einnahmen an die Transportunternehmen übernimmt, dagegen schon. Bei Zugfahrten kommt das Geld aus dem föderalen Haushalt, im Stadt- und Nahverkehr von den regionalen und lokalen Behörden.

ДАРОМ ПО РОССИИ К СТАДИОНУ

Государственная Дума приняла решение предоставить зрителям ЧМ по футболу 2018 года право бесплатного проезда на общественном транспорте. Это право распространяется на обладателей билетов на матчи и на все виды городского, пригородного и межрегионального транспорта, за исключением такси. Механизм пользования этой привилегией пока до конца не определен, в отличие от источников компенсации недополученных доходов перевозчиков. При перевозке зрителей на железнодорожном транспорте компенсация будет происходить за счет средств федерального бюджета. На внутригородском и пригородном транспорте убытки должны будут компенсировать региональные и местные власти.

QUELLE: STROIMOS.RU

WENIGER ZÜGE, MEHR HÖHE

МЕНЬШЕ ПОЕЗДОВ, БОЛЬШЕ ВЫСОТЫ

Der Flughafenzubringer Aeroexpress hat die erste Fahrt eines Doppelstockzuges für Dezember 2016 angekündigt. Zunächst soll der Betrieb auf der Strecke zwischen dem Pawelezer Bahnhof und dem Flughafen Domodedowo aufgenommen werden, dann auch zwischen dem Kiewer Bahnhof und dem Flughafen Wnukowo. Die Züge aus der Produktion des Schweizer Herstellers Stadler lösen die heutige Generation der Expresse aus dem Demichowo-Maschinenbauwerk im Moskauer Umland ab.
Die ersten Doppelstockzüge waren noch Ende 2014 in Moskau eingetroffen. Ursprünglich wollte Aeroexpress 25 Züge (118 Waggons) im Wert von 381 Millionen Euro abnehmen, mit Option auf den Kauf weiterer 54 Waggons. Doch weil der Vertrag auf Euro lautete, geriet das Moskauer Unternehmen bald darauf in Schwierigkeiten, als der Rubel abstürzte. Außerdem gingen aus demselben Grunde auch die Passagierzahlen zurück. Deshalb wurden einige für Moskau bestimmte Züge sogar in die Farben der Aserbaidschanischen Bahn umlackiert und nach Baku weiterverkauft.
Mit Stadler einigte sich Aeroexpress im Mai 2016 darauf, die Bestellmenge auf elf Züge im Wert von 183,9 Millionen Euro zu reduzieren. 90 Prozent der Summe werden über einen Kredit der Gasprombank finanziert. Damit entging Aeroexpress Strafzahlungen wegen Vertragsbruchs.
Von den elf Zügen werden neun aus sechs Waggons bestehen und zwei aus vier Waggons. Ein Zug mit vier Waggons hat 396 Plätze, einer mit sechs Waggons 700 Plätze.

«Аэроэкспресс» анонсировал запуск двухэтажных поездов в декабре 2016 года. Сначала начнется эксплуатация на линии от Павелецкого вокзала до аэропорта Домодедово, а затем и от Киевского вокзала до аэропорта Внуково. Новый подвижной состав от швейцарской компании Stadler придет на смену сегодняшнему поколению «Аэроэкспрессов», производимых на Демиховском машиностроительном заводе в Подмосковье.
Первые двухэтажные поезда были поставлены в Москву еще в конце 2014 года. Изначально «Аэроэкспресс» собирался закупить у Stadler 25 поездов (118 вагонов) стоимостью 381 миллион евро, с опционом на приобретение еще 54 вагонов. Так как контракт был заключен в евро, у перевозчика скоро возникли сложности в связи с обвалом рубля. Кроме того, и пассажиропотоки стали уменьшаться. Поэтому несколько поездов, предназначенных для Москвы, были даже перекрашены в цвета Азербайджанских железных дорог и отправлены в Баку.
А со Stadler «Аэроэкспресс» в мае 2016 года договорился уменьшить заказ до 11 поездов на сумму 183,9 миллиона евро. При этом 90 % оплаты обеспечивается кредитом Газпромбанка. Таким образом «Аэроэкспресс» избежал штрафных санкций из-за невыполнения контракта.
Девять из 11 поездов будут состоять из шести вагонов и два – из четырех. В четырехвагонном поезде 396 сидячих мест, в шестивагонном – 700.

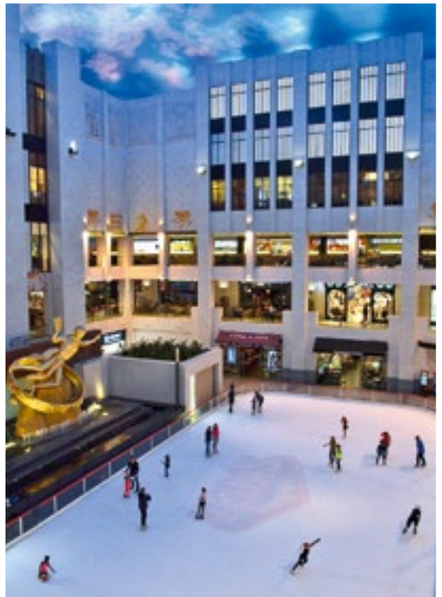
Schaufenster des Kapitalismus

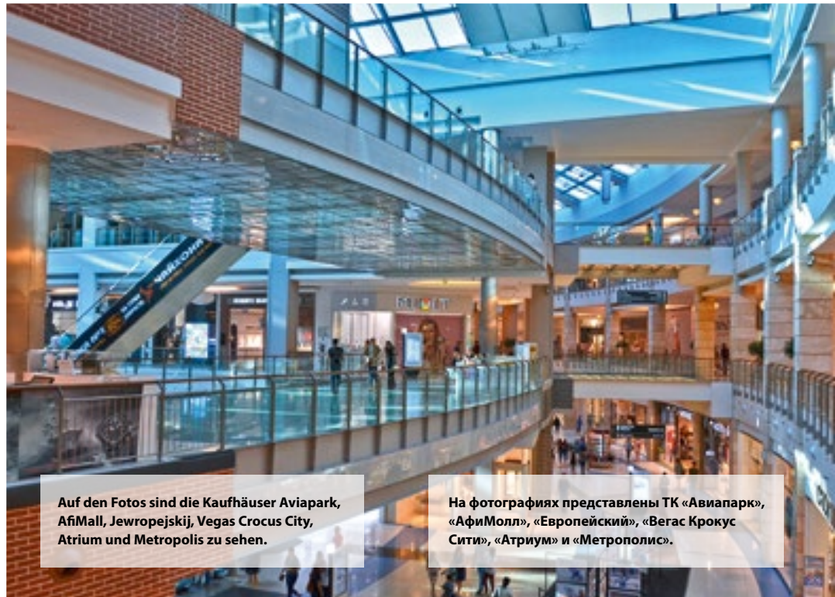
Moskaus Malls: Shopping im großen Stil

Витрина капитализма

Московские торговые центры: шопинг больших размеров

FOTOS: TINO KINZEL





Auf den Fotos sind die Kaufhäuser Aviapark, AfiMall, Jewropejskij, Vegas Crocus City, Atrium und Metropolis zu sehen.

На фотографиях представлены ТК «Авиапарк», «АфиМолл», «Европейский», «Вегас Крокус Сити», «Атриум» и «Метрополис».

Die 7 teuersten Verkehrsprojekte für die Fußball-WM 2018

Eine Fußball-Weltmeisterschaft hat nicht nur mit Fußball zu tun. Natürlich wird 2018, wenn die Welt zu Gast in Russland ist, Fußball das beherrschende Thema sein. Aber nicht jetzt. Zwei Jahre vor der Austragung der WM dient die größte Sportveranstaltung der Erde vielmehr als lohnender Anlass, die dafür nötige Infrastruktur zu modernisieren. Und da Russland ein großes Land ist, spielen Verkehrsprojekte eine besonders wichtige Rolle. Wir stellen die sieben teuersten vor.

Von Tino Künzel

1

Moskau

Rekonstruktion und Ausbau des Flughafens Scheremetjewo

ca. 1,1 Milliarden Euro*

Bis 2018 entsteht ein weiteres Terminal – bereits das fünfte – mit der Bezeichnung B. Es wird neben dem Terminal C nördlich der beiden Start- und Landebahnen gebaut, dort, wo früher bereits das inzwischen abgerissene Terminal B aus dem Jahre 1964 existierte, gegenüber von den modernen Terminals D und E, die in jüngster Vergangenheit eröffnet wurden. Ein Tunnel soll die Terminals auf der Nord- und der Südseite des Flughafens künftig miteinander verbinden. Den Passagieren stehen dann Terminals mit einer Gesamtfläche von 500 000 Quadratmetern und einer Kapazität von bis zu 58 Millionen Fluggästen pro Jahr zur Verfügung. Allein im neuen Terminal B, das für den zuletzt stark gewachsenen Inlandsflugverkehr konzipiert ist, können dabei bis zu 20 Millionen Menschen pro Jahr abgefertigt werden. Geplant ist auch seine Eisenbahnanbindung an die Vorortlinie vom Moskauer Sawjolowo-Bahnhof.

Außerdem werden in Scheremetjewo weitere Infrastrukturmaßnahmen realisiert. Die teuerste davon ist der Bau einer dritten Start- und Landebahn.

Ein Superjet von Aeroflot auf dem Flughafen Scheremetjewo.

FOTO: TINO KÜNZEL

2

St. Petersburg

Bau eines sechs Kilometer langen Metroabschnitts

ca. 530 Millionen Euro

Die Newskij-Wassiljewskij-Insel-Linie der St. Petersburger Metro (eine von fünf Linien insgesamt) wächst um zwei Stationen: Nowokrestowskaja und Begowaja. Von der heutigen Endstation Primorskaja wird sie um sechs Kilometer in nördlicher Richtung verlängert, damit Besucher des im Bau befindlichen neuen Fußballstadions auf der Krestowskij-Insel bequem zu den Spielen gelangen können. Von der Station Nowokrestowskaja ist es dann nur ein Katzensprung zum Eingang, während Begowaja den Stadtbezirk Primorskaja am Nordrand von St. Petersburg sowohl mit der Insel als auch dem Stadtzentrum verbindet.

Die Kosten des neuen Metroabschnitts haben sich mit der Zeit von 24 auf 40 Milliarden Rubel fast verdoppelt, wie die Internetzeitung „Fontanka“ unter Verweis auf die jüngste Kalkulation der Stadtregierung berichtet. Damit wiederholt sich das Schicksal des Stadionbaus, der seit 2008 andauert und ein Mehrfaches der ursprünglich ins Auge gefassten Summe verschlingt. Die Arena wird einmal 68 000 Zuschauer fassen und nach der WM das neue Heimstadion des Klubs Zenit St. Petersburg.

3

Rostow am Don

Bau des neuen Flughafens Platow

ca. 500 Millionen Euro

Der heutige Flughafen von Rostow am Don, wo im Frühjahr eine Boeing 737 der Fluggesellschaft Flydubai zerschellte, war 2014 nach Passagierzahlen die Nummer 12 in Russland. Seine Erweiterung scheitert jedoch daran, dass er sich innerhalb der Stadtgrenzen befindet und von Wohngebieten umgeben ist. Auch sein Gelände soll einmal für Wohnbebauung freigegeben werden, während der Luftverkehr in die südliche Umgebung von Rostow abwandert, wo in 29 Kilometer Entfernung zur Stadt seit anderthalb Jahren der neue Flughafen Platow gebaut wird. Er soll Ende 2017 fertig sein.

Die Start- und Landebahn des Flughafens mit einer Länge von 3600 Metern ist für alle modernen Kurz-, Mittel- und Langstreckenflugzeuge ausgelegt. Im Terminal werden bis zu fünf Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt werden können. Er wird über neun Teleskopbrücken – sogenannte „Finger“ – für den Einstieg ins Flugzeug verfügen und auf dem Vorfeld Standplätze für 45 Maschinen bieten.

Bereits im laufenden Jahr soll die Verlegung einer Zufahrtsstraße von der Mautautobahn M4 „Don“ zum Flughafen beginnen. Die Entfernung beträgt 2,4 Kilometer.

Gebaut wird der Flughafen von der Holding Aeroporty Regionow (Flughäfen der Regionen), einer Tochter des Konzerns Renova von Viktor Wekselberg, der als einer der reichsten Russen gilt. Aeroporty Regionow wird auch Eigentümerin von Platow werden. Bisher gehören der Gesellschaft bereits die Flughäfen in Jekaterinburg, Samara und Nischnij Nowgorod.

4

Moskau

Rekonstruktion und Ausbau des Flughafens Domodedowo

ca. 470 Millionen Euro

Auf dem Moskauer Flughafen Domodedowo wird derzeit eine neue zweite Start- und Landebahn angelegt, bei laufendem Betrieb ihres Vorgängers aus dem Jahre 1968 und parallel zu ihm in einer Distanz von 287,5 Metern. Wenn sie einmal in Betrieb geht, wird die ausgediente alte Piste rekonstruiert und in eine Rollbahn umgewandelt. Das Upgrade ermöglicht es, auf der neuen zweiten Start- und Landebahn 45 Starts und Landungen pro Stunde auszuführen, womit die Gesamtkapazität des Flughafens auf 90 Starts und Landungen in der Stunde steigt. Vielleicht noch ambitionierter ist die Vergrößerung des Abfertigungsgebäudes von Domodedowo. Im Zuge einer von mehreren Ausbaustufen wird ein zweites Segment an dessen linken Flügel angebaut. Damit soll sich die Gesamtfläche des Terminals nahezu verdoppeln – auf 500 000 Quadratmeter. Im Erweiterungsabschnitt werden die Passagiere von internationalen Flügen abgefertigt werden.

Domodedowo ist neben Scheremetjewo und Wnukowo einer von drei Großflughäfen in Moskau.

* Zahlenangaben beruhen auf öffentlich zugänglichen Quellen und auf einer Aufstellung des russischen Sportministeriums vom 21. Dezember 2015 zur Realisierung des Programms zur Vorbereitung der Fußball-WM.

AHK Deutsch-Russische Auslandshandelskammer
Российско – Германская Внешнеторговая палата

DE INTERNATIONAL
The German Chamber Network

Sie haben noch keine Repräsentanz in Russland und wollen erst den Markt erschließen?
Sie suchen einen geeigneten lokalen Manager für Ihr

Business Development in Russland?

Dann nutzen Sie unser Geschäftspräsenz-Modul

Office-in-Office

Informationszentrum der deutschen Wirtschaft OOO

Ihre Ansprechpartner

in Moskau
Wladimir Nikitenko
nikitenko@DEinternational.ru

in Berlin
Katharina Schöne
schoene@russland-ahk.ru

in Sankt-Petersburg
Elena Ijewlewa
ei@petersburg-ahk.ru

Deutsche Standards. Russische Erfahrung.

PEKI/MVA

5

Nischnij Nowgorod

Modernisierung des Flughafens Strigino

ca. 200 Millionen Euro

Im Juli 2014 war Grundsteinlegung für das neue Terminal des Flughafens. Seit März 2016 werden hier zunächst alle Binnenflüge abgewickelt, der Auslandsverkehr soll folgen.

Das Projekt des neuen Abfertigungsgebäudes stammt von der englischen Firma Hintan Associates. Generalauftragnehmer war die tschechische PSJ. Die Fläche des Terminals, das zu den modernsten in ganz Russland gehört, beläuft sich auf 27 800 Quadratmeter, die Kapazität auf 1,5 Millionen Passagiere im Jahr und in Spitzenzeiten auf 750 in der Stunde.

Nach Flughafenangaben ist das Passagieraufkommen in Strigino über die letzten Jahre deutlich gestiegen, zwischen 2010 und 2014 hat es sich auf 1,13 Millionen Menschen verdreifacht. Nur im vergangenen Jahr gab es einen Knick um 16 Prozent, wobei die Gesamtzahl trotzdem über der des Vor-Krisen-Jahres 2013 lag.

Noch nicht begonnen hat die Rekonstruktion der wichtigsten Zufahrtsstraße zum Flughafen, die sich der Staat aus dem föderalen und regionalen Haushalt immerhin 4,3 Milliarden Rubel (etwa 57 Millionen Euro) kosten lässt. Der Molodjoschnyj Prospekt Richtung Zentrum der Millionenstadt Nischnij Nowgorod wird nicht nur auf 4,2 Kilometer Länge verbreitert, sondern auch um 3,5 Kilometer verlängert.

6

Samara

Bau des neuen Terminals auf dem Flughafen Kurumotsch

ca. 180 Millionen Euro

Kurumotsch, 35 Kilometer von Samara und 45 Kilometer von Togliatti entfernt, ist der größte Flughafen im Wolga-Gebiet. 2015 wurden hier 2,2 Millionen Passagiere gezählt. In Betrieb ist der Flughafen seit 1961, ein neues Abfertigungsgebäude war längst überfällig. Gebaut wurde es schließlich in nur anderthalb Jahren und im Februar 2015 eingeweiht, als erstes abgeschlossenes Verkehrsprojekt in Vorbereitung auf die WM 2018. Die Fläche des fünfstöckigen Terminals beträgt 42 600 Quadratmeter – das Vierfache der bisherigen Kapazität. Im Jahr können 3,5 Millionen Passagiere abgefertigt werden.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Innenarchitektur des Gebäudes. Die Fachseite Archi.ru schreibt von „Retrofuturismus“, also einer futuristischen Ästhetik aus der Perspektive der Vergangenheit, der 60er Jahre mit ihren Träumen von der Eroberung des Weltraums, aber auch „gewürzt mit dem Glamour der Moderne und der unverzichtbaren Qualität der Dekoration“. Mit seinen Formen nimmt das Terminal Bezug auf die Rolle der Region als ein Zentrum der Luft- und Raumfahrtindustrie: Alle sowjetischen und russischen Kosmonauten, darunter auch Jurij Gagarin, wurden mit Trägerraketen aus Samara ins All geschossen.

Die Konstruktion des neuen Flughafengebäudes erlaubt künftige seitliche Anbauten und eine Erweiterung bis auf 60 000 Quadratmeter, ohne dass dafür der Betrieb unterbrochen werden müsste. Bis 2018 sollen zudem ein Hotel, ein Businesszentrum und eine Bahnstation errichtet werden.

7

St. Petersburg

Bau eines Straßenkreuzes in der Nähe des Flughafens Pulkowo

ca. 165 Millionen Euro

Am südlichen Stadtrand von St. Petersburg wird wenige Kilometer vom Flughafen Pulkowo ein Straßenkreuz errichtet, dort, wo die beiden Verkehrsadern Pulkowo Schosse und Dunajskij Prospekt aufeinandertreffen. Damit soll die Anbindung des Flughafens verbessert und die Kreuzung, wo sich ständig Staus bilden, entzerrt werden. Gleichzeitig kann der Verkehr ungehindert zu den zwei großen Umgehungsstraßen – der Ringautobahn (KAD) und dem Westdiameter (SSD) – sowie künftig zur Mautautobahn Moskau – St. Petersburg abfließen.

Die Länge des Straßenkreuzes beträgt 1,3 Kilometer. Vorgesehen sind sechs Fahrspuren und etwa 20 Ausfahrten. Für Fußgänger werden fünf Unterführungen angelegt. Die Arbeiten haben im Dezember 2013 begonnen und sollen im zweiten Halbjahr 2017 beendet sein, rechtzeitig vor dem Confed-Cup, der Generalprobe für die Weltmeisterschaft.

FOTO: RIA NOVOSTI

Und ... Action! Die Fußball-WM 2018 findet in elf russischen Städten statt.

7 самых дорогих транспортных проектов к ЧМ по футболу 2018 года

Чемпионат мира по футболу – это не только о футболе. То есть в 2018 году, когда весь мир приедет в гости в Россию, футбол, конечно, будет главным. Но не сейчас. Пока крупнейшее спортивное мероприятие планеты служит отличным поводом для модернизации всей нужной инфраструктуры. И поскольку Россия – большая страна, транспортные проекты при подготовке к турниру имеют огромное значение. Мы представляем семерку самых дорогих из них.

Тино Кюнцель

1

Москва

Реконструкция и развитие аэропорта Шереметьево

82,8 миллиарда рублей*

К 2018 году будет построен еще один – пятый – пассажирский терминал. Он появится на месте снесенного терминала B постройки 1964 года в так называемом Северном терминальном комплексе, то есть на противоположной стороне от самых современных на данный момент терминалов D и E, рядом с терминалом C. Северные и южные терминалы будут соединены тоннелем под взлетно-посадочными полосами (ВПП). Таким образом, создается единый аэровокзальный комплекс площадью 500 тысяч кв. м с пропускной способностью до 58 миллионов пассажиров в год. Новый терминал B для внутренних рейсов сможет обслуживать 20 миллионов пассажиров в год. Планируется протянуть к нему ветку от железной дороги Савеловского направления.

Кроме этого, Шереметьеву предстоит ряд других инфраструктурных мероприятий. Самое дорогое из них – строительство третьей ВПП.

2

Санкт-Петербург

Строительство нового участка метро длиной 6 км

40 миллиардов рублей

Невско-Василеостровская линия метрополитена, одна из пяти линий в Санкт-Петербурге, удлинится на две станции – «Новокрестовская» и «Беговая». От сегодняшней конечной станции «Приморская» она будет продлена на 6 км в северном направлении, чтобы тем самым улучшить доступ зрителей к новому футбольному стадиону на Крестовском острове. Попасть туда на метро можно и сегодня, но станция «Крестовский остров» находится почти в 2 км от стадиона, а «Новокрестовская» будет совсем рядом. «Беговая», в свою очередь, свяжет Приморский район на северной окраине города с островом и далее с центром.

Стоимость нового участка метро со временем выросла с 24 до 40 миллиардов рублей, как сообщает интернет-газета «Фонтанка» со ссылкой на последнюю смету от санкт-петербургского правительства. В этом смы-

* Данные о стоимости проектов взяты из открытых источников и из приказа Министерства спорта Российской Федерации от 21 декабря 2015 года о реализации Программы подготовки к чемпионату мира.

сле повторяется история самого стадиона, который строится уже с 2008 года, и в итоге затраты на него будут в несколько раз больше запланированных. Вместо 6,7 миллиарда рублей речь сейчас идет о 43,8 миллиарда. «Крестовский» – одна из главных арен ЧМ-2018 вместимостью 68 тысяч человек. Здесь будет сыгран в том числе один из полуфиналов. После турнира стадион станет новой домашней ареной футбольного клуба «Зенит».

Ростов-на-Дону

Новый аэропорт Платов

37,2 миллиарда рублей

Действующий аэропорт Ростова-на-Дону, где весной разбился самолет Boeing 737 авиакомпании Flydubai, в 2014 году занимал 12-е место среди российских аэропортов по пассажиропотоку. Возможностей для расширения он, однако, не имеет, поскольку находится в черте города. В перспективе на его месте планируется возвести жилой квартал. А воздушный транспорт переместится в южные окрестности Ростова, где в 29 км от города уже полтора года строится новый аэропорт Платов. Ожидается, что первых пассажиров он примет в конце 2017 года.

Взлетно-посадочная полоса аэропорта длиной 3600 м рассчитана на прием всех типов современных магистральных самолетов. Пассажирский терминал площадью 50 тысяч кв. м сможет обслуживать до 5 миллионов пассажиров в год. Он будет оснащен девятью телескопическими трапами. Перрон будет иметь 45 мест для стоянки воздушных судов.

Еще в текущем году должна начаться прокладка подъездной дороги к аэропорту от трассы М4 «Дон» протяженностью 2,4 км.

Строительство нового ростовского аэропорта ведется холдингом «Аэропорты Регионов» – дочерней структурой ГК «Ренова» Виктора Вексельберга, одного из самых богатых людей России. Ему принадлежат также аэропорты в Екатеринбурге, Самаре и Нижнем Новгороде.

Москва

Реконструкция и развитие аэропорта Домодедово

35,4 миллиарда рублей

Московский аэропорт Домодедово будет оснащен новой ВПП-2. Она пройдет параллельно действующей второй полосе, построенной еще в 1968 году, на расстоянии 287,5 м. После ее введения в строй старая ВПП будет закрыта на реконструкцию и переоборудована в магистральную рулежную дорожку. Будущая конфигурация ВПП-2 позволит обеспечить 45 взлетов и посадок в час, при этом общая пропускная способность аэродрома достигнет 90 взлетов и посадок в час.

Еще более масштабным выглядит расширение пассажирского терминала Домодедово. Второй сегмент аэровокзального комплекса будет пристроен к левому крылу существующего здания. В результате общая площадь терминала увеличится почти в два раза – до 500 тысяч кв. м. Новый сегмент комплекса будет предназначен для обслуживания пассажиров международных рейсов.

Взлетно-посадочные полосы московского аэропорта Домодедово.

ФОТО: ТИНО КОНЦЕЛЬ

Нижний Новгород

Модернизация аэропорта Стригино

15,2 миллиарда рублей

В июле 2014 года был заложен первый камень в фундамент нового терминала аэропорта. А уже с марта 2016 года он стал обслуживать все внутрироссийские рейсы. Перевод в него международных рейсов планируется в ближайшее время.

Проект терминала был разработан английской компанией Hintan Associates. Генеральным подрядчиком выступила чешская PSJ. Площадь нового здания, одного из самых современных аэровокзалов в российских регионах, составляет 27,8 тысячи кв. м, пропускная способность – более 1,5 миллиона человек в год, пиковая – 750 человек в час.

По данным руководства аэропорта, пассажиропотоки в нем еще недавно стремительно росли и с 2010 по 2014 год увеличились в три раза – до 1,13 миллиона. Но в прошлом году было зафиксировано падение спроса почти на 16%. При этом пассажиров все равно оказалось больше, чем в предкризисном 2013 году.

Модернизация аэропорта тем временем продолжается. На замену светосигнального оборудования и на укрепление взлетно-посадочной полосы было потрачено примерно столько же средств, сколько и на новый терминал. За счет этих мер аэропорт сможет принимать даже тяжелые воздушные суда вроде Ан-124, Boeing 747-400 или борт номер один – самолет президента России Ил-96-300.

ФОТО: AIRPORTNN.RU

Еще не началась реконструкция главной подъездной дороги к аэропорту, на которую из федерального и областного бюджетов направлено целых 4,3 миллиарда рублей. Молодежный проспект в сторону центра города-миллионника Нижнего Новгорода будет не только расширен на протяжении 4,2 км, но и удлинен на 3,5 км.

Самара

Строительство нового терминала аэропорта Курумоч

13,3 миллиарда рублей

Курумоч, крупнейший аэропорт Поволжья, расположенный в 35 км от Самары и в 45 км от Тольятти, в 2015 году обслужил 2,2 миллиона пассажиров. Первый рейс отсюда был выполнен еще в 1961 году, и новое здание аэропорту требовалось давно. В итоге оно было построено всего за полтора года и введено в эксплуатацию в феврале 2015-го. Площадь пятиэтажного терминала, ставшего первым завершенным проектом при подготовке транспортной инфраструктуры к чемпионату мира, составляет 42,6 тысячи кв. м, что в четыре раза больше существовавшего аэровокзала. В год он может принимать более 3,5 миллиона пассажиров.

Особого внимания заслуживают интерьеры здания. Архитектурную концепцию сайт Archi.ru характеризует как «ретрофутуризм» – футуристическую эстетику 60-х годов с мечтами людей о космосе, «приправленную гламуром современности, неизбежным признаком качества отделки». Терминал своими формами напоминает о статусе региона – центра авиационно-космической отрасли: все советские и российские космонавты, в том числе и Юрий Гагарин, стартовали на ракетах-носителях, производимых в Самаре.

Особенности конструкции нового терминала позволяют в будущем расширить его в стороны до 60 тысяч кв. м без остановки работы. До 2018 года в рамках второго этапа инвестиционной программы также будут построены гостиница, бизнес-центр и железнодорожный терминал.

Санкт-Петербург

Путепроводная развязка около аэропорта Пулково

12,3 миллиарда рублей

На южной окраине города, в нескольких километрах от аэропорта, появится развязка на пересечении двух магистралей – Пулковского шоссе и Дунайского проспекта. Она должна облегчить подъезд к Пулкову и разгрузить перекресток, где постоянно возникают пробки. К тому же сооружение даст возможность беспрепятственно выезжать на Кольцевую автомобильную дорогу (КАД), на Западный скоростной диаметр (ЗСД) и в перспективе на скоростную трассу Москва – Санкт-Петербург.

Длина путепровода составит 1,3 км. Предусмотрено шесть полос движения и порядка 20 съездов. Для пешеходов предполагается соорудить пять подземных переходов. Строительство началось в декабре 2013 года. Работы должны завершиться во втором квартале 2017 года, до начала Кубка конфедераций – «генеральной репетиции» чемпионата мира.

Versandhandel: Der Rubel rollt nach China

Russland ist ein Einkaufsparadies. Die meisten Läden haben sieben Tage in der Woche geöffnet, viele bis spätabends oder sogar rund um die Uhr. Doch immer mehr Russen shoppen noch grenzenloser: im Internet. Der Anteil der Bestellungen im Ausland wächst dabei schneller als der im Inland. Den Großteil des Kuchens teilen sich chinesische Anbieter untereinander auf.

Von Georgia Lummert

Fast drei Viertel aller russischen Internetnutzer kaufen im Netz auch ein, wenn man einer Studie des Moskauer Marktforschungsunternehmens Data Insight und des Online-Bezahlsystems PayPal glaubt. Demnach hat sich die Zahl seit 2014 mehr als verdoppelt, von 34 auf 72 Prozent im laufenden Jahr. Besonders boomt der grenzüberschreitende Onlinehandel oder – in den Begrifflichkeiten der Branche – cross-border eCommerce. Insgesamt wurden laut Data Insight 2015 von den Russen 242 Millionen Bestellungen aufgegeben, davon 34 Prozent im Ausland – zehn Prozent mehr als noch im Jahr davor. Beim Umsatz

AUF DEM CHINESISCHEN MARKT IST VIELES MERKLICH GÜNSTIGER ZU HABE, DIE HÄNDLER LOCKEN MIT EINEM BREITEN ANGEBOT, AGGRESSIVER WERBUNG – UND RUSSISCHSPRACHIGEN WEBSEITEN.

legte das Ausland auf Rubelbasis gar um 88 Prozent zu, das Inland „nur“ um 16 Prozent. Die Marktforscher gehen davon aus, dass der Trend anhält und sich Inlands- und Auslandsbestellungen in den kommenden Jahren quantitativ weiter angleichen.

Was die russische Politik als Reaktion auf die Sanktionen angedroht hatte, ist im Online-Versandhandel bereits Realität: Der Löwenanteil der Geschäfte wird mit China gemacht. Waren es 2013 noch 45 Prozent, sind es aktuell schon über 70 Prozent. Auf dem chinesischen Markt ist vieles merklich günstiger zu haben als im Westen oder auch in Russland selbst, die Händler locken mit einem breiten Angebot, aggressiver Werbung – und russischsprachigen Webseiten. Eine Plattform in der Landessprache sei in Russland immer noch eine Grundvoraussetzung für den Erfolg, heißt es auch in der Pressestelle von eBay Russland. Zwar sprächen viele vor allem junge Menschen mittlerweile gut Englisch, ein breites Publikum werde jedoch nur auf Russisch erreicht. eBay, bei den Russen die Nummer zwei der Online-Hitliste, biete deshalb sogar einen Service an, der Anfragen von Käufern an Verkäufer aus dem Russischen übersetzt, um die Hürden für Auslandsbestellungen zu senken. Wladimir Dolgow, Chef von eBay Russland, gibt sich trotz der übermächtigen Konkurrenz aus China zuversichtlich: „Unser Geschäft ist diversifiziert.“

Die russischen Behörden haben sich auf die Warenströme mittlerweile eingestellt und stehen dem Wachstum zumindest nicht demonstrativ im Wege. Der Zoll verzichtete beispielsweise auf eine diskutierte Herabsetzung der Zollfreigrenze von 1000 auf 150 Euro für Artikel zum privaten Gebrauch. Die überwiegende Mehrzahl der von Russen in Onlineshops getätigten Bestellungen ist somit zollfrei. Ohnehin würden nicht mehr als fünf Prozent aller Paketsendungen tatsächlich geöffnet und auf zu verzollende oder verbotene Waren wie Drogen oder Medikamente kontrolliert, teilt der Zoll mit.

Noch vor wenigen Jahren war es bei der Abfertigung zu einem denkwürdigen Kollaps gekommen. „eBay möchte nicht mit Russland zusammenarbeiten“, „50 000 Pakete liegen auf Halde“, „eBay-Anbieter riskieren keine Verkäufe nach Russland“ – so titelten russische Medien, als ausländische Pakete Anfang 2010 bis zu zwei Monate brauchten, um ihre Empfänger in Russland zu erreichen. Die Sendungen stauten sich zwischenzeitlich bis zu zehn Tage beim Moskauer Paketzollamt, betroffen waren vor allem Kunden ausländischer Onlineshops. Post und Zoll schoben sich gegenseitig die Schuld an dem Desaster zu. Das rasant gestiegene Gesamtpaketvolumen wegen des wachsenden innerrussischen und grenzüberschreitenden Internetversandhandels hatte sie offenbar überfordert.

Da die Auslieferungsfrist von maximal 30 Tagen nicht mehr garantiert werden konnte, beschlossen zahlreiche Verkäufer auf eBay, ihre Angebote für Russen vorerst zu sperren. Es habe allerdings zu keiner Zeit eine offizielle

ANTEIL DER INTERNETBESTELLUNGEN VON RUSSEN IM AUSLAND

	Händler	Land	Prozent
1.	AliExpress.com	China	54,5
2.	eBay.com	USA	14
3.	Taobao.com	China	2,4
4.	Asos.com	Großbritannien	1,4
5.	Alibaba.com	China	1,2
6.	LightInTheBox.com	China	0,8
7.	Tinydeal.com	China	0,8
8.	Iherb.com	USA	0,7

Quelle: Data Insight

Entscheidung des Unternehmens gegeben, das Russlandgeschäft einzustellen, erklärt eBay Russland auf Anfrage. Man spreche keine Verbote dieser Art aus, es sei allein Sache des Verkäufers, ob er seine Waren auch für Kunden in Russland zum Kauf freistelle oder nicht.

Ganz frei von Sonderregelungen ist der russische Paketmarkt aber auch heute nicht. So hat DHL 2010 auf Grund von verschärften Zollbestimmungen seitens Russlands eine Importbeschränkung für zollpflichtige Warensendungen an Privatpersonen eingeführt, die bis heute gilt. Den durchschnittlichen Russen, welcher zu privaten Zwecken über das Internet Waren aus dem Ausland bestellt, betrifft das jedoch kaum. Große Logistikunternehmen wie DHL sind eher im B2B-, also Business-to-Business-Verkehr zwischen Unternehmen tätig, Privatpersonen werden kaum beliefert. Diese erhalten ihre Pakete bei Bestellungen innerhalb des Landes oft von russischen Kurierdiensten, die jedoch bei Zustellungen aus dem Ausland nur einen Anteil von vier Prozent haben. Fast 95 Prozent solcher Sendungen werden von der russischen Post befördert. Momentan braucht ein aus China per Luftpost verschicktes Päckchen nach Angaben von Data Insight im Schnitt zwei bis drei Wochen zum Empfänger.

Um die Zustellung zu beschleunigen und transparenter zu machen, hat eBay 2014 gemeinsam mit der Post das Pro-

BEKLEIDUNG FÜR ERWACHSENE MACHT EIN DRITTEL ALLER BESTELLUNGEN AUS. EIN WEITERES VIERTEL ENTFÄLLT AUF ELEKTRONISCHE GERÄTE, ALLEN VORAN MOBILTELEFONE UND TABLETS.

jekt „ePacket“ gestartet, für das die beiden Unternehmen ihre Informationssysteme synchronisierten. Die Lieferung aus China soll dadurch innerhalb einer Woche erfolgen und kann im Internet nachverfolgt werden – ein Service, den es davor bei der russischen Post nicht gab.

Und was ist es nun, das die Russen im Ausland bestellen? Laut Data Insight macht Bekleidung für Erwachsene ein Drittel aller Bestellungen aus. Ein weiteres Viertel entfällt auf elektronische Geräte, bei denen mit 17 Prozent Mobiltelefone und Tablets sowie ihr Zubehör vorne liegen. Laptops, Computer und Ersatzteile stellen gemeinsam weitere sechs Prozent. Mit jeweils neun Prozent Anteil am Gesamtgeschäft sind außerdem Souvenirs, Geschenkartikel und Schmuck sowie Produkte und Bekleidung für Kinder sehr beliebt. Ein Großteil aller Online-Shopper ist in den Metropolen Moskau und St. Petersburg zu Hause. Für die Zukunft sieht Data Insight deshalb speziell in anderen Großstädten noch viel Potenzial.

dls

YOUR FRIENDLY LOGISTICS PARTNER

Landverkehr
LKW Transporte, Kühltransporte, Gefahrguttransporte, Projektverladung, Möbeltransporte, Papierlogistik.

Lagerung
Regallagerung, Bodenlagerung, Verpackung und Erfassung, Markierung, Kommissionierung & Konsolidierung, Warenbegleitpapiere, Inventur und Warenflussberichte.

Bahntransporte
Waggon- und Containerverladungen, Überwachung der Umspurungen an Grenzen, Planung von Ganzzügen, Verzollung, 9 Sprachen im Hause dls.

Verzollung
Zolldeklaration, Zollagenten in Moskau und St.-Petersburg, Dokumentation, Beratung und Abwicklung.

Luftfracht
Door to door Lieferungen, Unterstützung bei Frachtdokumenten und Zertifikaten, Beratung in allen Zollfragen, Verzollung.

Seetransporte
Import/Export, FCL + LCL, Break-Bulk-Shipment, Containerverschiffungen, Verpackung, Projektverladungen, Transportversicherung.

Niederlassungen
- Siek (Hamburg) | Potsdam
- Gdynia | Świecie
- Moskau | St. Petersburg
- Brest
- Almaty

dls-Russija Ltd. | ООО «ДЛС-Руссия»

Phone: +7 495 792 5422 | Web: www.dls-logistics.ru | Mail: info@dls-logistics.ru

PEOTAVA

Онлайн-ритейл: рубль катится в Китай

Россия – рай для покупателей. Большинство магазинов работают семь дней в неделю, многие допоздна или даже круглосуточно. Но все больше россиян совершают покупки в магазинах, в которые даже не надо ходить, – в Интернете. При этом доля заказов у иностранных поставщиков растет быстрее, чем у российских. Львиную долю пирога делят между собой китайские поставщики.

Джорджия Луммерт

Если верить исследованию московской маркетинговой компании Data Insight и платежной онлайн-системы PayPal, почти три четверти всех российских пользователей Интернета совершают покупки в Сети. Согласно этим данным, с 2014 года их количество увеличилось более чем в два раза и выросло с 34% до 72% в 2016-м. Особенно бурный рост отмечается в трансграничной онлайн-торговле, или, пользуясь терминологией отрасли, в cross-border eCommerce. В 2015 году, говорят в Data Insight, россиянами было размещено в общей сложности 242 миллиона заказов, из них 34% у зарубежных поставщиков, что на 10% превышает уровень предыдущего года. Что касается оборота, то зарубежные поставки в рублевом выражении выросли даже на 88%, а отечественные – всего на 16%. Маркетологи считают, что данный тренд сохранится и количество заказов у отечественных и зарубежных поставщиков в последующие годы будет продолжать выравниваться.

НА КИТАЙСКОМ РЫНКЕ МНОГОЕ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ЗАМЕТНО ДЕШЕВЛЕ. ТОРГОВЦЫ ПРИВЛЕКАЮТ ШИРОКИМ АССОРТИМЕНТОМ, АГРЕССИВНОЙ РЕКЛАМОЙ И РУССКОЯЗЫЧНЫМИ САЙТАМИ.

То, чем российские политики грозили в ответ на санкции, в онлайн-торговле уже стало реальностью: львиная доля бизнеса ведется с Китаем. Если в 2013 году она составляла всего 45%, то в настоящее время уже свыше 70%. На китайском рынке многое можно приобрести заметно дешевле, чем на Западе или даже в самой России; торговцы привлекают широким ассортиментом, агрессивной рекламой и русскоязычными сайтами. Как отмечают в пресс-службе «eBay Россия», доступность сайтов на русском языке – непременный залог успеха в России. Хотя многие, прежде всего молодежь, уже хорошо говорят по-английски, но к широкой публике все еще надо обязательно обращаться по-русски. Поэтому eBay, который у россиян занимает второе место по интернет-покупкам, предлагает сервис, переводящий запросы покупателей к поставщику с русского языка, чтобы уменьшить барьеры для зарубежных заказов. Несмотря на мощную конкуренцию с Китаем, Владимир Долгов, руководитель «eBay Россия», сохраняет уверенность: «Наш бизнес диверсифицирован».

Российские чиновники воспринимают товарные потоки уже как данность и со своей стороны не препятствуют росту. Например, таможня отказалась от обсуждавшейся меры – снизить с 1000 до 150 евро за единицу товара для личного потребления сумму, не облагаемую пошлиной. Таким образом, подавляющее большинство заказов, совершаемых россиянами в онлайн-магазинах, таможенной пошлиной не облагаются. По сообщению таможни, и без того не более 5% всех посылок фактически вскрываются и проверяются на наличие подлежащего таможенному оформлению или запрещенного товара, такого, как лекарства или наркотики.

Еще несколько лет назад при обработке посылок возник памятный коллапс. «eBay не хочет сотрудничать с Россией», «50 тысяч посылок застряли», «Поставщики eBay не рискуют продавать в Россию» – с такими заголовками выходили российские СМИ, когда в начале 2010 года доставка зарубежных посылок получателям занимала по 2 месяца. Посылки лежали до 10 дней на таможне в Москве; от этого пострадали в первую очередь клиенты зарубежных онлайн-магазинов. Вину за эту «пробку» почта и таможня возлагали друг на друга. Причем и те и другие, очевидно, не справлялись с резким увеличением общего объема посылок из-за растущей внутрироссийской и трансграничной интернет-торговли.

ДОЛЯ ИНТЕРНЕТ-ЗАКАЗОВ РОССИЯН ЗА РУБЕЖОМ

	Магазин	Страна	Процент
1.	AliExpress.com	Китай	54,5
2.	eBay.com	США	14
3.	Taobao.com	Китай	2,4
4.	Asos.com	Великобритания	1,4
5.	Alibaba.com	Китай	1,2
6.	LightInTheBox.com	Китай	0,8
7.	Tinydeal.com	Китай	0,8
8.	Iherb.com	США	0,7

Источник: Data Insight

ФОТО: РИА «НОВОСТИ»

Посылочный центр Почты России в Московской области. 95% посылок онлайн-ритейла из-за границы доставляется этой компанией.

Поскольку стало невозможно гарантировать срок поставки максимум за 30 дней, многочисленные продавцы на eBay решили временно закрыть свои предложения для россиян. В ответ на запрос «eBay Россия» объясняет, что официального решения компании о прекращении бизнеса в России никогда не было. Запретов такого рода не вводится – продавец сам решает, будет ли он предлагать свои товары клиентам в России или нет.

Но полной свободы от специального регулирования на российском рынке посылочной торговли нет и на сегодняшний день. Так, в 2010 году из-за ужесточения таможенных правил со стороны России DHL ввела ограничение импорта в адрес частных лиц для посылок с товарами, подлежащими обложению таможенной пошлиной, и оно действует до сих пор. Однако это вряд ли касается обычного россиянина, заказывающего товары для личного пользования через Интернет из-за границы. Такие крупные логистические компании, как DHL, работают скорее в формате B2B, то есть Business to Business, поставки частным лицам – редкость. При заказах внутри страны покупатели в основном получают свои посылки через российские курьерские службы, доля которых при поставках из-за границы, однако, составляет всего 4%. Почти 95% таких посылок доставляется Почтой России. По данным Data Insight, сейчас посылка, отправленная авиапочтой из Китая, доходит до адресата в среднем за 2–3 недели.

Чтобы ускорить доставку и сделать ее прозрачнее, eBay совместно с Почтой России запустил в 2014 году проект ePacket, для которого эти две компании синхронизировали свои информационные системы. Благодаря этому доставка из Китая, как правило, осуществляется за неделю и может отслеживаться в Интернете – сервис, который ранее в Почте России отсутствовал.

ТРЕТЬ ЗАКАЗОВ СОСТАВЛЯЕТ ОДЕЖДА ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ. ЕЩЕ ЧЕТВЕРТЬ ПРИХОДИТСЯ НА ЭЛЕКТРОННЫЕ УСТРОЙСТВА, СРЕДИ КОТОРЫХ ЛИДИРУЮТ МОБИЛЬНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ И ПЛАНШЕТЫ.

Так что же россияне заказывают за границей? По информации Data Insight, треть заказов составляет одежда для взрослых. Еще четверть приходится на электронные устройства, среди которых с показателем в 17% лидируют мобильные телефоны и планшеты, а также аксессуары для них. Ноутбуки, компьютеры и запчасти, вместе взятые, составляют еще 6%. По 9% от общего числа сделок приходится на сувениры, подарки и украшения, с одной стороны, и на продукцию и одежду для детей – с другой. Большая часть онлайн-покупателей проживает в Москве и Санкт-Петербурге. Поэтому в будущем Data Insight видит большой потенциал и в других крупных городах.

Investitionen in die russische Infrastruktur: Gründe für eine Neubewertung

Laut russischer Gesetzgebung dürfen ausländische Investoren bei der rechtlichen Regulierung ihrer Tätigkeit und der Verwendung von aus Investitionen erwirtschafteten Gewinnen gegenüber russischen Investoren nicht benachteiligt werden, mit Ausnahmen der Regulierung von Tätigkeitsfeldern, die eine strategische Bedeutung für die nationale Verteidigung und Staatssicherheit haben. Nach den geltenden Rechtsvorschriften zu öffentlich-privaten Partnerschaften (nachfolgend ÖPP) können ausländische Investoren gleichberechtigt mit russischen Investoren an ÖPP-Projekten teilnehmen. Somit enthält die geltende russische Gesetzgebung keine direkten Einschränkungen der Teilnahme ausländischer Investoren an Investitions-Projekten im Bereich der Infrastruktur.

Dennoch haben ausländische Investoren in jüngster Zeit Mängel an den bestehenden rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen reklamiert, und zwar beim Verhältnis zwischen Investor und Staat, was die Attraktivität von ÖPP-Projekten erheblich schmälert. Als weitere Faktoren wurden von den Investoren ein Defizit an Information zu den Teilnahmebedingungen bei Ausschreibungen, Schwierigkeiten bei verfahrenstechnischen Aspekten, darunter bei der Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen sowie die Unabdingbarkeit von Unterredungen mit regionalen Behörden zu den Bedingungen von Investitionsabkommen angeführt.

Im Zuge der Verbesserung der gesetzlichen Regelung von ÖPP wurde 2015 das Gesetz Nr. 224-FZ vom 13. Juli 2015, „Über die öffentlich-private Partnerschaft und die munizipal-private Partnerschaft in der Russischen Föderation und die Eintragung von Änderungen in einzelne gesetzliche Akte der Russischen Föderation“ (nachfolgend Gesetz Nr. 224-FZ) erlassen, dessen wesentlichste Punkte zum 1. Januar 2016 in Kraft getreten sind. Mit dem Gesetz Nr. 224-FZ wurden klare Spielregeln im Bereich der Auswahl von Investoren, beim Abschluss von Investitionsabkommen und der Durchführung von ÖPP-Projekten festgelegt, es sieht darüber hinaus die Notwendigkeit einer Vereinheitlichung der regionalen Gesetzgebung im Bereich von ÖPP-Projekten vor. So müssen die normativen Rechtsakte der Russischen Föderation und die munizipalen Rechtsakte im Bereich des ÖPP sowie der munizipal-privaten Partnerschaft bis zum 1. Juli 2016 in Einklang mit dem Gesetz Nr. 224-FZ gebracht werden. Ab dem 1. Juli 2016 werden die normativen Rechtsakte dergestalt angewandt, dass sie nicht im Widerspruch zum Gesetz Nr. 224-FZ stehen.

FOTOS: THINKSTOCK

MAZARS
AUDIT, ACCOUNTANCY, TAX,
LEGAL AND ADVISORY SERVICES

MAZARS RUSSLAND

Als international tätiges Unternehmen bietet Mazars maßgeschneiderte Lösungen in den Bereichen Wirtschaftsprüfung, Accounting Outsourcing, Steuerberatung, Rechtsberatung sowie in der Unternehmensberatung. Wie aus russischen und internationalen Ratings hervorgeht, ist Mazars nicht nur eine der führenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in Russland, sondern in Europa, vertreten in 77 Ländern der Welt.

WWW.MAZARS.RU

Des Weiteren gilt seit dem 1. Mai 2015 eine Novelle des Föderalen Gesetzes Nr. 115-FZ „Über Konzessionsvereinbarungen“ (nachfolgend Gesetz Nr. 115-FZ) vom 21. Juli 2005, welches Fragen zu Vorbereitung, Abschluss, Durchführung, Änderungen der Bedingungen und der Beendigung von Konzessionsverträgen, der Schaffung von Garantierechten und rechtlichen Interessen der Parteien regelt. Die neue Fassung des Gesetzes Nr. 115-FZ sieht insbesondere das Recht von privaten Investoren vor, als Initiator von Vertragsabschlüssen für ÖPP in Investitionsprojekten aufzutreten.

Insofern können die Vereinheitlichung der rechtlichen Regulierung und die Steigerung der Transparenz in der ÖPP-Regulierung sowie die Möglichkeit des Investors, Projekte selbst zu initiieren, die ÖPP für ausländische Investoren deutlich attraktiver machen. Zu den Faktoren, die sich deutlich positiv auf die Attraktivität von Investitionsvorhaben in den russischen Regionen auswirken, müssen auch Korrekturen in der russischen Steuergesetzgebung gezählt werden, die zum 1. Januar 2016 in Kraft getreten sind. Sie sehen Ermäßigungen bei der Gewinnsteuer für jene Steuerzahler vor, die den Status eines Residenten in einer der Sonderwirtschaftszonen nach dem Föderalen Gesetz „Über Territorien mit beschleunigter sozioökonomischer Entwicklung in der Russischen Föderation“ oder im Freihafen Wladiwostok nach dem Föderalen Gesetz „Über den Freihafen Wladiwostok“ erhalten haben.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass zum 1. Januar 2014 das Verfahren und die Bedingungen für die Gewährung von steuerlichen Ermäßigungen für Teilnehmer an regionalen Investitionsvorhaben auf der Ebene der föderalen Gesetzgebung (Abgabenordnung der Russischen Föderation) festgelegt wurden. Das gewährleistet Stabilität und Einheitlichkeit bei der Anwendung der Steuergesetzgebung garantieren und schließt die Möglichkeit der rückwirkenden Annullierung von Vergünstigungen für Investoren aus, sollten diese gewisse Voraussetzungen zum Erhalt der Steuerermäßigung nicht erfüllt haben.

Doch auch unter den Bedingungen einer besseren rechtlichen Absicherung bei ÖPP sind für die Arbeit im Rahmen von Infrastrukturprojekten in manchen Fällen die Kenntnis des russischen Marktes und das Verständnis sowohl grundlegender makroökonomischer Parameter als auch von spezifischen Aspekten, die mit der Konjunktur und der rechtlichen Regulierung in bestimmten Wirtschaftszweigen in Zusammenhang stehen, erforderlich. Vor diesem Hintergrund kann ein ausländischer Investor die Entscheidung treffen, ein Projekt gemeinsam mit einem russischen Partner zu realisieren, der hierbei über die entsprechende Kompetenz verfügt.

Die geringere Investitionsneigung und der in den vergangenen zwei Jahren gefallene Rubelkurs kann die Suche eines ausländischen Investors nach einem russischen Partner erleichtern und zu günstigeren Konditionen für die Zusammenarbeit führen, als es noch vor zwei, drei Jahren der Fall war, als Baufirmen in einem Umfeld von großer Nachfrage tätig waren und Preise festlegen konnten, die an den US-Dollar oder Euro gebunden waren.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Vervollkommnung der russischen Gesetzgebung bei der Regulierung von ÖPP zum einen und die Möglichkeit zum Erhalt erheblicher Steuerermäßigungen und Subventionen für Teilnehmer regionaler Investitionsprojekte zum anderen einen Erfolgsfaktor für europäische Unternehmen bei Investitionen in die russische Infrastruktur darstellen können.

Maria Semjonowa
Abteilungsleiterin für steuerliche und juristische Dienstleistungen von Mazars in Russland

Инвестирование в российскую инфраструктуру: новые поводы задуматься

Согласно российскому законодательству, правовой режим деятельности иностранных инвесторов и использования полученной от инвестиций прибыли не может быть менее благоприятным, чем соответствующий правовой режим для российских инвесторов, за исключением отдельных изъятий, которые относятся к регулированию видов деятельности, имеющей стратегическое значение для обеспечения обороны и безопасности государства. Согласно действующему законодательству о государственно-частном партнерстве (далее – ГЧП), иностранные инвесторы могут участвовать в проектах ГЧП наравне с российскими. Таким образом, действующее российское законодательство не содержит прямых ограничений на участие иностранных инвесторов в инвестиционных проектах, связанных с развитием инфраструктуры.

Однако в последнее время иностранные инвесторы отмечали несовершенство существующей правовой и нормативной базы, регулирующей порядок взаимодействия инвестора и государства, в качестве одного из основных обстоятельств, существенно снижающих привлекательность участия в проектах ГЧП. К факторам, не способствующим инвестиционной привлекательности, инвесторы также относили недостаток информации о возможности участия в инвестиционных конкурсах, сложность процедурных аспектов, включая подготовку конкурсной документации, а также необходимость вести переговоры с региональными властями относительно условий инвестиционного соглашения.

В рамках совершенствования законодательного регулирования ГЧП в 2015 г. был принят Закон от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 224-ФЗ), основные положения которого вступили в силу 1 января 2016 г.

Закон № 224-ФЗ установил понятные правила игры при отборе инвесторов, заключении инвестиционных соглашений и реализации проектов ГЧП, а также предусмотрел необходимость унификации регионального законодательства в области ГЧП. В частности, нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, муниципальные правовые акты в сфере ГЧП, а также муниципально-частного партнерства должны быть приведены в соответствие с Законом № 224-ФЗ до 1 июля 2016 г. Начиная с 1 июля 2016 г. указанные нормативные правовые акты будут применяться в части, не противоречащей положениям Закона № 224-ФЗ.

ФОТО: THINKSTOCK

Кроме этого, с 1 мая 2015 г. действует новая редакция Федерального закона от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее – Закон № 115-ФЗ), который регулирует вопросы, связанные с подготовкой, заключением, исполнением, изменением условий и прекращением концессионных соглашений, установлением гарантии прав и законных интересов сторон. В частности, в новой редакции Закона № 115-ФЗ предусмотрено право частного инвестора выйти с инициативой в отношении заключения договора ГЧП в инвестиционном проекте.

Соответственно, унификация правового регулирования и повышение прозрачности регулирования ГЧП, а также возможность инвестора стать инициатором проекта могут существенно повысить привлекательность ГЧП для иностранных инвесторов.

К факторам, существенно увеличившим привлекательность реализации инвестиционных проектов в российских регионах, следует также отнести поправки, внесенные в российское налоговое законодательство, вступившие в силу 1 января 2016 г. и предусматривающие льготный порядок налогообложения прибыли для налогоплательщиков, получивших статус резидента территории опережающего социально-экономического развития в соответствии с Федеральным законом «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» либо статус резидента свободного порта Владивосток в соответствии с Федеральным законом «О свободном порте Владивосток».

Следует также отметить, что с 1 января 2014 г. порядок и условия предоставления налоговых льгот участникам региональных инвестиционных проектов были закреплены на уровне федерального законодательства (Налогового кодекса РФ). Это гарантирует стабильность и единообразие применения положений налогового законодательства и исключает возможность отмены льготного режима для инвесторов задним числом в случае невыполнения каких-либо условий предоставления налоговой льготы.

Однако даже в условиях повышения качества правового регулирования ГЧП для работы в рамках инфраструктурного проекта в ряде случаев необходимо наличие экспертизы на российском рынке и понимание как основных макроэкономических параметров, так и специфических аспектов, связанных с конъюнктурой и правовым регулированием той или иной отрасли. В этой связи иностранный инвестор может принять решение о реализации проекта совместно с российским партнером, обладающим экспертизой в указанных областях. Учитывая снижение инвестиционной активности и курса рубля в последние два года, поиск российских партнеров может стать проще, а условия сотрудничества с ними более привлекательными для иностранного инвестора, чем это было два-три года назад, когда строительные компании работали в условиях опережающего спроса и могли устанавливать цены, привязанные к доллару США или евро.

Обобщая изложенное, усовершенствование российского законодательства, регулирующего ГЧП, а также возможность получения существенных налоговых льгот и субсидий участниками региональных инвестиционных проектов могут стать факторами успеха для европейских компаний, инвестирующих в российскую инфраструктуру.

Мария Семенова
Руководитель департамента налоговых и юридических услуг Мазар в России

МАЗАР РОССИЯ

Международная компания, специализирующаяся в сфере аудита, бухгалтерского учета, налогового, юридического и других видов консалтинга. Мазар – это не только одна из ведущих аудиторских компаний России, согласно российским и международным рейтингам, но также одна из крупнейших аудиторских и аутсорсинговых компаний Европы, представленная в 77 странах мира.

WWW.MAZARS.RU

MAZARS
AUDIT, ACCOUNTANCY, TAX,
LEGAL AND ADVISORY SERVICES

Schwenk nach Osten

Der Markt für Transportdienstleistungen und Logistik in Russland ist bisher relativ schwach entwickelt. Seine Einbindung in internationale Vereinigungen kann dabei helfen, ein höheres Niveau zu erreichen. Chancen bei der Realisierung seines Wachstumspotenzials verspricht die Transeurasische Logistikplattform.

Oleg Dunajew

Für die Struktur der russischen Volkswirtschaft ist nach wie vor charakteristisch, dass an der Rohstoffgewinnung beteiligte Branchen einen hohen Anteil besitzen: Ihr Beitrag zum BIP stieg 2015 auf zehn Prozent, während es 2014 noch neun Prozent waren.

Entsprechend groß ist die Rolle, die Leistungen zur Beförderung von Öl, Gas und anderen Rohstoffen für den Transport- und Logistikmarkt spielen: Sie machen 80 Prozent des Umsatzes aus. Die mangelhafte Qualität von Basisleistungen beim Transport sowie in der Terminal- und Lagerinfrastruktur führt dazu, dass der Hauptanteil der Leistungen im Bereich Beförderung, Lagerung, Steuerung von Reserven und von Lieferketten von den Unternehmen selbst getragen wird, nämlich zu 68 Prozent.

In der Marktstruktur dominieren die Dienstleistungen von 2PL-Anbietern (der Anteil der 3PL-Anbieter liegt bei rund acht Prozent). Die Vertragslogistik ist hauptsächlich durch internationale Logistikunternehmen vertreten sowie durch die größten russischen Unternehmen, welche die Krise von 2008 überstanden haben.

Der Stand der Dinge in der Logistik

Die Wirtschaftskrise und geopolitische Faktoren haben mit Stand von heute für neue Tendenzen auf dem russischen Transport- und Logistikmarkt gesorgt. Die wichtigsten davon sind:

1. Überbestände an Ressourcen, ein Überangebot und eine strukturelle Schieflage in Verbindung mit erschwertem Zugriff auf Kreditmittel und begrenzten Möglichkeiten zur Modernisierung der Aktiva. Nach der Krise von 2008/2009 haben die Transport- und Logistikunternehmen ihre Aktiva rasch vergrößert. In einigen Marktsegmenten, zum Beispiel im Luftverkehr, geschah das in Erwartung einer wachsenden Nachfrage seitens der Wirtschaft. In anderen Zweigen waren Überbestände an Ressourcen in Zeiten des Mangels entstanden, als die Nachfrage das Angebot überstieg. So kam es in Folge eines Defizits an Lagerräumen zu vielen Neubauten – derzeit stehen nach verschiedenen Schätzungen 10 bis 20 oder sogar bis zu 40 Prozent der Lagerfläche leer. Ein Mangel an Verkaufsfläche zog den Bau von Einkaufszentren nach sich – heute sind erhebliche Flächen in ihnen vakant. Auf dem Eisenbahnmarkt besteht der Überschuss an Güterwaggons fort, während es gleichzeitig nicht genug innovative Waggons gibt. Im grenzüberschreitenden Kraftverkehr nahm eine Vielzahl neuer Firmen mit eigenen Fahrzeugen ihre Tätigkeit auf, so dass seit 2011 das Angebot höher ist als die Nachfrage. Gegenwärtig sind mehr als 7500 Unternehmen mit insgesamt etwa 56 000 Fahrzeugen im Straßengüterverkehr aktiv. Für die Fuhrunternehmen haben sich dabei die Voraussetzungen zum Erhalt von Krediten verschlechtert, die Kosten sind durch die Kursschwankungen des Rubels gestiegen, insbesondere bei denen, die Kredite in Fremdwährung aufgenommen haben, die auf den Import von Ersatzteilen und Zubehör angewiesen sind und dergleichen mehr.

2. Eine gesunkene Nachfrage seitens der Hauptabnehmer von Transport- und Logistikdienstleistungen, weil das Frachtaufkommen geringer geworden ist. Das gilt insbesondere für Marktteilnehmer, die:

- sich im Epizentrum der Krise wiederfanden: die Baubranche (Rückgang bei Baugütern um 17 Prozent, bei Zement um mehr als sechs Prozent, bei Metallkonstruktionen um 14 Prozent), die Automobilindustrie (Rückgang bei Maschinen und Anlagen um mehr als 24 Prozent)
- auf Importe von Produkten angewiesen sind
- unmittelbar von der Kaufkraft der Bevölkerung abhängen, also der Groß- und Einzelhandel. Der Transport von Non-Food-Produkten ist bei diversen Produktgruppen von zehn bis 20, teilweise 25 Prozent geschrumpft. Der Internethandel ging 2015 um 22 Prozent im Geldwert und um 24,3 Prozent in Stückzahlen zurück.

Die gesunkene Verbraucheraktivität in den Regionen hat ebenfalls einen Rückgang des Güterverkehrs innerhalb Russlands bewirkt. Im ersten Quartal 2015 büßten regionale Haushaltstechnik- und Elektronikhändler 40 Prozent ihres Umsatzes gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ein. Sie hatten am meisten unter der allgemeinen Marktabkühlung zu leiden, die 16,4 Prozent im Geldwert und fast 50 Prozent bei der Stückzahl betrug. Bei großen und mittleren Einzelhändlern, die für Logistikunternehmen das Güteraufkommen generieren, ist ein Wandel der Prioritäten zu beobachten: Auf Neueröffnungen und auf die Expansion in neue Regionen wird verzichtet, bestehende Flächen werden verringert. Eine Analyse der Händler im Bereich Lebensmittel und FMCG hat gezeigt, dass überregionale und Fachketten dynamisch wachsen, während regionale Ketten stagnieren und herkömmliche Geschäfte schließen oder sich mit illegalem Alkoholverkauf über Wasser halten.

3. Wachsende Konkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln. Die Bahn muss ihre Position gegen andere Transporteure verteidigen, in erster Linie gegen den Kraftverkehr.

4. Geopolitische Verschiebungen und Probleme bei der Güteraus- und einfuhr.

5. Verschlechterte Rahmenbedingungen für Logistikunternehmen.

FOTO: EKONYA

6. Preiswettbewerb, neue Produkte und Strategien als Antwort auf die Wirtschaftskrise.

Russland stößt an seine Grenzen

Insgesamt ist festzustellen:

1. Der russische Transport- und Logistikmarkt steht erst am Anfang seiner Entwicklung.

- Es herrscht das integrierte Modell von Transport- und Logistikunternehmen vor. Neue Märkte werden erschlossen, neue Produkte entwickelt.
- Es überwiegt die vertikale Struktur als Geschäftsmodell im Gegenteil zur horizontal organisierten Zusammenarbeit.
- Die Größenordnung russischer Logistikunternehmen ist im Vergleich zu westlichen Pendants relativ niedrig und erlaubt es ihnen nicht, erfolgreich mit ausländischen Firmen zu konkurrieren.
- Die Bereitschaft zu Kooperation, Integration und zum Aufbau von Netzwerken, die Orientierung auf das Erreichen eines kumulativen Effekts ist praktisch nicht vorhanden.

Der Übergang zur nächsten Stufe – Fragmentierung des Marktes, Kostensenkung, Wachstum des Sektors der 3PL-Anbieter, horizontale Integration – wird durch die Branchenstruktur der Wirtschaft, die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Logistikunternehmen und die Rückständigkeit der logistischen Infrastruktur gehemmt. Unabdingbar ist der Aufbau von Vertrauensverhältnissen, von Transparenz und Offenheit bei der Arbeit, was prinzipielle Bedeutung für das Zusammenwirken in Netzwerken hat.

2. Die Wirtschaftskrise zwingt dazu, zu neuen, kundenfreundlichen Geschäftsmodellen überzugehen. Doch das Customizing, bei dem ein Konsumwert geschaffen wird und zum Verbraucher gelangt, bei dem jede Dienstleistung für einen konkreten Besteller von einer aufeinander abgestimmten multifunktionellen Gruppe unter dem Dach eines einheitlichen Businessprozesses erbracht werden kann, ist auf dem russischen Logistikmarkt eher für ausländische Anbieter typisch. Russische Logistikunternehmen haben sich diese Philosophie trotz allem nicht zu eigen gemacht und verfügen nicht über das entsprechende Handwerkszeug dafür.

3. Neue Kompetenzen für unkonventionelle Geschäftsentscheidungen müssen erworben werden: Fertigkeiten bei der Organisation von Netzwerken und bei der Integration in internationale/globale Lieferketten, kommunikative Fähigkeiten für die Arbeit im Netzwerk, Flexibilität, Anpassungsfähigkeit und neues Denken bei logistischen Entscheidungen, die Beherrschung von Informationstech-

PEKDAMA

nologien zur Steuerung und Kontrolle von Lieferketten in Echtzeit und von Steuerungstechnologien für die integrierte Logistik, die einzelne Geschäftsprozesse von Unternehmen zu einer gesamtheitlichen Produktion verbindet.

4. Einer der wichtigsten Bereiche bei der Verwirklichung der erklärten Absicht Russlands und Chinas zur Verknüpfung der Eurasischen Wirtschaftsunion und des Wirtschaftsgürtels Seidenstraße ist der abgestimmte Infrastrukturaufbau der Eurasischen Wirtschaftsunion und des Wirtschaftsgürtels Seidenstraße als Grundlage zur Schaffung einer länderübergreifenden Entwicklungszone.

In diesem globalen Projekt ist die Logistik ein äußerst wichtiges Bindeglied bei der Errichtung der gemeinsamen Infrastruktur. Doch die Umsetzung des Potenzials der Logistik als moderner Businesstechnologie der Netzwerke verlangt nach der Schaffung eines netzimmanenten Managementmodells für den eurasischen Wirtschaftsraum auf der Basis einer Transeurasischen Logistikplattform, die schließlich die wichtigste Kommunikationsader bilden wird, den eurasischen Weg (eine Entwicklungszone unter Einbeziehung des wirtschaftlichen Raums der Transsibirischen Eisenbahn, des Wirtschaftsgürtels Seidenstraße, der Nordostpassage/des Nördlichen Wirtschaftskorridors).

China spielt in einer anderen Liga

Bisher liegt Russland beim Entwicklungsstand der Logistik weit hinter China zurück (laut LPI der Weltbank). Das schränkt die Möglichkeiten beim Aufbau eines integrierten Logistikmarktes ein.

Die Daten zeigen, wie weit die Positionen Chinas und Russlands beim LPI auseinanderklaffen: 3,53 (Platz 28) und 2,69 (Platz 90). Bei Punkten wie „Versand“ und „Zoll“ schneidet Russland mit Platz 102 und 133 noch schlechter ab, China belegt hier Platz 22 und 38.

In der Regel wird die Lösung des Problems im Aufbau und der Modernisierung von Infrastrukturobjekten gesehen: im Bau und der Rekonstruktion von Lagerhallen, Terminals und so weiter. In den letzten Jahren ging die Entwicklung genau in diese Richtung: Bau von Logistik- und Verteilzentren, Vergrößerung der Privatwaggonparks, der Infrastruktur der Häfen. Kein Zufall, dass sich Russland beim Punkt „Infrastruktur“ von Platz 97 auf Platz 77 verbessert hat. Aber große Infrastrukturprojekte wie die Modernisierung und Rekonstruktion des Straßennetzes, darunter der Straßen Wladiwostok – Nachodka, Bratsk – Mirnyj, die Anbindung des Amurgebiets und Transbaikaliens an die Straße Tschita – Chabarowsk, die Steigerung der Durchlasskapazität der Transsibirischen Eisenbahn und Baikal-Amur-Magistrale müssen einhergehen mit der Entwicklung von Zentren der Industrieproduktion, der Lokalisierung der Konsumnachfrage, mit Industrieparks und -komplexen, mit Wirtschaftszonen. Mit anderen Worten, es bedarf wirtschaftlicher Aktivität, Waren- und Personenverkehr zur Auslastung und effektiven Nutzung dieser Transport- und Logistikinfrastruktur.

In den Mittelpunkt rückt bei der Verknüpfung der Entwicklungsprojekte Eurasische Wirtschaftsunion und Wirtschaftsgürtel Seidenstraße somit die Frage von möglichen Schnittpunkten, die sowohl wirtschaftliche als auch geografische Koordinaten haben und die als Grundlage für eine gemeinsame translogistische Plattform zur Zusammenarbeit dienen können. Welche großen regionalen Transport- und Logistikzentren könnten zur Verwirklichung des Projekts zur Verknüpfung der Transport- und Logistikinfrastruktur attraktiv sein?

Letztlich wurden 15 Regionen ausgewählt, derer mögliche Einbindung in internationale Entwicklungskorridore in Betracht gezogen wird: Die Rede ist von zwei eurasischen Korridoren (Nord–Süd und Transsib), der Nordostpassage, den Paneuropäischen Verkehrskorridoren 1, 2 und 9 sowie von Korridoren, die Chinas nordöstliche Provinzen über die russischen Häfen der Region Primorje mit den Häfen der Asiatisch-Pazifischen Region verbinden.

Bei den 15 Regionen handelt es sich um Moskau, das Moskauer Gebiet, St. Petersburg, das Leningrader Gebiet, das Gebiet Nischnij Nowgorod, die Republik Tatarstan, das Swerdlowsker Gebiet, das Tjumener Gebiet, die Region Perm, das Gebiet Nowosibirsk, die Region Chabarowsk, die Region Primorje, die Region Krasnodar sowie die Gebiete Samara und Saratow.

„TOR NACH ASIEN“

Im Mai 2015 nahm der multimodale Transport- und Logistik-Komplex „Südural“ (Tscheljabinsk) seinen Betrieb auf. Die Lieferzeiten für Güter reduzierten sich von 50 auf sieben Tage. Im Weiteren sind auf dem Territorium eine freie Wirtschaftszone sowie Produktionsbetriebe geplant. Bereits abgesteckt sind die Konturen der Hochgeschwindigkeitsstrecke Tscheljabinsk – Jekaterinburg mit späterer Anbindung an die Magistrale Moskau – Peking. Der neue Verkehrsknotenpunkt schließt die Logistikzentren zweier Regionen ein. Die Rekonstruktion der Straßen, darunter bis zur kasachischen Grenze sowie der Neu- und Umbau des Tscheljabinsker Flughafens Balandino unter Einrichtung von Grenzkontrollpunkten ermöglichen es dem Südural, zu einem neuen russischen „Tor nach Asien“ zu werden, das den Weg zu den asiatischen Märkten öffnet, und Pläne zur Entwicklung eines Verkehrskorridors nach Kasachstan und China lässt.

Ostachse muss weiter verlängert werden

Bei der Abwägung der Möglichkeiten einer Integration der genannten Regionen in das Projekt zur Verknüpfung von Eurasischer Wirtschaftsunion und Wirtschaftsgürtel Seidenstraße ergibt sich Folgendes:

1. Die ausgewählten Regionen verfügen über einen hohen Grad an wirtschaftlicher Aktivität: In ihnen werden rund 60 Prozent des russischen BIP produziert. Das Einkommensniveau ist ebenfalls vergleichsweise hoch, in den Regionen wird mehr als die Hälfte des gesamten Umsatzes im Einzel- und im Großhandel erwirtschaftet. In den Regionen sind große Einzelhandelsketten vertreten, der Anteil dieser Ketten am Gesamtumsatz des Einzelhandels liegt deutlich über dem russischen Durchschnitt, überdurchschnittlich hoch sind mit 5,3 Prozent auch die Zuwachsraten im Großhandel. All diese Faktoren zeugen von einer großen Nachfrage nach infrastrukturellem Kapital.

2. Die Tatsache, dass in einigen der analysierten Regionen Programme zum Aufbau von multimodalen Transport- und Logistik-Komplexen, von regionalen Industrieclustern (Moskau, Nowosibirsk, Tscheljabinsk, Kaluga, Tatarstan) und überregionalen Handelszentren (Moskau, St. Petersburg, Jekaterinburg) aufgelegt wurden, ist ein Beleg für das Potenzial einer Handels- und Industrieintegration auf Basis der zu entwickelnden Logistikplattform in Großregionen wie dem Wolgagebiet (mit seinem Zentrum in Kasan), dem Ural und Westsibirien (Jekaterinburg), dem Südural (Tscheljabinsk), Sibirien (Nowosibirsk), dem russischen Fernen Osten (Wladiwostok), dem Nordwesten (St. Petersburg), Zentralrussland (Moskau) und dem Süden (Krasnodar) sowie für die Möglichkeiten einer Intensivierung der Gütertransporte im Binnenverkehr zwischen den Regionen. Die genannten Zentren gewinnen bei Zunahme des Handels mit den APEC-Ländern an Bedeutung.

3. Die Neuorientierung im Außenhandel zeigt sich darin, dass der Anteil der EU-Länder beim Außenhandelsumsatz von 49,6 auf 45,7 Prozent fiel, der Importanteil dabei etwas stärker (wegen der Lebensmittelsanktionen und der Rubelentwertung). Der Rückgang wurde praktisch aufgefangen durch den Zuwachs des Anteils der APEC-Länder von 24,8 auf 27,7 Prozent sowie der Länder der Zoll- beziehungsweise Wirtschaftsunion. Dieser Schwenk nach Osten unterstreicht von Neuem die Bedeutsamkeit einer grenzüberschreitenden Infrastruktur, weshalb die Ostachse Moskau – Nischnij Nowgorod – Kasan – Jekaterinburg verlängert werden muss, um die Transport- und Logistik-Komplexe und Verkehrskorridore bis nach Sibirien (Nowosibirsk) und den Fernen Osten (Chabarowsk, Wladiwostok) zu erfassen.

Oleg Dunajew ist Vorsitzender des Logistik-Ausschusses der Industrie- und Handelskammer der Russischen Föderation. Im Text werden Auszüge aus dem Arbeitspapier „Transeurasische Logistikplattform: Praxis, Produkte, Märkte» (2016) verwendet, das von einem Autorenkollektiv unter seiner Leitung verfasst wurde.

AHK Deutsch-Russische Auslandshandelskammer
Российско – Германская Внешнеторговая палата

DE INTERNATIONAL
The German Chamber Network

Wir helfen Ihnen nicht nur **Personal**, sondern auch eine gemeinsame **Sprache** mit den Kandidaten zu finden

beste Kandidaten
beste Konditionen

Nutzen Sie unseren Service Personalvermittlung.

Informationszentrum der deutschen Wirtschaft OOO

Ihre Ansprechpartner

in Moskau
Wladimir Nikitenko
nikitenko@DEinternational.ru

in Berlin
Katharina Schöne
schoene@russland-ahk.ru

in Sankt-Petersburg
Elena Ijewlewa
ei@petersburg-ahk.ru

Deutsche Standards. Russische Erfahrung.

Поворот на восток

Транспортно-логистический рынок в России пока не очень развит. Переходу на более высокий уровень может содействовать его встраивание в межгосударственные объединения. Новые возможности для реализации его потенциала обещает открыть Транс-Евроазиатская логистическая платформа.

Олег Дунаев

Структура российской экономики по-прежнему характеризуется высокой долей отраслей по добыче полезных ископаемых – вклад этого сектора в ВВП увеличился до 10% в 2015 году по сравнению с 2014 годом, когда на его долю приходилось 9%.

Это определяет высокий удельный вес услуг по транспортировке нефти и газа, сырьевых товаров (80% оборота транспортно-логистического рынка). Недостаточное качество базовых услуг и в части транспортирования, и в части терминальной и складской инфраструктуры приводит к тому, что основная доля услуг в сфере перевозок, хранения, управления запасами и цепочками поставок выполняется собственными силами компаний (68%).

В структуре рынка преобладают услуги 2PL-провайдеров (доля услуг 3PL-провайдеров не превышает 8%); контрактная логистика представлена главным образом международными логистическими операторами и крупнейшими российскими компаниями, пережившими кризис 2008 года.

О положении дел в логистике

В настоящее время экономический кризис и геополитические факторы обусловили появление новых тенденций в развитии российского рынка транспортно-логистических услуг. Отметим наиболее значимые.

1. Перенакопление ресурсов, избыточные и структурно несбалансированные предложения наряду с ухудшением доступа к кредитным ресурсам и возможностям модернизации активов. После кризиса 2008–2009 годов транспортные и логистические компании начали бурно наращивать активы. В ряде сегментов, например в авиаперевозках, это было обусловлено ожиданием роста спроса со стороны экономических агентов. В других отраслях перенакопление ресурсов сформировалось в силу предшествовавшего наличия дефицита, когда спрос превышал предложение. Дефицит на рынке складских помещений инициировал множество новых строительных проектов: сейчас, по разным оценкам, вакантно от 10 до 20 и даже 40% складских площадей. Дефицит торговых площадей стимулировал строительство новых торговых центров, к настоящему времени значительные торговые площади в них вакантны. На железнодорожном рынке сохраняется профицит вагонов наряду с дефицитом новых инновационных вагонов. На рынке международных автомобильных перевозок появилось множество новых экономических агентов с собственным автопарком, в результате чего начиная с 2011 года предложение стало превышать спрос. В настоящее время на рынке автомобильных перевозок работают 7500 компаний, в совокупности владеющих примерно 56 тысячами единиц подвижного состава. В целом у транспортных компаний ухудшились условия получения кредитных ресурсов, выросли издержки, уровень которых реагирует на изменение курса рубля, в частности у тех компаний, которые брали кредиты в иностранной валюте, зависят от импорта комплектующих и т. д.

2. Падение спроса со стороны основных потребителей транспортно-логистических услуг в силу уменьшения грузовой базы. Это особенно сильно затронуло рынки, которые:

- оказались в эпицентре кризиса: строительство (спад по строительным грузам на 17%, цементу – свыше 6%, металлоконструкциям – 14%), автопром (снижение по машинам и оборудованию более чем на 24%);
- зависят от импорта продукции;
- непосредственно связаны с покупательской способностью населения: оптовая, розничная торговля. Рынок перевозок непродовольственных товаров сократился по разным группам товаров в диапазоне от 10 до 20 и 25%. Рынок интернет-торговли сократился в стоимостном выражении на 22%, в физических единицах – на 24,3% (2015).

Снизилась потребительская активность в регионах, что также обусловило сокращение грузоперевозок внутри страны. Региональные продавцы бытовой техники и электроники потеряли 40% оборота в I квартале 2015 года по сравнению с тем же периодом 2014 года. Они больше всего пострадали от падения рынка в целом, которое составило 16,4% в денежном выражении и почти 50% в физических единицах. Наблюдается изменение приоритетов крупных и средних компаний в сфере розничной торговли, играющей роль грузообразующей базы для логистических компаний: отказ от открытия новых площадок и новых регионов присутствия, сокращение уже действующих площадок. Анализ деятельности торговых предприятий продовольственных и сопутствующих товаров (FMCG) показал, что федеральные и специализированные сети динамично растут, региональные сети стагнируют, а традиционная торговля сокращается и выживает за счет нелегального алкоголя.

3. Усиление конкуренции между видами транспорта. Железнодорожный испытывает растущую конкуренцию

Российско-китайские переговоры в Пекине летом 2016 года: Россия заинтересована в интенсификации деловых отношений с Китаем.

со стороны других видов транспорта, прежде всего со стороны автомобильного.

4. Геополитические сдвиги и сложности при организации грузовых экспортно-импортных перевозок.

5. Ухудшение условий деятельности логистических компаний.

6. Ценовая конкуренция, новые продукты и стратегии в ответ на экономический кризис.

Россия стоит перед новыми вызовами

В целом нужно отметить следующее.

1. Российский транспортно-логистический рынок в своем развитии находится на начальной стадии:

- доминирует интегрированная модель транспортно-логистических компаний, осваиваются новые рынки, новые продукты;
- преобладают вертикально выстроенные модели бизнеса по сравнению с горизонтально организованным взаимодействием;
- относительно меньший (по сравнению с западными компаниями) масштаб деятельности российских логистических провайдеров, не позволяющий им успешно конкурировать с иностранными компаниями;
- практически отсутствует стремление к кооперации, интеграции, выстраиванию сетевого взаимодействия и ориентации на достижение кумулятивного эффекта.

Переход на следующую стадию развития логистического рынка – фрагментация рынка, снижение издержек, рост сектора услуг, предоставляемых 3PL-операторами, горизонтальная интеграция – сдерживается существующей отраслевой структурой экономики, недостаточной конкурентоспособностью отечественных логистических компаний, неразвитостью логистической инфраструктуры. Необходимо развивать отношения доверия, прозрачности/открытости деятельности, которые принципиально важны для сетевых взаимодействий.

2. Экономический кризис принуждает к переходу на новые клиентоориентированные бизнес-модели. Однако кастомизация процесса создания потребительской ценности и доведения ее до потребителя, когда каждая услуга может быть выполнена согласованной межфункциональной группой, объединенной в единый бизнес-процесс под индивидуального заказчика, свойственна главным образом иностранным компаниям – участникам российского рынка логистических услуг – и не стала философией российского логистического бизнеса, у которого подобные навыки отсутствуют.

3. Необходимо освоить новые компетенции для принятия нестандартных бизнес-решений: навыки организации сетевого взаимодействия, включения (интеграции) в международные/глобальные цепочки поставок; владение коммуникативными навыками для участия в сетевом взаимодействии компаний; способность к гибкости, адаптивности и новациям в принятии логистических решений; владение информационными технологиями для управления цепочками поставок (и их мониторинга) в реальном режиме времени; владение технологиями управления интегрированной логистикой, объединяющей бизнес-процессы отдельных компаний в единую производственную функцию.

4. Одним из ключевых направлений в реализации совместно заявленных РФ и КНР намерений о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса «Шелковый путь» и является согласованное инфраструктурное строительство ЕАЭС и Экономического

«ВОРОТА В АЗИЮ»

В мае 2015 года был запущен мультимодальный транспортно-логистический комплекс «Южно-Уральский» (Челябинск), сроки доставки грузов сократились с 50 до 7 дней. В дальнейшем планируется создать на территории комплекса свободную экономическую зону и ряд производств. Уже определены контуры проекта ВСМ Челябинск – Екатеринбург с перспективой выхода на ВСМ Москва – Пекин. Новый транспортный узел включит логистические центры двух областей. Реконструкция автомобильных дорог, в том числе до границы с Республикой Казахстан, строительство и реконструкция Челябинского аэропорта (Баландино) с обустройством пункта пропуска через границу РФ в аэропорту Баландино позволят Южному Уралу стать новыми российскими «воротами в Азию», выходом на азиатские рынки и реализовать планы по развитию транспортного коридора в Казахстан и Китай.

пояса «Шелковый путь» (ЭПШП) как основы для формирования общего пояса развития.

В этом глобальном проекте логистика является важнейшим звеном в строительстве совместной инфраструктуры. Однако реализация потенциала логистики как современной бизнес-технологии сетевого взаимодействия ставит нетривиальную задачу создания сетевой модели управления на евроазиатском экономическом пространстве на базе выстраивания Транс-Евроазиатской логистической платформы, которая в итоге образует ключевую коммуникационную магистраль, евроазиатский путь (пояс развития с интеграцией экономического пространства Транссибирской магистрали, Экономического пояса «Шелковый путь», Северного морского пути/Северного экономического коридора).

Китай играет в другой лиге

В настоящее время Россия существенно отстает от Китая по уровню развития логистики (LPI по версии Мирового банка), что является ограничителем для формирования интегрированного рынка логистических услуг.

Данные показывают наличие существенного разрыва в позициях, которые занимают Китай и Россия по уровню развития логистики (LPI соответственно 3,53 (28-е место) и 2,69 (90-е место)). Причем по таким позициям, как «отгрузки» и «таможня», ситуация выглядит еще хуже – соответственно 102-е и 133-е места, тогда как Китай занимает 22-е место по показателю «отгрузки» и 38-е место по показателю «таможня».

Как правило, решение проблемы видится в наращивании и модернизации физических объектов инфраструктуры: строительство и реконструкция складов, терминалов и т. п. В последние годы развитие шло именно в этом направлении – строительство логистических и распределительных центров, рост парка приватных вагонов, инфраструктуры портов и сухопутных портов. Не случайно, что по показателю «инфраструктура» Россия переместилась с 97-го места на 77-е. Однако крупные инфраструктурные проекты: модернизация и реконструкция сети автодорог, в том числе Владивосток – Находка, Братск – Мирный, подъезды от населенных пунктов Амурской области и Забайкальского края к автодороге Чита – Хабаровск, увеличение пропускной способности Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей – должны быть сбалансированы с развитием центров промышленного производства, локализации потребительского спроса, индустриальными парками/комплексами, экономическими зонами; другими словами, должны быть поддержаны деловой активностью, товарными и людскими потоками, которые обеспечат загрузку и эффективное использование объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

Таким образом, сопряжение проектов развития ЕАЭС и ЭПШП ставит в центр внимания вопрос о возможных точках взаимодействия/сопряжения, которые имеют как экономические, так и географические координаты, по которым возможно проектировать общую транслогистическую платформу для взаимодействия. Какие крупные региональные транспортно-логистические центры могут быть привлекательны для реализации проекта сопряжения транспортно-логистической инфраструктуры?

В итоге были выбраны 15 регионов, в отношении которых рассматриваются возможности их встраивания в международные коридоры развития: два евроазиатских коридора («Север – Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь, Панъевропейские транспортные коридоры № 1, 2 и 9, коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Этими регионами являются: Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Ленинградская область, Нижегородская область, Республика Татарстан, Свердловская область, Тюменская область, Пермский край, Новосибирская область, Хабаровский край, Приморский край, Краснодарский край, Самарская область и Саратовская область.

Продолжение Восточной оси необходимо

Оценка возможностей включения российских регионов в проект по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса «Шелковый путь» показала:

1. Выделенные регионы обладают высоким уровнем деловой активности: здесь производится около 60% ВВП Российской Федерации; уровень продуцируемых доходов также относительно выше (на регионы приходится более половины совокупного оборота розничной торговли и оборота оптовой торговли); присутствие торговых сетей (доля оборота розничной торговли розничных торговых сетей в общем объеме оборота розничной торговли заметно выше среднего российского показателя); более высокие, чем в среднем по России, темпы прироста оптовой торговли (5,3%). Все эти факторы свидетельствуют о высоком спросе на инфраструктурный капитал.

2. Тот факт, что в ряде анализируемых регионов заявлены программы по созданию мультимодальных транспортно-логистических комплексов, территориально-производственных кластеров (Москва, Новосибирск, Челябинск, Калуга, Республика Татарстан), межрегиональных торговых центров (Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург), говорит о потенциале торгово-промышленной интеграции на базе выстраиваемой логистической платформы таких мегарегионов, как Поволжье (центр в Казани), Урал и Западная Сибирь (центр в Екатеринбурге), Южный Урал (центр в Челябинске), Сибирь (центр в Новосибирске), Дальний Восток (центр во Владивостоке), Северо-Запад (центр в Санкт-Петербурге), Центральный регион (центр в Москве), Юг (центр в Краснодаре), возможностях интенсификации внутренних грузопотоков между регионами. Значимость выделенных центров повышается в условиях увеличения торгового оборота со странами АТЭС.

3. Переориентация внешнеторгового сотрудничества проявилась в сокращении удельного веса стран Евросоюза во внешнеторговом обороте с 49,6 до 45,7%; при этом доля импорта уменьшилась несколько больше (из-за продуктовых санкций и обесценения рубля). Это сокращение было практически замещено приростом доли стран АТЭС с 24,8 до 27,7%, а также стран Таможенного союза (ЕАЭС). Этот поворот на восток актуализирует значимость трансграничной инфраструктуры, в связи с чем Восточная ось Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург должна быть продолжена далее, охватывая транспортно-логистические комплексы и транспортные коридоры до Сибири (Новосибирск), Дальнего Востока (Хабаровск, Владивосток).

Олег Дунаев – председатель Комитета по логистике Торгово-промышленной палаты Российской Федерации. В тексте использованы фрагменты доклада «Транс-Евроазиатская логистическая платформа: практика, продукты, рынки» (2016), подготовленного коллективом авторов под его руководством.

Kamen sich näher: Miroslaw Solotarjow (links), Vorstandsvorsitzender der russischen Logistikallianz ACEX, und Stefan Schröder (rechts), Geschäftsführer der Logistics Alliance Germany.

„Der Rückgang scheint gestoppt“

Die TransRussia ist Russlands größte Logistikmesse. Ihre diesjährige Auflage Mitte April fiel in eine geschäftliche Dürrezeit. Trotzdem hatte Deutschland auf dem Crocus-Expo-Messegelände in Moskau wieder einen eigenen Pavillon mit einem Dutzend Ständen. Wie war dort die Stimmung?

Stefan Schröder, Logistics Alliance Germany, Projektleiter

Die politischen Sanktionen und der schwache Rubel sorgen dafür, dass sich Importe für Russland stark verteuert haben. Es wird weniger konsumiert, darunter leidet die Logistik. Der Containerverkehr zwischen Russland und dem Ausland ist eingebrochen, um 25 bis 30 Prozent. Die Situation ist fast mit der Weltwirtschaftskrise von 2008 zu vergleichen.

Inzwischen gibt es Anzeichen, dass die Geschäfte wieder anziehen. Zumindest der Rückgang scheint gestoppt. Im ersten Quartal 2016 hatte der Containerverkehr ein Wachstum zu verzeichnen. Grundsätzlich ist Logistik wie Wasser und findet immer ihren Weg.

Was in letzter Zeit noch vergleichsweise gut gelaufen ist, sind Stückgüter, Kohle und Holz beispielsweise. Russland hat ja viele Rohstoffe, aber leider im Export auch nicht viel mehr zu bieten als das. Es ist Deutschlands zweitgrößter Handelspartner – jedoch fast ausschließlich durch Öl und Gas. Für die Logistik passiert da nicht viel an Wertschöpfung.

Unsere Branche ist von gewaltigen Veränderungen geprägt. Alle stehen vor den gleichen Herausforderungen. Die Kunden wollen Haus-zu-Haus-Lösungen. Wenn wir unsere Kräfte mit den russischen Partnern zusammenlegen, kommt das dem Handel zugute.

Die TransRussia ist eine gute Plattform, allerdings nach wie vor relativ transportlastig, während bei den deutschen Ausstellern ja eher die Logistikdienstleistungen im Vordergrund stehen. Das ist ein Spiegelbild des Marktes.

Ich bin überrascht, dass es so wenige Aussteller aus Westeuropa gibt. Es sind die Deutschen, die Skandinavier, die Balten, die sich hier präsentieren. Der Ostseeraum ist das verbindende Element.

Stark vertreten sind die Chinesen. Vielleicht nicht so prominent wie wir Deutschen, aber da sollte man sich nicht täuschen. Die chinesischen Unternehmen sind hier sehr agil, mit einem Fokus auf Projekte rund um das Thema Neue Seidenstraße. Die machen einen guten Job. Der Wettbewerb ist in vollem Gange.

FOTOS: TINO KÜNZEL

Viktoria Mylnikowa, InterRail Europe, Marketingleiterin für Russland

Die Messe hat 15 Prozent weniger Besucher als vor einem Jahr. Auch der Rückgang an Ausstellern ist spürbar. Viele Unternehmen stellen unter den heutigen Vorzeichen sämtliche Ausgaben auf den Prüfstand und sparen unter anderem an Messeteilnahmen. Aber das ist ja auch keine Lösung. Gerade Messen können die Geschäfte ankurbeln. Unsere Hoffnungen sind auf der TransRussia diesbezüglich auch nicht enttäuscht worden, wobei ich drei Faktoren hervorhaben würde, die typisch für die allgemeine Lage sind: 1. Keiner hat Geld. Das führt zu einem starken Preisdumping. 2. Die Wenigsten können die Einhaltung von Fristen garantieren. 3. Alle kämpfen um nennenswerte Volumen und damit um Rentabilität.

Uwe Bäßgen, Hafen Rostock, Abteilungsleiter Hafenlogistik

Wir sind mit anderen Häfen aus Mecklenburg-Vorpommern als Gemeinschaftsstand nach Moskau gekommen, obwohl das Russlandgeschäft bei vielen deutlich rückläufig ist. Da fragt man sich natürlich, ob sich der hohe Aufwand einer Messebeteiligung überhaupt rechtfertigt. Ich habe mir ehrlich gesagt wenig von unserer Präsenz hier versprochen, dann ist die Messe aus meiner Sicht auch noch schwach angelaufen. Aber dann haben wir als Rostocker Hafen doch sehr konkrete Gespräche geführt, die über das Kennenlernen hinausgingen. Das kann in Geschäfte münden. Was eine Messe bringt, sieht man meist erst hinterher.

Die Ostseehäfen haben eine lange Tradition, was den Verkehr mit Russland und dem Baltikum betrifft. Nach der Wende hat es dann einen deutlichen Einbruch gegeben, unser Hafen wurde umstrukturiert. Wir haben den Verkehr nach Skandinavien und Finnland ganz stark ausgebaut. Nach St. Petersburg existiert im Augenblick keine Direktverbindung mehr.

Wir haben aber ein großes Interesse daran, dieses Geschäft wieder zu verstärken, sowohl im Fährbetrieb als auch bei RoRo-Schiffen. Unsere Ostseehäfen stellen ja die kürzeste Verbindung zwischen Deutschland und Russland dar, es ist meines Erachtens auch der natürliche Weg, dass man in der Ostsee bleibt. Die Ladung kann von Rostock aus sternförmig gut verteilt werden, ob nun ins Ruhrgebiet oder auch nach Österreich und Italien.

Insgesamt bin ich mit unserer Messeteilnahme zufrieden, das war der richtige Schritt. Auch früher war die Resonanz hier mal mehr, mal weniger groß. Jetzt habe ich so ein bisschen das Gefühl, dass es langsam wieder aufwärts geht. Ich kenne aber auch Kollegen, die teilen diesen Eindruck nicht.

Wenn man etwas erreichen will, muss man beharrlich sein. Ich finde, der Kontakt zu unseren Partnerfirmen hier darf nicht abreißen.

Alexander Aumüller, Sennebogen Maschinenfabrik, Gebietsverkaufsleiter

Wir sind in Russland Marktführer bei sogenannten Umschlagbaggern, wie man sie in Häfen, aber auch in der Stahl-, Holz- oder Schrottwirtschaft einsetzt. Früher haben wir 60 bis 70 Bagger pro Jahr nach Russland verkauft, jetzt sind es nur noch um die 30 und mit weniger Profit, weil alle sich in dem kleiner gewordenen Markt drängeln. Die Preise sind in den Keller gegangen. Wenn man in der Vergangenheit am Verkauf verdient hat, dann ist man heute froh, wenn unterm Strich eine Null steht und man das Geld mit dem Service macht.

Sewerstal, ein großes Metallurgieunternehmen und traditioneller Abnehmer von europäischer beziehungsweise deutscher Technik, greift inzwischen zu russischen Pendants. Die kosten nur ein Drittel, haben dafür aber auch eine viel geringere Lebensdauer. Doch das ist zunächst nicht das Hauptkriterium.

Zum 1. Januar hat Russland nun auch noch eine „Recyclinggebühr“ eingeführt, die Importprodukte zusätzlich verteuert. Die Lage ist also schwierig, aber nicht aussichtslos, würde ich sagen. Es dauert sicher noch ein bis zwei Jahre, bis wieder Normalität einkehrt. Leichte Bewegung ist schon jetzt zu erkennen. Der Markt hat trotz allem Potenzial. Wenn allerdings die Politik so weiter gefahren wird wie bisher, dann trifft uns das erheblich.

Aufgeschrieben von Tino Künzel.

„Die chinesischen Unternehmen sind hier sehr agil“: Messestand der Yingkou Port Group, die einen der größten Seehäfen Chinas betreibt.

«Спад, похоже, остановлен»

«ТрансРоссия» – крупнейшая логистическая выставка в России. В этом году она проводилась в середине апреля и совпала с деловой «засухой» между российскими компаниями и их партнерами на Западе. Тем не менее Германия на площадке «Крокус Экспо» в Москве вновь была представлена собственным павильоном с дюжиной стендов. Какой там был настрой?

Штефан Шрёдер, Logistics Alliance Germany, руководитель проекта

Политические санкции и слабый рубль привели к сильному удорожанию перевозок в Россию. Спрос потребителей снизился, что серьезно сказалось на логистической отрасли. Контейнерные перевозки между Россией и зарубежными странами резко сократились – на 25–30 %. Ситуация на рынке ненамного отличается от мирового финансового кризиса 2008 года.

Несмотря на это, уже появились признаки активизации бизнеса. По крайней мере, спад, похоже, остановлен. В первом квартале 2016 года наблюдался рост контейнерных перевозок. По сути, логистика как вода – всегда найдет свое русло.

В наименьшей степени пострадала от ситуации транспортировка таких грузов, как уголь и древесина. Ведь Россия располагает большими запасами сырья, но, к сожалению, на экспорт идет немногое. Среди крупнейших торговых партнеров Германии она занимает второе место, однако почти исключительно благодаря нефти и газу. А эти направления для логистической отрасли не представляют значительного интереса.

В нашей отрасли происходят значительные изменения. Все сталкиваются с одними и теми же сложностями. Клиенты стремятся к логистическим бизнес-решениям под ключ. Если мы объединим наши усилия с российскими партнерами, торговле это пойдет на пользу.

В немецком павильоне на «ТрансРоссии» всегда было многолюдно.

ФОТО: ТИНО КЮНЦЕЛЬ

Выставка «ТрансРоссия» является хорошей платформой, однако мы до сих пор наблюдаем крен в сторону транспорта, в то время как немецкие экспоненты в большей степени предлагают сервисные услуги. Это отражение рынка.

Я удивлен малочисленностью участников из Западной Европы. Здесь представлены немцы, скандинавы, прибалты – Балтийский регион является связующим звеном между Россией и Европой.

Хорошо себя показывают китайцы. И пусть их присутствие не такое заметное, как у немцев, но это не должно вводить в заблуждение. Китайские компании на выставке очень деятельны; особое внимание они уделяют проектам, связанным с тематикой Нового шелкового пути. Они хорошо работают. Конкуренция в полном разгаре.

Виктория Мыльникова, InterRail Europe, руководитель отдела маркетинга в России

На выставке в этот раз на 15 % меньше посетителей, чем год назад. Сказывается также уменьшение числа экспонентов. Многие компании на фоне известных трудностей проверяют обоснованность всего спектра своих расходов и среди прочего экономят на участии в выставках. Но это не лучший выход из положения. Ведь именно выставки могут стимулировать деловую активность. В этом отношении наши надежды «ТрансРоссия» оправдала. При этом я хотела бы выделить три фактора, которые характерны для общей ситуации.

- Ни у кого нет денег. Это приводит к сильному ценовому демпингу.
- Немногие могут гарантировать соблюдение сроков.
- Все борются за существенные объемы и таким образом за самоокупаемость.

Уве Бэсген, Порт Росток, руководитель отдела портовой логистики

Мы с представителями других портов земли Мекленбург-Передняя Померания и общим стендом приехали в Москву, хотя у многих бизнес с Россией заметно сокращается. Возникает вопрос: насколько оправданны немалые затраты, связанные с участием? Честно говоря, я не ждал многого от нашего участия в выставке, и потом она, на мой взгляд, еще и слабо стартовала. Однако мы как Порт Росток провели очень конкретные переговоры, которые вышли за пределы простого знакомства. Это может привести к заключению сделок. Результаты выставок, как правило, бывают видны только спустя некоторое время.

Порты Балтийского моря имеют давнюю традицию сообщения с Россией и Прибалтикой. После объединения Германии произошел очевидный спад, наш порт пережил структурные изменения. Мы усиленно развивали сообщение со Скандинавией и Финляндией. В настоящее время прямого сообщения с Санкт-Петербургом больше не существует.

Но мы крайне заинтересованы в том, чтобы вновь закрепить это направление, как в сфере паромных перевозок, так и в отношении ролкеров. Наши балтийские порты – это кратчайший путь между Германией и Россией, и, на мой взгляд, сообщение между нашими странами вполне естественно оставить в пределах Балтийского моря. А уже из Ростока грузы можно дальше доставлять в любом направлении, как в Рурскую область, так и в Австрию и Италию.

В целом я доволен нашим участием в выставке, это был верный шаг. И раньше ее результаты были то лучше, то хуже. Сейчас у меня складывается ощущение, что дела пошли в гору, хоть и медленно. Но я знаю коллег, которые не разделяют этого убеждения.

Если хочешь чего-то достичь, ты должен быть настойчив. Я придерживаюсь мнения, что контакты с нашими здешними компаниями-партнерами не должны прекращаться.

Александер Аумюллер, Sennebogen Maschinenfabrik, региональный менеджер по продажам

В России мы являемся лидером рынка так называемых перевалочных экскаваторов, которые применяются в портах, а также в сталелитейной, деревообрабатывающей отраслях и в работе с металлоломом. Ранее мы продавали в Россию от 60 до 70 экскаваторов в год, а теперь – всего около 30, причем с меньшей прибылью, так как сейчас все теснят друг друга в условиях сократившегося рынка. Цены сильно упали. Ранее продажа приносила доход, а теперь можно быть довольным, если в итоге выходишь «в ноль» и получаешь прибыль за счет оказания сервисных услуг.

«Северсталь», крупное металлургическое предприятие и традиционный потребитель европейской и, соответственно, немецкой техники, сегодня покупает российские аналоги. Их стоимость составляет лишь треть от цены нашей техники, но при этом они намного менее долговечны. Но в настоящий момент это не главный критерий выбора.

К тому же с 1 января Россия ввела утилизационный сбор, который дополнительно повышает стоимость импортной продукции. Я бы сказал, что положение сложное, однако не бесперспективное. Скорее всего, потребуется еще один-два года для нормализации ситуации. Некоторое движение наблюдается уже сейчас. Несмотря ни на что, рынок обладает потенциалом. Но если политическая обстановка останется такой, как сегодня, то это нас ощутимо затронет.

Записал Тино Кюнцель

Die Elektrolok „Granit“, seit 2010 in einem Joint Venture mit Siemens im Ural produziert, hat sich im russischen Güterverkehr bewährt.

Inselchen im Sumpf gesucht

Die Krise zieht sich hin. Niemand weiß, ob die „guten alten Zeiten“ überhaupt jemals zurückkehren werden. Wie sehen russische Logistikunternehmen in diesem Umfeld ihre Lage? Wohin steuert der Markt? Hier die Antworten von Mitgliedern der Logistikallianz ACEX (Associated Cargo Experts) und des ACEX-Vorstandsvorsitzenden Miroslaw Solotarjow.

Alexandra Tschagina, stellvertretende Direktorin für Geschäftsentwicklung bei Cargo Express, Moskau

In den Chefetagen der russischen Unternehmen existiert kein ausgeklügeltes Schema, wie die Krise zu bewältigen ist. Alle Entscheidungen werden mit großer Vorsicht getroffen, man tastet sich vorwärts, wägt jeden Schritt ab. Das ist so, als würde man im Sumpf versuchen, Inselchen ausfindig zu machen, die festen Stand bieten. Der Sumpf ist unsere Branche in ihrer gegenwärtigen Verfassung, die Inselchen ermöglichen es, nach vorn zu schauen und trotz allem mit den Geschäften fortzufahren. Soll man zum Beispiel einen neuen Service einführen, entsprechend Geld, Kraft und Zeit investieren, Risiko gehen oder sich lieber auf Bewährtes konzentrieren, das wir gut beherrschen, und es aktiv vorantreiben? Wie steht es mit dem Kauf neuer Büroausstattung? Ist es sinnvoll, in einen neuen, leistungsstärkeren Server, Computer, Drucker zu investieren oder nutzt man lieber die alte Technik weiter, die ja auch funktioniert, wenn auch nicht so schnell? Lohnt es sich, einen neuen Mitarbeiter für die Arbeit mit potenziellen Kunden einzustellen, oder beauftragt man damit Fachkräfte, die bereits im Unternehmen sind, wohl wissend, dass die Urlaubszeit näher rückt und damit die Belastung in nächster Zeit deutlich anwächst?

Es dürfte kaum jemanden geben, der in dieser Hinsicht mit zuverlässigen praktischen Ratschlägen aufwarten kann oder der einen exakten Plan hat, wie es unter den ungünstigen äußeren Bedingungen weitergeht.

FOTOS: TINO KÜNZEL, ACEX (2)

Jewgenij Apassow, Generaldirektor von Smart Logistic Solutions Agency, St. Petersburg

Die Wirtschaft stellt sich um, das betrifft alle Branchen. Aus meiner Sicht nimmt die Anpassung an die neuen wirtschaftlichen Realitäten womöglich sehr viel weniger Zeit in Anspruch, als es uns zunächst scheinen will, und zwar aus zwei Gründen: Erstens werden die Veränderungen unweigerlich einer neuen Generation effizienter Eigentümer und Manager ohne den Rucksack und die Stereotypen der ehemaligen Sowjetwirtschaft in Führungsrollen verhelfen. Das Zweite ist die weltweite Entwicklung des Internets und von Geschäftsabläufen auf Basis von Informationstechnologien. Es überleben jene Unternehmen, die kundenorientiert und flexibel sind, die sich bei ihrer Entwicklungsstrategie auf eigene Ressourcen stützen können und über ein effektives Management verfügen. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei den kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), also unseren Kunden, da gerade sie in erster Linie an einer Kostenoptimierung interessiert sind. Aktuell beträgt der Anteil von KMU am Bruttoinlandsprodukt Russlands nicht mehr als 15–20 Prozent. In entwickelten Ländern, beispielsweise in Deutschland, liegt er bei mehr als 60 Prozent, und nahezu alle greifen zum Outsourcing von Logistikleistungen.

Mit dem bestehenden Kundenstamm muss an der Verringerung des Kostenaufwands für die Logistik gearbeitet werden. Schaut man sich die Statistiken an, so hat die Logistik – häufig ineffiziente Logistik – einen Kostenanteil von 20 Prozent und mehr am Endprodukt. Outsourcing von logistischen Leistungen ermöglicht es, diese Kosten deutlich zu senken.

Noch ein Punkt ist die Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen beim Eintritt auf äußere, größtenteils Exportmärkte. Der Einsatz von modernen Logistiktechnologien hilft den Kunden, die Geografie ihrer Präsenz zu erweitern und dabei preislich konkurrenzfähig zu bleiben.

Maria Moskwitschowa, Chefin des Transportunternehmens Büro Perewosok, Rostow am Don

Nachrufe auf unsere Wirtschaft sind natürlich unangebracht. Ja, die Importe nach Russland sind gesunken, was an uns nicht spurlos vorbeigehen kann, aber Aufträge gibt es trotzdem, wir sind im Geschäft. In der Realität sieht das wie folgt aus: Die Importeure orientieren sich von Ländern der EU, den USA und Kanada auf Zulieferer aus Indien und China um. Für uns macht das im Grunde keinen Unterschied. Die Arbeit läuft.

Was wir unternehmen, um unsere Position zu wahren, ist vor allem auf bestehende Kunden gerichtet: Wir optimieren ihre Ausgaben für Logistik, suchen alternative Lieferwege, für ihr Geschäft ist das äußerst wichtig. Für uns hat das aktuell Priorität, darauf sind die Bemühungen unseres Teams konzentriert. Und natürlich sind wir auf der Suche nach neuen Kunden, das versteht sich in unserem Geschäft von selbst.

Miroslaw Solotarjow, Vorstandsvorsitzender der Logistikallianz ACEX

Wir sehen den Ausweg in Allianzen, sie verstärken die starken Seiten der verschiedenen Unternehmen und nivellieren ihre schwachen. Heute ist nicht aggressives Vorgehen gefragt, sondern der Schulterschluss, wir sehen uns Fusionen und Übernahmen oder aber Insolvenzen gegenüber. Unsere

Branche ist abhängig von der Gesamtentwicklung der Wirtschaft in Russland, die bisher nach unten zeigt. Sollte 2017 wieder Wachstum zu verzeichnen sein, werden wir nach vier Jahren Rezession voraussichtlich erst 2020 wieder das Niveau von 2013 erreichen. Wobei natürlich alles auch anders kommen kann, das sind nur Prognosen.

In jedem Falle ist es nötig, die Ressourcen zu vereinigen und die Selbstkosten zu senken. Das kann über Fusionen oder Allianzen erzielt werden.

Поиски кочек в болоте

Кризис затягивается. Возможно, что былые «хорошие времена» и вовсе не возвратятся. Как чувствуют себя в этой ситуации логистические компании в России? На этот вопрос ответили члены и председатель правления российского альянса ACEX (Associated Cargo Experts).

Владивостокский контейнерный терминал: морской транспорт имеет большое значение для региона.

ФОТО: ТИНОХОНЦЕЛЬ

Александра Чагина, заместитель директора по развитию бизнеса ООО «Карго Экспресс», Москва

У руководителей российского бизнеса нет четкой схемы или плана, как выживать в это нелегкое кризисное время. Любое решение принимают очень осторожно, прощупывая почву под ногами, обсуждая и взвешивая каждый шаг. Это как кочки в болоте искать. Болото – наша отрасль в кризисной ситуации, а кочки – маленькие островки, основа для следующего шага к «твердой земле» и для реализации предстоящего решения. Такие кочки очень важны и нужны для того, чтобы продолжать путь вперед и не прекращать развитие своего бизнеса, своей компании. Например, стоит ли вводить новый вид сервиса, вкладывать в него денежные средства, силы и время, рисковать успешностью проекта или сконцентрироваться на том, что мы хорошо умеем делать, и активно это продвигать. Или, например, приобретение нового оборудования для офиса: стоит ли вкладываться в покупку более мощного сервера, компьютеров, принтеров или пользоваться старыми, которые в принципе работают,

пусть и не так быстро. Или стоит ли нанимать нового сотрудника для обработки потенциальных клиентов либо поручить это уже работающим, понимая, что близится отпускной период и в ближайшее время нагрузка существенно увеличится.

Вряд ли кто-то поделится четкими практическими советами и сформулирует план ведения бизнеса в неблагоприятных экономических условиях.

Евгений Апасов, генеральный директор ООО «Агентство Смарт Лоджистик Солюшнс», Санкт-Петербург

Экономика перестраивается, это касается всех отраслей. По моему мнению, адаптация бизнеса к новым экономическим реалиям может занять гораздо меньше времени, чем кажется на первый взгляд, по двум причинам. Первое – изменения в отраслях неизбежно выдвинут на ведущие роли эффективных собственников и управленцев нового поколения без груза и стереотипов прежней советской экономики. А второе – это глобальное развитие Интернета и бизнес-процессов на основе информационных технологий. Выживают клиентоориентированные, гибкие, со стратегией развития, основанной на собственных ресурсах, с отлаженным эффективным менеджментом компании. В центре внимания при этом находятся представители малого и среднего бизнеса (МСБ), то есть наши клиенты, так как они в первую очередь заинтересованы в оптимизации затрат. Сейчас доля компаний МСБ в структуре ВВП России не превышает 15–20 %. В развитых странах, например в ФРГ, эта доля составляет более 60 %, практически все применяют аутсорсинг логистики.

Нужно работать с действующими клиентами над снижением их издержек на логистику. По статистике, в структуре цены товара на российском рынке 20 % и более составляют затраты на логистику, зачастую неэффективную. Внедрение аутсорсинга логистических операций позволяет очень существенно сократить эти затраты.

И последнее – это помощь компаниям МСБ в выходе на внешние (в основном экспортные) рынки. Применение современных логистических технологий позволяет клиентам расширять географию предложения при сохранении конкурентных ценовых преимуществ.

Мария Москвичёва, руководитель транспортной компании «Бюро Перевозок», Ростов-на-Дону

Хоронить нашу экономику, разумеется, не стоит. Да, налицо снижение импорта в Россию, и это не может на нас не отражаться, но перевозки есть, бизнес продолжает работать. Реальность такова: импортеры переориентируются со стран ЕС, США и Канады на поставщиков из Индии и Китая; для нас, по сути, разницы нет – работаем без сбоев.

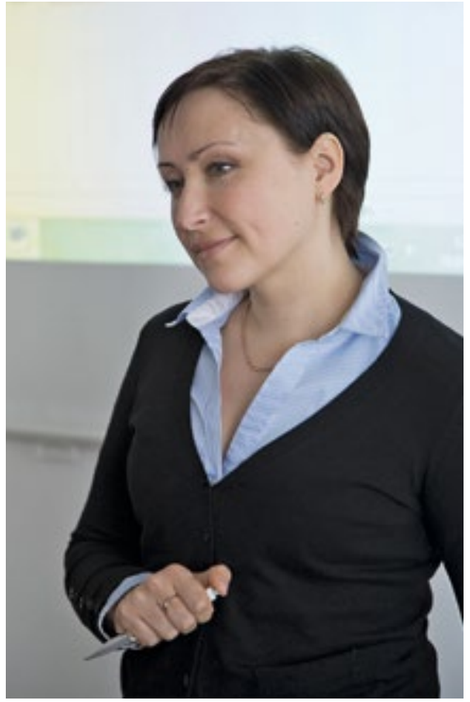


ФОТО: ACEX

Действия, которые мы предпринимаем, чтобы остаться на плаву, ориентированы прежде всего на существующих клиентов: мы оптимизируем их затраты на логистику, ищем альтернативные пути доставки – для их бизнеса это крайне важно. Для нас это приоритет на данный момент, на этом сконцентрированы усилия нашей команды. Ну и конечно, ищем новых клиентов – без этого никак в нашем бизнесе.

Мирослав Золотарёв, председатель правления логистического альянса ACEX

Мы видим выход в альянсах, где соединяются сильные стороны разных компаний и нивелируются слабые. Сейчас не время агрессивных действий, а время сплочения ресурсов, либо слияний и поглощений, либо банкротств. Отрасль в России зависит от экономики, а она пока что падает. Если рост возобновится в 2017 году, то на уровень 2013 года после четырех лет рецессии выйдем, наверное, не ранее 2020 года. Хотя все может быть иначе, это лишь прогнозы.

В любом случае необходимо объединять ресурсы и снижать себестоимость содержания компаний, а это слияния или альянсы.

So geht die Post (nicht) ab

Ein handgeschriebener Brief oder eine hübsche Ansichtskarte – das hat etwas. Doch die Post zum Anfassen braucht zwischen Russland und Deutschland eine kleine Ewigkeit. Wir haben im Selbstversuch ermittelt, wie lange genau, und den Weg vom Absender zum Empfänger rekonstruiert.

Von Georgia Lummert

„Liebe Carla, ich hoffe, dir geht es gut", fängt der Brief an, den ich in Moskau zu Papier bringe. Meine Freundin in Berlin wird sich freuen, wenn auch nicht sehr bald. Laut Homepage der russischen Post ist mit der Zustellung innerhalb von sieben bis 13 Tagen zu rechnen. Aber was zeigt der Praxistest?

Ich werfe meinen Brief in den Briefkasten vor meiner Postfiliale im Moskauer Südwesten. Begleitet wird er von einer Postkarte an dieselbe Adressatin, ich möchte wissen, ob unterschiedliche Sendungen unterschiedlich schnell befördert werden.

Russische Freunde warnen, dass die realen Zustellzeiten weit über den angegebenen Fristen liegen können. Man ist allgemein nicht gut auf die eigene Post zu sprechen: Sie sei langsam, unzuverlässig und intransparent. Den Mitarbeitern sagt man nach, häufig übelgelaunt und nicht gerade flott zu sein. Doch das Ministerium für Kommunikation und Fernmeldewesen hat ehrgeizige Pläne. 2018 sollen 80 Prozent der Russen mit der Potschta Rossii zufrieden sein. Der Ausgangswert im Jahre 2012 wurde mit zwölf Prozent beziffert.

Der Besuch in der Postfiliale hinterlässt schon mal einen angenehmen Eindruck. Weder muss ich Schlange stehen, noch werde ich abgekanzelt. Die Schalterbeamtin ist allen Unkenrufen zum Trotz sehr freundlich. Ich will sichergehen, dass ich Brief und Postkarte richtig frankiere, und bitte um die entsprechenden Marken. Dabei stellt sich heraus, dass die auf der Homepage als Porto genannten 31 Rubel (umgerechnet ca. 40 Eurocent) meine Post auf den Landweg schicken würden – eine erste Falle. Natürlich entscheide ich mich für die nur vier Rubel teurere Zustellung per Luftpost.

Was danach weiter mit meinen Sendungen passiert, erklärt man bei der russischen Post so: Nach Kastenleerung gelangt sie mit dem Postauto ins Sortierzentrum bei Podolsk in der Moskauer Oblast. Es ist das erste in Russland, in dem von der Formattrennung über den Scan der Adressen bis zur Sortierung nach Zielort alle Prozesse automatisiert sind. Ein Viertel der russischen Postkorrespondenz wird hier bearbeitet, das sind gut vier Millionen Sendungen am Tag.

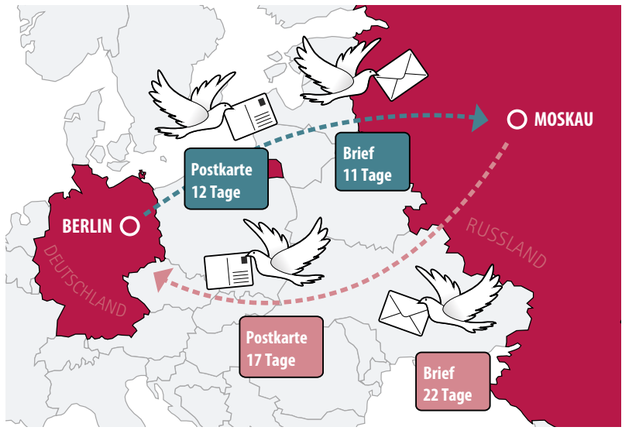
Einmal gestempelt, werden die Sendungen je nach Zielort in Postsäcke verpackt und in eines von russlandweit 14 Zentren für internationalen Briefwechsel gebracht, wo die Zollkontrolle stattfindet. Drei davon befinden sich in den Moskauer Flughäfen Domodedowo, Scheremetjewo und Wnukowo. Die Säcke werden nach Angaben des Zolls jedoch nur für Stichproben und in Verdachtsfällen geöffnet, in der Regel passieren sie die Kontrolle binnen Minuten und werden anschließend in Flugzeuge verladen. Spezielle Flieger gibt es dafür nicht: Die Post wird mit Passagier- und Frachtflugzeugen transportiert.

Deutschen Boden erreichen meine Sendungen in Frankfurt am Main, wo sämtliche Post aus Russland landet, wie die Deutsche Post auf Anfrage mitteilt. Dort hat das Airmail Center (AMC) seinen Sitz. Es ist ein eigenes Unternehmen, an dem die Flughafengesellschaft Fraport und die Lufthansa mit jeweils 40 und die Deutsche Post mit 20 Prozent beteiligt sind. Per Hand werden die Postsäcke dort auf Einschleusungsbänder geleert, maschinell die Barcodes gescannt und der Import vom Transit getrennt. Für Postsäcke mit Ziel in Deutschland geht es über eine Förderanlage ins Internationale Postzentrum (IPZ). Üblicherweise sei das noch am Tag der Landung der Fall, sagt ein Mitarbeiter des AMC. Nur wenn die Säcke auf dem Weg vom Flugfeld fehlgeleitet werden oder Säcke beschädigt sind, könne es zum Teil zu erheblichen Verzögerungen kommen.

Im IPZ gehen die Säcke durch den Zoll, werden geleert und nach den ersten beiden Ziffern der Postleitzahl sortiert, bei Carlas Adresse sind das eine Eins und eine Zwei. Nächste Station ist das Briefzentrum 12 Berlin-Südost, von wo die Weiterleitung zum Zustellstützpunkt – früher unter dem Namen Postamt bekannt – erfolgt. Der Zusteller holt die Post dort ab und beginnt zu Fuß, per Fahrrad oder Auto seine Tour. Als meine Karte im Zielbriefkasten in Berlin-Neukölln liegt, sind 17 Tage seit der Absendung in Moskau vergangen. Den Brief erhält Carla sogar erst nach 22 Tagen – neun Tage nach Ende der Regelfrist, die keinen Unterschied zwischen Arbeitstagen und Wochenenden macht. Aufklärung, wie solche Beförderungszeiten zustande kommen und was es mit der Differenz zwischen Brief und Postkarte auf sich hat, gibt es weder auf der deutschen noch auf der russischen Seite. Immerhin: Eine Servicemitarbeiterin der Potschta Rossii entschuldigt sich am Telefon dafür, dass die Zustellung so lange gedauert hat.

In entgegengesetzter Richtung geht es dafür deutlich schneller. Schon nach elf (Brief) und zwölf Tagen (Karte) halte ich Post von Carla in den Händen, obwohl der Vorgang nur spiegelverkehrt abläuft. Von Berlin aus in Frankfurt am Main angekommen, werde die Post nach Russland im Normalfall spätestens nach einem Tag weiterbefördert, heißt es beim AMC. Allerdings genieße Post bei den meisten Fluggesellschaften keine Priorität, bei der Lufthansa komme sie erst nach Passagieren, Gepäck und Frachtgütern an die Reihe. So könnten Postcontainer etwa in der Vorweihnachtszeit bis zu fünf Tage stehenbleiben. Das sei aber die absolute Ausnahme, und darauf habe man keinen Einfluss.

Denkbar ist, dass sich in Russland das neue Logistikzentrum Wnukowo positiv auf die Zustellzeiten auswirkt. Es wurde 2013 eingeweiht, seitdem finden hier Entgegennahme, Zollkontrolle und automatisierte Sortierung ausländischer Post erstmals unter einem Dach statt. Bis Ende 2017 sollen insgesamt sieben solcher Zentren in verschiedenen Regionen Russlands ihre Arbeit aufnehmen. Nach der Sortierung wird die Post in ein Postamt gebracht und mit dem Eingangsstempel versehen. Am gleichen Tag holt der Briefträger sie ab. Damit endet eine Reise, die immer noch viele Unwägbarkeiten birgt.



GRAFIK: HANS WINKLER

UND INNERRUSSISCH?

Die russische Post veranschlagt für einen Standardbrief aus Moskau in eine beliebige russische Provinzhauptstadt vier bis sieben Tage. Wer auf dem Dorf wohnt, muss noch einmal fünf Tage addieren.
Ein Selbstversuch mit privaten Postsendungen zwischen Moskau und der 1250 Kilometer entfernten Kreisstadt Uchta in Nordrussland ergab durchaus ordentliche Zustellzeiten. Ein Brief aus Uchta brauchte eine Woche, ein Päckchen dorthin war nach fünf Tagen da und ein Expressbrief nach vier Tagen.

Wir machen den Unterschied!

Verlag „MaWi group" AG

EINE BREITE PALETTE AN QUALITATIV HOCHWERTIGEN UND KUNDENBEZOGENEN VERLAGS- UND DRUCKDIENSTLEISTUNGEN:

- Alle Stufen der Druckvorbereitung.
- Erstellen von Marketingmaterial, z. B. Kataloge, Plakate, Flyer, Visitenkarten, professionelle Broschüren und vieles mehr.

PENTAMA

Почта, где ты ходишь так долго?

Написанное от руки письмо или милая открытка – в этом что-то есть. Но доставка «настоящей» почты между Россией и Германией длится довольно долго. На собственном опыте мы узнали, сколько времени идет письмо на самом деле, и проследили его путь от отправителя к получателю.

Джорджия Луммерт

Начало длинного и извилистого пути: наш автор отправляет письмо из Москвы в Берлин.

«Дорогая Карла, надеюсь, у тебя всё хорошо» – так начинается письмо, которое в Москве я пишу на бумаге. Моя подруга в Берлине обрадуется, хотя и не слишком скоро. Согласно официальному сайту Почты России, потребуется от 7 до 13 дней. Но что покажет проверка на практике?

Я бросаю свое письмо в почтовый ящик на юго-западе Москвы. Его сопровождает открытка для того же адресата – я хочу узнать, доставляется ли различная корреспонденция по-разному.

Друзья в России предупреждают, что реальные сроки доставки могут быть значительно больше указанных. В целом отзывы об отечественной почте нелицеприятны: она работает медленно, ненадежно и непрозрачно. Про сотрудников говорят, что они часто грубы и не особо расторопны. Но у Министерства связи и массовых коммуникаций смелые планы. К 2018 году 80 % россиян должны быть довольны работой Почты России. Исходные данные на 2012 год составляли 12 %.

Визит в почтовое отделение уже оставляет приятное впечатление. Мне не приходится ни стоять в очереди, ни выслушивать замечания в свой адрес. Сотрудница в окошке, вопреки всем злым языкам, очень любезная. Я хочу точно знать, сколько стоит отправка письма и открытки, и прошу соответствующие марки. При этом выясняется, что при указанной на сайте цене в 31 рубль моя почта отправилась бы в путь наземным транспортом – первая ловушка. Конечно же, я предпочитаю доставку авиапочтой, которая только на 4 рубля дороже.

В Почте России мне объясняют, что после этого происходит с моими отправлениями: после выемки писем из ящика машина, перевозящая почту, привозит ее в сортировочный центр близ Подольска в Московской области. Это первый центр в России, в котором все процессы автоматизированы, начиная от разделения формата, сканирования адресов и заканчивая сортировкой по месту назначения. Одна четверть российской почтовой корреспонденции обрабатывается здесь, а это по меньшей мере 4 миллиона отправлений в день.

После того как на письма поставлен штамп, они упаковываются в мешки в зависимости от места назначения и направляются в один из 14 российских центров международных почтовых отправлений, где проходят таможенную проверку. Три из этих центров находятся в московских аэропортах Домодедово, Шереметьево и Внуково. Мешки же, по информации таможни, открывают только для точечных проверок или в случаях, если возникает подозрение. Как правило, они проходят контроль в течение нескольких минут и в дальнейшем загружаются в самолеты. Специальных воздушных судов для этого нет: почта перевозится на пассажирских и грузовых самолетах.

Как сообщила по нашему запросу Deutsche Post, мои отправления прибывают во Франкфурт-на-Майне, куда поступает воздушным путем вся почта из России. Там находится офис Центра авиапочты – Airmail Center (AMC). Речь идет о немецкой фирме, долями в которой владеют компании Fraport и Lufthansa (по 40 % каждая), а также Deutsche Post (20 %). Содержимое почтовых мешков там вручную выкладывается на ленты подачи, машины сканируют штрихкоды, и импорт отделяется от транзита. Почтовые мешки для Германии через транспортер направляются в Международный почтовый центр – Internationales Postzentrum (IPZ). Как правило, это происходит еще в день приземления, говорит сотрудник AMC. Только если мешки по пути с летного поля направлены неверно или повреждены, могут быть задержки, порой значительные.

В IPZ мешки проходят таможню, их содержимое выкладывается и сортируется по первым цифрам индекса; в случае с адресом Карлы это единица и двойка. Следующий пункт – Почтовый центр 12, район Берлин-Юго-Восток, откуда производится перенаправление на базовый пункт доставки, ранее известный под названием «почтамт». Почтальон забирает оттуда почту и начинает свой путь пешком, на велосипеде или на машине. Когда мою открытку положили в почтовый ящик адресата в районе Берлин-Нойкёльн, прошло 17 дней с момента ее отправления из Москвы. Письмо Карла получила только через 22 дня – на 9 дней позже установленного Почтой России срока, при указании которого не делается различия между рабочими и выходными днями. Разъяснений, как возникают такие сроки доставки и почему они разные для писем и открыток, нет ни с немецкой, ни с российской стороны. Тем не менее сотрудница Почты России по телефону приносит извинения за то, что доставка длилась так долго.

В обратном же направлении дело идет намного быстрее. Уже через 11 дней (письмо) и 12 дней (открытка) я держу в руках ответы от Карлы, хотя сам процесс перевозки почты не отличается. Будучи доставленной из Берлина во Франкфурт-на-Майне, она направляется дальше в Россию в обычном режиме самое позднее на следующий день, сообщает AMC. Однако почта у большинства авиакомпаний не имеет приоритета: у компании Lufthansa она попадает на борт только после пассажиров, багажа и грузов. Так, почтовые контейнеры в предрождественское время могут стоять до 5 дней. Но это является абсолютным исключением и происходит независимо от AMC.

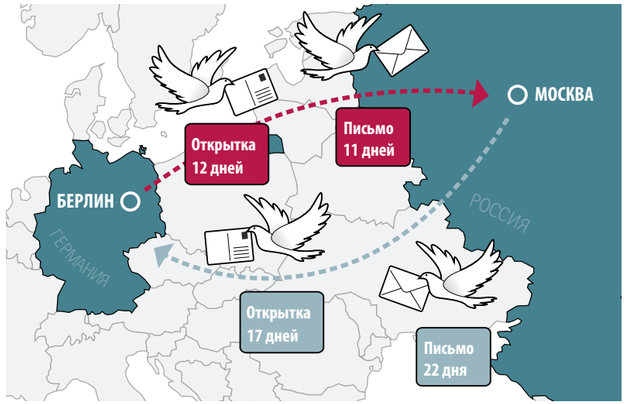
Вполне вероятно, что новый логистический центр «Внуково» уменьшит время доставки. Он был открыт в 2013 году, и здесь впервые объединены под одной крышей получение, таможенный контроль и автоматизированная сортировка иностранной почты. До конца 2017 года в разных регионах России должны начать работу семь таких центров. После сортировки почта доставляется на почтамт, и на нее ставят штамп. В тот же самый день почтальон ее забирает. Таким образом, заканчивается путь, который все еще таит в себе множество тайн.

ФОТО: ДЖОРДЖИЯ ЛУММЕРТ

ИНФОГРАФИКА: ХАНС ВИНКЛЕР

А КАК ВНУТРИ РОССИИ?

Почта России устанавливает срок доставки для стандартного письма из Москвы в любой российский областной центр от 4 до 7 дней. Тому, кто живет в деревне, нужно прибавить еще 5 дней. При проверке на практике частные почтовые отправления из Москвы в районный центр Ухта, расположенный на севере России на расстоянии 1250 км от столицы, дошли в приемлемые сроки. Письму из Ухты в Москву потребовалась 1 неделя, посылка в обратную сторону была доставлена за 5 дней, а экспресс-письмо – за 4 дня.



Rödl & Partner

Das Zollregister als Mittel beim Markenschutz in Russland

Marken sind Individualisierungsmittel, die durch ihre Registrierung rechtlichen Schutz auf nationaler und internationaler Ebene genießen.

Die Rolle der Marken kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Das positive Image einer Originalware, die durch eine Marke mit hohen Qualitäts- und Servicestandards des Herstellers gekennzeichnet ist und von einem autorisierten Händler vertrieben wird, stimuliert Verbraucher zu dessen erneutem Kauf. Umgekehrt gefährdet eine illegale Verwendung von Marken den guten Ruf der Waren des Herstellers.

Die Praxis zeigt, dass die Registrierung einer Marke durch den Rechteinhaber allein für deren Schutz nicht ausreicht. Was kann und muss der Rechteinhaber unternehmen, um seine Interessen und seine Stellung auf dem russischen Markt im Kampf gegen Parallelimporte zu schützen?

In Russland ist der Begriff des Parallelimports gesetzlich nicht geregelt. In der Literatur wird darunter die Einfuhr von mit Marken des Rechteinhabers markierten Originalwaren nach Russland durch andere Personen als den Rechteinhaber selbst oder einen autorisierten Importeur verstanden. Der Parallelimport ist vom Handel mit gefälschten Waren zu unterscheiden.

In diesem Zusammenhang ist das Prinzip der „Erschöpfung des Rechts“ an einer Marke zu erwähnen. Ob die Einfuhr originaler Erzeugnisse durch einen nichtautorisierten Importeur eine Verletzung der Rechte des Rechteinhabers an der Marke darstellt, hängt davon ab, wie das Konzept der Erschöpfung der Rechte in der Gesetzgebung des Staates geregelt ist, in den importiert wird. In der Rechtstheorie werden drei grundlegende Regulierungskonzepte unterschieden: die internationale, regionale und nationale Regulierung.

RÖDL & PARTNER

Rödl & Partner ist als integrierte Beratungs- und Wirtschaftsprüfungsgesellschaft an 106 eigenen Standorten in 49 Ländern vertreten und hat weltweit 4200 Mitarbeiter. Das Unternehmen ist in den Geschäftsfeldern Rechtsberatung, Steuerberatung, Steuerdeklaration und Business Process Outsourcing, Unternehmens- und IT-Beratung sowie Wirtschaftsprüfung tätig. In der Russischen Föderation ist Rödl & Partner mit Büros in Moskau und St. Petersburg vertreten.

WWW.ROEDL.COM/RU

FOTO: PANTHERMEDIA.NET / SEBASTIAN DUDA

FOTO: PANTHERMEDIA.NET / SIMONE VOIGT

Die nationale Erschöpfung der Rechte bedeutet, dass beim ersten Import der Ware in ein Land, in dem die nationale Erschöpfung der Rechte gilt, die Zustimmung des Rechteinhabers einzuholen ist. Selbst wenn die Ware vom Rechteinhaber im Ausland herausgegeben wurde und mehrmals den Eigentümer gewechselt hat, ist für die Einfuhr der Ware in ein Land, in dem das Konzept der nationalen Erschöpfung der Rechte angewendet findet, die Zustimmung des Rechteinhabers erforderlich.

In Russland gilt gegenwärtig das nationale Prinzip der Erschöpfung der Rechte. Gemäß Artikel 1487 ZGB RF stellt die Nutzung einer Marke bei Waren, die auf russischem Territorium nicht durch den Rechtinhaber und ohne seine Zustimmung in Umlauf gebracht wurden, eine Verletzung des ausschließlichen Rechts an dieser Marke dar.

Das bedeutet, dass jedes Mal, wenn Ware nach Russland eingeführt wird, diese Einfuhr nur mit Zustimmung des Rechteinhabers legal ist (sogar dann, wenn die Ware vom Importeur im Ausland direkt beim Rechteinhaber oder dessen Vertriebspartner erworben wurde). Liegt diese nicht vor, handelt es sich um eine illegale Markennutzung, und die eingeführte Ware gilt als Parallelimport, daher ist der Rechteinhaber berechtigt, den nichtautorisierten Importeur in Einklang mit dem russischen Recht zu belangen.

Das wirft die Frage auf, wie ein solcher Parallelimport bzw. sogenannte Grauimporteure aufgedeckt werden können. Ein effektives Mittel im Kampf gegen den Parallelimport ist die Eintragung der Marke ins Zollregister für geistiges Eigentum des Föderalen Zolldienstes der Russischen Föderation (im Folgenden ZRGE FZ RF). Außerdem existiert ein Einheitliches Zollregister für geistiges Eigentum der Mitgliedsstaaten der Zollunion (im Folgenden Einheitliches Register). Allerdings wird bisher das ZRGE FZ RF in großem Umfang genutzt. Nach erfolgreicher Eintragung der Marke im ZRGE FZ RF durch den Rechteinhaber kontrollieren die Zollbehörden im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die Bewegung von Waren, die mit im Register enthaltenen Marken gekennzeichnet sind.

Eine der Voraussetzungen für die Eintragung der Marke ist die Registrierung der Marke in Russland bzw. für Russland. Die Eintragung im ZRGE ZF RF erfolgt auf Antrag des Rechteinhabers oder einer von ihm bevollmächtigten Person unter Beifügung der erforderlichen Dokumente und Angabe der notwendigen Informationen. Die Zollbehörde erhebt für die Eintragung von Marken in das Register keine Gebühr.

Laut Statistik steigt die Anzahl der im ZRGE ZF RF eingetragenen Marken Jahr für Jahr, was die Effektivität dieser Maßnahme belegt. Inzwischen kann von einer stabilen Rechtspraxis russischer Gerichte in Bezug auf die zivilrechtliche Belangung unautorisierter Importeure gesprochen werden, und zwar in Form von Entschädigungszahlungen nach Ermessen des Gerichts in Höhe von bis zu fünf Millionen Rubel für die widerrechtliche Nutzung einer Marke.

Somit ist die Eintragung von registrierten Marken im Zollregister für geistiges Eigentum des Föderalen Zolldienstes der Russischen Föderation ein effektives Mittel im Kampf gegen Parallelimporte.

Alexandra Nechaeva
Juristin

Rödl & Partner

Таможенный реестр как средство для защиты товарных знаков в России

Товарные знаки являются средством индивидуализации, которым предоставляется правовая защита как на национальном, так и на международном уровне посредством их регистрации.

Не стоит недооценивать их значение. Положительная репутация оригинального товара, маркированного товарным знаком высоких стандартов качества и сервиса производителя, и авторизованного им продавца стимулирует потребителя повторно приобретать товар. И напротив, незаконное его использование нивелирует эффект положительной репутации продукции производителя.

Практика показывает, что одной лишь регистрации товарного знака недостаточно, чтобы обеспечить его защиту. Что можно и нужно предпринимать правообладателям для защиты своих интересов и позиций на российском рынке и борьбы с параллельным импортом?

В России понятие «параллельный импорт» законодательно не урегулировано. В специальной литературе оно означает ввоз на территорию РФ оригинальной продукции, маркированной товарными знаками правообладателя, иными лицами, кроме самого правообладателя или уполномоченного им импортера. Параллельный импорт следует отличать от поддельных (контрафактных) товаров.

В этой связи целесообразно упомянуть принципы «исчерпания прав» на товарный знак.

Вопрос о том, будет ли ввоз оригинальной продукции неуполномоченным импортёром нарушением прав правообладателя на товарный знак, зависит от того, каким образом концепция исчерпания прав урегулирована в законодательстве страны-импортёра. Теоретически различают три основные концепции регулирования: международную, региональную и национальную.

Национальное исчерпание прав означает, что при первом импорте товара в страну, где действует национальное исчерпание прав, необходимо получить согласие правообладателя. Даже если товар был выпущен правообладателем за рубежом и несколько раз переходил от одного собственника к другому, для ввоза товара в страну, где действует национальное исчерпание прав, необходимо заручиться согласием правообладателя.

В России в настоящее время действует национальный принцип исчерпания прав. Согласно ст. 1487 ГК РФ, нарушением исключительного права на товарный знак считается использование его другими лицами в отношении товаров, которые были введены в гражданский оборот на территории России не правообладателем или без его согласия.

Указанное выше означает, что всякий раз, когда товар ввозится на территорию РФ, это будет правомерным только при условии наличия согласия правообладателя (даже если товар был приобретен импортёром за рубежом у правообладателя или его дистрибьютора). В случае отсутствия такого согласия использование товарного знака будет незаконным, а ввезённый товар станет считаться параллельным импортом, и правообладатель будет вправе привлечь неуполномоченного импортёра к ответственности, предусмотренной российским законодательством.

Возникает вопрос: как выявить этот параллельный импорт или так называемых серых дилеров? Эффективным средством борьбы с параллельным импортом будет включение товарных знаков в Таможенном реестре объектов интеллектуальной собственности Федеральной таможенной службы Российской Федерации (далее – ТРОИС ФТС России). Помимо этого, существует Единый таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности государств – членов Таможенного союза. Пока на практике активно применяется ТРОИС ФТС России. После того как товарный знак был включен в этот реестр, таможенные органы осуществляют в рамках своей компетенции контроль за перемещением товаров, маркированных этим товарным знаком.

Одним из условий включения товарного знака в ТРОИС ФТС России является его регистрация в Российской Федерации или для Российской Федерации. Включение товарного знака в ТРОИС ФТС России осуществляется на основании заявления правообладателя с приложением необходимых документов и сведений. Плата за включение товарных знаков в ТРОИС ФТС России таможенными органами не взимается.

Статистика показывает, что количество товарных знаков в ТРОИС ФТС России с каждым годом растет, и это лишь подтверждает эффективность данной меры. В настоящее время уже сложилась устойчивая судебная практика российских судов по привлечению неуполномоченных импортеров к гражданско-правовой ответственности в виде выплаты компенсации по усмотрению суда в размере до пяти миллионов рублей за незаконное использование товарного знака.

Таким образом, включение зарегистрированных товарных знаков в Таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности Федеральной таможенной службы Российской Федерации стало эффективным способом борьбы с параллельным импортом.

Александра Нечаева
Юрист

RÖDL & PARTNER

Консалтинговая и аудиторская компания Rödl & Partner представлена 106 филиалами в 49 странах и имеет 4200 сотрудников во всем мире. Компания специализируется на оказании услуг в области права, налогообложения, налогового декларирования, аутсорсинга бизнес-процессов, аудита, управленческого и IT-консалтинга. В России компания Rödl & Partner представлена офисами в г. Москве и г. Санкт-Петербурге.

WWW.ROEDL.COM/RU

FOTO: PANTHERMEDIA.NET / PÉTER GUDELLA

Die erste Eigenproduktion der Chinesen für den heimischen Hochgeschwindigkeitsverkehr: der CRH380A. Werden auch die Züge für das geplante russische Netz mit maßgeblicher chinesischer Beteiligung hergestellt?

Hochgeschwindigkeitsverkehr: Russland stellt die Weichen

Deutsche Branchenführer hoffen auf Aufträge für die Strecke von Moskau nach Kasan

Deutschland hat welche, Spanien, Frankreich, Italien, und China sowieso: Bahnstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Russland könnte sich demnächst zum illustren Kreis dieser Länder gesellen, in denen Züge mit mehr als 250 Kilometern pro Stunde unterwegs sind. Eine endgültige Entscheidung dazu wird noch in diesem Jahr erwartet. Die Planungen laufen seit Jahren, als Pilotprojekt wurde bereits 2013 eine 770 Kilometer lange Neubaustrecke von Moskau nach Kasan auserkoren, die später bis nach Jekaterinburg (1600 Kilometer) und – wenn schon, denn schon – bis nach Peking (7000 Kilometer) verlängert werden könnte. WSM-2 heißt das Vorhaben, was für Wyssokoskorostnaja Magistral (Hochgeschwindigkeitsmagistrale) steht.

Die Bezeichnung deutet darauf hin, dass es auch WSM-1 gegeben hat. Zunächst sollte die erste Rennstrecke nämlich Moskau mit St. Petersburg verbinden, wo Russlands schnellste Züge verkehren: Die Russische Bahn (RSchD) setzt zwischen den beiden Metropolen einen modifizierten ICE von Siemens ein, der auf den Namen „Sapsan“ hört. Jeden Tag fahren in beide Richtungen je zwölf Züge ab. Allerdings schöpfen sie ihr Potenzial längst nicht aus, bei 250 Kilometer pro Stunde ist mit Rücksicht auf die Gegebenheiten der Strecke Schluss. Deren Ausbau wurde zunächst auf Eis gelegt.

Im Blickpunkt steht stattdessen seit geraumer Zeit Moskau – Kasan über Wladimir, Nischnij Nowgorod und Tscheboksary. Zunächst war eine Fertigstellung der Linie bis zur Fußball-WM 2018 ins Auge gefasst, dann jedoch verworfen worden, nachdem sich die Hoffnungen der RSchd auf eine weitgehend staatliche Finanzierung zerschlagen hatten. Nun sollen, wenn alles klappt, ab 2021 Züge mit bis zu 400 Kilometer pro Stunde rollen und die Fahrzeit zwischen den beiden Endpunkten von heute im Schnitt zwölf auf 3,5 Stunden verkürzen. Der Bau könnte 2017 beginnen, sagte Verkehrsminister Maxim Sokolow Mitte Juni, vorausgesetzt, das Finanzierungsmodell erweise sich als tragfähig. Das müssten die Projektdokumentation und ein staatliches Gutachten aber erst noch zeigen. Die Projektierung hatte 2015 ein russisch-chinesisches Konsortium übernommen. Auch die Strecke selbst sollen auf Konzessionsbasis chinesische Unternehmen bauen. Dafür will die China Development Bank laut russischen Medien einen Kredit von 400 Milliarden Rubel gewähren, umgerechnet rund 5,3 Milliarden Euro.

Die Befürworter des Projekts schwärmen von einem gigantischen Infrastrukturprogramm, das es darstelle, vom Beitrag zur Modernisierung des Landes, zum Zusammenrücken der Regionen und zur Mobilität seiner Bevölkerung. Kritiker verweisen vor allem auf die astronomischen Kosten und sind skeptisch, dass mit der Strecke jemals Geld verdient werden kann. Die RSchD beziffert den Investitionsbedarf nach einem Bericht des Wirtschaftsportals RBK mit 1,2 Billionen Rubel (16 Milliarden Euro). Darin inbegriffen ist neben den Baumaßnahmen auch der Kauf von zunächst 42 Hochgeschwindigkeitszügen. Deren Produktion soll in Russland erfolgen und einen Lokalisierungsgrad von mindestens 80 Prozent aufweisen.

Interesse an dem Großauftrag hat der russische Maschinenbauer Sinara aus Jekaterinburg angemeldet. Dafür soll ein Joint Venture mit der China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC), dem mit Abstand größten Schienenfahrzeughersteller der Welt, gegründet werden. Die chinesische Bahn hat sich in ihrem Hochgeschwindigkeitsnetz, dessen erste Strecke 2008 eingeweiht wurde, zunächst adaptierter Technik ausländischer Fabrikate von Bombardier, Kawasaki, Siemens und Alstom bedient. 2010 ging dann mit dem CRH380A ein eigenes Pendant auf seine Jungfernfahrt.

Sinara unterhält in Russland auch ein Joint Venture mit Siemens. Das Unternehmen Uralskije Lokomotiwy in einem Vorort von Jekaterinburg stellt Güterlokomotiven und den Elektrotriebzug „Lastotschka“ her, der auf der Desiro-Plattform von Siemens beruht. Die erste Baureihe mit 54 Zügen wurde aus Krefeld nach Russland geliefert, von der zweiten Baureihe sind seit 2013 bisher mehr als 30 Züge vor Ort produziert worden. Siemens verweist darauf, dass der Lokalisierungsgrad bei Produktionsstart 63 Prozent betragen habe und bis 2017 auf 80 Prozent gesteigert werde. Heute seien rund 100 russische Zulieferer an der Fertigung beteiligt.

Mit solchen Argumenten hat sich auch deutsche Konzern als Hersteller von Zügen für Russlands erste Hochgeschwindigkeitsstrecke ins Spiel gebracht. Eine modernisierte Version des „Sapsan“ könne praktisch schon jetzt angeboten und von Uralskije Lokomotiwy in Russland produziert werden, heißt es bei Siemens Russland in Moskau auf Anfrage. Auch die Wartung sei gewährleistet. Siemens hat soeben ein zweites Wartungsdepot für „Sapsan“ und „Lastotschka“ in St. Petersburg eröffnet. Die „Lastotschka“-Züge werden darüber hinaus in Sotschi und bei Moskau in Schuss gehalten.

Neben der Fahrzeugtechnik und ihrer Wartung kann man sich bei Siemens auch vorstellen, auf anderen Feldern aktiv zu werden, etwa bei der Elektrifizierung und Stromversorgung oder bei Steuersystemen und der Automatisierung, so ein Sprecher. Mitte Juni wurde bekannt, dass Konzern-Chef Joe Kaeser und RSchD-Präsident Oleg Belosjorow am Rande des St. Petersburger Wirtschaftsforums ein Memorandum zur Fortsetzung der Zusammenarbeit im Hochgeschwindigkeitsverkehr unterzeichnet haben.

Siemens ist dabei nicht das einzige deutsche Unternehmen, das sich Geschäfte rund um den Aufbau eines russischen Hochgeschwindigkeits-Streckennetzes verspricht. Unter Schirmherrschaft der Deutsch-Russischen Auslandshandelskammer wurde eigens eine „Deutsche Initiative für Hochgeschwindigkeitsverkehr in Russland“ gebildet. Mitglieder sind neben Siemens weitere namhafte Unternehmen aus der Bahnindustrie sowie Bau- und Finanzwirtschaft wie die Deutsche Bahn, Deutsche Bank, Vossloh und Bauer.

Deutschland verfügt über beträchtliche Erfahrung im Hochgeschwindigkeitsverkehr. Bereits 1991 wurden die Strecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart in Betrieb genommen, auf denen Geschwindigkeiten bis zu 280 Kilometer pro Stunde möglich sind. Die Strecken Siegburg – Frankfurt, Nürnberg – Ingolstadt und Erfurt – Leipzig wurden sogar für Tempo 300 ausgelegt.

Was die russische Variante in jedem Fall von der deutschen und auch der chinesischen unterscheiden soll, sind die Fahrpreise. Alle Angaben dazu sind zum jetzigen Zeitpunkt zwar mit Vorsicht zu genießen, doch RSchD-Vizepräsident Alexander Mischarin versicherte im vergangenen Jahr, die Tickets seien für jeden Geldbeutel erschwinglich. In der preiswertesten von vier Klassen, der sogenannten „Touristenklasse“, sollen sie demnach bei etwa 2000 Rubel für die gesamte Strecke Moskau – Kasan liegen, heute wären das etwa 27 Euro. In Deutschland zahlt man für die Fahrt mit dem ICE auf der vergleichbar langen Strecke Hamburg – München in der zweiten Klasse 142 Euro. Sparangebote kosten je nach Verfügbarkeit zwischen 37 und 115 Euro.

Tino Künzel

Siemens wirbt mit seinem Aushängeschild ICE (Foto) und dessen russischer Modifikation „Sapsan“ um den Auftrag zum Bau eines Hochgeschwindigkeitszuges für Russland.

FOTOS: WIKIPEDIA

Expresszüge im russischen Schienennetz

Sapsan

Der Velaro Rus von Siemens mit dem Zweitnamen „Sapsan“ (Wanderfalke) ist ein ICE mit einigen konstruktiven Besonderheiten. Dazu gehören die russische Spurweite von 1520 Millimetern, das sind immerhin 8,5 Zentimeter mehr als beim Original, und eine dickere Außenhaut gegen strenge Fröste. 2005 bestellte die russische Bahn 60 Stück davon, mit Option für 90 weitere. Tatsächlich gekauft wurden bis heute nur 16. Sie verkehren zwischen Moskau und St. Petersburg, die Fahrzeit liegt bei maximal vier Stunden, während herkömmliche Schnellzüge im Schnitt acht bis neun Stunden brauchen. Nach Bahn-Angaben ist die Auslastung des „Sapsan“ sehr hoch.

Strisch

Basiert auf dem spanischen Talgo 250 und fährt seit 1. Juni 2015 zwischen Moskau und Nischnij Nowgorod. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beträgt 160 Kilometer pro Stunde, wodurch der von einer Lokomotive gezogene „Strisch“ (Mauersegler) die 422 Kilometer in dreieinhalb bis vier Stunden bewältigt, eine Zeitersparnis von ungefähr zwei Stunden gegenüber sonstigen Schnellzügen. Der Fahrplan verzeichnet je sieben Verbindungen in beide Richtungen pro Tag. Jeder Zug besteht aus 18 Waggons, darunter auch fünf Schlafwagen, ein Restaurant- und ein Buffetwagen. Das günstigste Zweite-Klasse-Sitzplatzticket ist nicht teurer als eine Fahrkarte für die in Russlands Zügen gebräuchliche dritte Klasse.

Allegro

Der „Allegro“ verkehrt seit 12. Dezember 2010 zwischen St. Petersburg und Helsinki und kollidierte gleich bei seiner ersten Fahrt mit einem Elch, der sich vielleicht nicht schnell genug auf die neue Zuggeschwindigkeit von bis zu 200 Kilometern pro Stunde auf russischem und 220 auf finnischem Territorium umstellen konnte. Der Schnellzug „Lew Tolstoi“ ist nicht halb so schnell unterwegs. Viermal am Tag fährt der „Allegro“ vom Finnischen Bahnhof in St. Petersburg und genauso oft in der Gegenrichtung ab. Für die 400 Kilometer benötigt er 3:27 Stunden. In sieben Waggons finden 337 Passagiere Platz. Der Zug ist eine Version des Pendolino von Alstom.

Lastotschka

Bei Siemens heißt der Zug Desiro Rus, fürs Volk hat ihn die russische Bahn „Schwalbe“ getauft. Bestimmt ist er für den Nah- und Regionalverkehr und erreicht dabei Geschwindigkeiten von bis zu 160 Kilometern pro Stunde. Während die anderen Expresszüge auf jeweils eine einzige Strecke festgelegt sind, erobert die „Lastotschka“ immer neue Verbindungen von den Drehkreuzen St. Petersburg, Moskau und Jekaterinburg aus. Auch in Südrussland wird der Zug, der in fünf Waggons gut 400 Menschen befördern kann und auch für Doppeltraktion geeignet ist, auf diversen Strecken eingesetzt, darunter in und um Sotschi, wo er schon während der Olympischen Winterspiele 2014 Zuschauer und Teilnehmer zu den Wettkampforten brachte.

FOTOS: WIKIPEDIA (3), TINO KÜNZEL

Высокоскоростное движение в России: поезд тронулся

Ведущие германские компании рассчитывают на заказы для магистрали Москва – Казань

В Германии они уже есть, в Испании, во Франции и в Италии тоже, в Китае тем более. Это железнодорожные трассы с высокоскоростным движением. В ближайшее время и Россия собирается присоединиться к этому избранному кругу стран, где поезда курсируют со скоростью более 250 км/ч. Окончательное решение по данному вопросу ожидается еще в этом году. Проектирование ведется уже несколько лет. В качестве пилотного проекта еще в 2013 году была выбрана железнодорожная линия Москва – Казань протяженностью 770 км, которую в дальнейшем можно было бы продлить до Екатеринбурга (1600 км), а затем – чтобы уж совсем с размахом – и до Пекина (7000 км). Проект получил название ВСМ-2 (сокращение от «Высокоскоростная магистраль»).

Само название указывает на то, что ранее уже была ВСМ-1. Сначала первая скоростная линия должна была соединить Москву с Санкт-Петербургом. Здесь курсируют самые скоростные поезда России: ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) использует между двумя столицами модифицированный вариант немецкого ICE фирмы Siemens, известный под названием «Сапсан». Ежедневно в обоих направлениях курсируют по 12 поездов. Однако они далеко не исчерпывают свой потенциал и не превышают скорость 250 км/ч из-за технических ограничений. Строительство отдельной высокоскоростной дороги было отложено на неопределенное время.

Вместо этого с некоторых пор в центре внимания находится маршрут Москва – Казань, проходящий через Владимир, Нижний Новгород и Чебоксары. Сначала сдача линии планировалась до чемпионата мира по футболу 2018 года, но затем от этого пришлось отказаться после того, как не оправдались надежды РЖД на большие объемы государственного финансирования. И теперь если все получится, то с 2021 года поезда будут двигаться со скоростью до 400 км/ч, а время в пути между начальным и конечным пунктами сократится в среднем с 12 до 3,5 часов. По словам министра транспорта Максима Соколова, строительство может начаться в 2017 году при условии, что схема финансирования будет надежной. Но сначала это должно быть подтверждено проектной документацией и государственной экспертизой. Проектирование было начато в 2015 году российско-китайским консорциумом. Сама магистраль также должна быть построена китайскими компаниями на концессионной ос-

Siemens надеется, что его сверхуспешный ICE и модифицированный вариант – «Сапсан» – убедительный аргумент в пользу того, чтобы именно немецкий концерн получил заказ на производство поездов для ВСМ в России.

ФОТО: ВИКИПЕДИЯ

нове. По сообщениям российских СМИ, для этой цели China Development Bank предоставит кредит в размере 400 миллиардов рублей.

Сторонники проекта говорят о гигантской инфраструктурной программе, которую он предполагает, о вкладе в модернизацию страны и в сближение регионов, о содействии увеличению мобильности населения. Критики указывают в первую очередь на астрономические расходы и не верят, что на этом маршруте можно когда-нибудь заработать. По данным экономического портала РБК, РЖД оценивает необходимые инвестиции на уровне 1,2 триллиона рублей. Кроме строительства сюда входит закупка для начала 42 скоростных поездов. Их производство – таковы требования государства – должно быть налажено в России со степенью локализации не менее 80%.

О своей заинтересованности в крупном заказе заявило российское машиностроительное предприятие «Синара» из Екатеринбурга. Для этого должно быть создано совместное предприятие с China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) – компанией, которая является самым крупным мировым производителем железнодорожного подвижного состава. В своей сети высокоскоростного сообщения, первая линия которой была открыта в 2008 году, китайская железная дорога сначала пользовалась адаптированной техникой зарубежных производителей поездов – Bombardier, Kawasaki, Siemens и Alstom. Затем в 2010 году состоялся первый рейс собственного аналога CRH380A.

В России у «Синары» имеется также совместное предприятие с Siemens. Компания «Уральские локомотивы» в пригороде Екатеринбурга производит грузовые локомотивы и электропоезда «Ласточка», базирующиеся на платформе Desiro фирмы Siemens. Первая партия из 54 поездов была поставлена в Россию из Крефельда; из второй очереди с 2013 года до настоящего времени свыше 30 поездов было произведено непосредственно на месте. Siemens указывает, что степень локализации в начале производства составляла 63%, а до 2017 года увеличится до 80%. Согласно сообщению, сегодня в производстве задействовано около 100 российских поставщиков.

Китайский высокоскоростной поезд CRH380A на перегоне из депо.

С такими аргументами немецкий концерн теперь позиционирует себя и как производитель поездов для первой высокоскоростной магистрали России. Согласно информации, полученной по запросу от «Сименс Россия» в Москве, у немцев есть готовое решение в виде обновленной версии «Сапсана», производство которой можно наладить на мощностях «Уральских локомотивов». Обеспечивается и сервисное обслуживание. Siemens только что открыл в Санкт-Петербурге второе депо по обслуживанию «Сапсана» и «Ласточки». Поезда «Ласточка» также обслуживаются в Сочи и под Москвой.

По словам представителя фирмы, наряду с подвижным составом и его техобслуживанием Siemens готов взять на себя электротехническую часть проекта: электрификацию и электроснабжение, системы управления и автоматизации, связь. В середине июня стало известно, что глава концерна Джо Кезер и президент РЖД Олег Белозёров в рамках экономического форума в Санкт-Петербурге подписали меморандум о продолжении сотрудничества в области высокоскоростного транспорта.

При этом Siemens – не единственная германская компания, которая рассчитывает на сделки в связи с созданием российской сети высокоскоростных железных дорог. Под патронажем Российско-Германской внешнеторговой палаты была создана «Немецкая инициатива по развитию в России высокоскоростных железнодорожных магистралей». Кроме Siemens ее членами стали и другие известные железнодорожные, финансовые и строительные компании – такие, как Deutsche Bahn, Deutsche Bank, Vossloh и Bauer.

Германия обладает большим опытом в области высокоскоростного железнодорожного движения. Еще в 1991 году были введены в эксплуатацию маршруты Ганновер – Вюрцбург и Мангейм – Штутгарт, на которых можно развивать скорость 280 км/ч. Линии Зигбург – Франкфурт, Нюрнберг – Ингольштадт и Эрфурт – Лейпциг рассчитаны даже на скорость движения 300 км/ч.

Что должно в любом случае отличать российский вариант от немецкого и китайского, так это цены на билеты. Конечно же, всю информацию по этой теме в настоящее время следует воспринимать с осторожностью, однако первый вице-президент РЖД Александр Мишарин в прошлом году заверил, что билеты будут доступны для любого кошелька. В самом дешевом из четырех классов, так называемом «туристическом», билет на поезд Москва – Казань должен стоить около 2000 рублей (по нынешнему курсу это 27 евро). В Германии за поездку на ICE по маршруту аналогичной протяженности Гамбург – Мюнхен во 2-м классе пришлось бы уплатить 142 евро. Спецтарифы в зависимости от наличия мест колеблются от 37 до 115 евро.

Тино Кюнцель

ФОТО: ВИКИПЕДИЯ

ФОТО: ВИКИПЕДИЯ (2), ТИНО КЮНЦЕЛЬ (2)

Экспресс-поезда в сети РЖД

«Сапсан»

Поезд Velaro Rus фирмы Siemens (второе название – «Сапсан») представляет собой немецкий ICE с некоторыми конструктивными особенностями. К ним относятся российская колея шириной 1520 мм, что на целых 8,5 см больше, чем у оригинала, и более толстая обшивка для защиты от сильных морозов. В 2005 году «Российские железные дороги» заказали 60 таких поездов с опционом еще на 90 единиц. В действительности же на сегодняшний день закуплено только 16 поездов. Они курсируют между Москвой и Санкт-Петербургом. Время в пути составляет максимум 4 часа, в то время как обычные поезда в среднем идут 8–9 часов. Согласно данным РЖД, заполняемость «Сапсана» очень высокая.

«Стриж»

Разработанный на базе испанского Talgo 250 поезд с 1 июня 2015 года ходит между Москвой и Нижним Новгородом. Максимальная скорость на маршруте равна 160 км/ч, благодаря чему «Стриж» преодолевает расстояние в 422 км за 3,5–4 часа. Экономия времени по сравнению с другими поездами составляет примерно 2 часа. В расписании указано 7 рейсов в день в обоих направлениях. Каждый поезд состоит из 18 вагонов, включая 5 спальных вагонов, вагон-ресторан и вагон-буфет. Базовый тариф для сидячего места 2-го класса не превышает стоимости билета 3-го класса, наиболее распространенного на российских железных дорогах.

«Аллегро»

Поезд представляет собой модификацию Pendolino фирмы Alstom. Он курсирует с 12 декабря 2010 года между Санкт-Петербургом и Хельсинки. В первом же рейсе «Аллегро» столкнулся с лосем, который, похоже, недостаточно быстро сумел привыкнуть к новой скорости движения, составляющей 200 км/ч на российской территории и 220 км/ч на финском отрезке маршрута. Для сравнения: фирменный поезд «Лев Толстой» движется как минимум в два раза медленнее. «Аллегро» отправляется с Финляндского вокзала Санкт-Петербурга 4 раза в день и столько же раз – в обратном направлении из Хельсинки. Расстояние в 400 км поезд преодолевает за 3 часа 27 минут. В 7 вагонах размещается 337 пассажиров.

«Ласточка»

У Siemens этот поезд называется Desiro Rus, а в России – «Ласточка». Он предназначен для пригородных и региональных пассажирских перевозок, при этом его скорость достигает 160 км/ч. В то время как другие железнодорожные экспрессы ездят лишь по одному маршруту, «Ласточка» осваивает всё новые и новые пути из Санкт-Петербурга, Москвы и Екатеринбурга. Этот поезд, который перевозит в 5 вагонах до 400 пассажиров и может эксплуатироваться сдвоенным (из двух сцепленных составов), ходит также на различных маршрутах юга России, в том числе в Сочи и его окрестностях. Там он уже доставлял зрителей и участников к площадкам соревнований во время Олимпийских игр 2014 года.

Aus dem alten Russland ins alte Südtirol – gemütlich mit dem Zug

Adel und Bürgertum, Wissenschaftler, Tuberkulosekranke – Meran in Südtirol erfreute sich in den letzten Jahrzehnten des Zarenreichs großer Beliebtheit bei Russen. Dazu trug maßgeblich auch eine direkte Zugverbindung bei, die bis zum Ersten Weltkrieg existierte. Seit 2010 ist eine Neuauflage unterwegs.

Von Bianca Marabini Zoeggeler und Michail Talalay

Früher einmal war es möglich, von der damaligen russischen Hauptstadt St. Petersburg mit dem in Russland vertraulich „Tschugunka“ genannten Zug direkt nach Meran zu fahren. Mitte des 19. Jahrhunderts hatte die russische Regierung beschlossen, die Bahnlinie St. Petersburg – Warschau bauen zu lassen, um Russland an Westeuropa anzubinden. Auch der Zug nach Meran nahm später diesen Weg. Die Alpen überquerte er auf einer 1867 eingeweihten Strecke über den Brenner von Innsbruck nach Bozen. 1881 war sie um 30 Kilometer bis nach Meran verlängert worden war. Der Bahnbau beschleunigte die Entwicklung im Fremdenverkehr ungemein und förderte Merans Ruf als Kurstadt.

Dreimal die Woche fuhr der Zug um 18.45 Uhr in St. Petersburg ab und kam nach 52 Stunden Fahrzeit über Warschau, Prag, Wien, Innsbruck und Bozen um 22.45 Uhr in Meran an. In Warschau gab es einen Anschluss für den Zug aus Moskau, von wo aus man 56 Stunden Fahrzeit benötigte, um Meran zu erreichen.

Der Express nach Meran verkehrte vom monumentalen Warschauer Bahnhof in St. Petersburg. Das Gebäude war nach Entwürfen von Architekt Ksawerij Skarschinskij 1852/1853 errichtet worden. Die im Renaissancestil gestaltete Fassade hatte einen dreieckigen Giebel und fünf hohe Bogenfenster. Es handelte sich um einen eleganten Bahnhof mit sehr behaglichen Wartesälen und bestens versorgten Buffets. Die Züge auf dieser Strecke bestanden aus üppig eingerichteten Schlafwagen mit bequemen Betten, Mahagoni- und Messingverzierungen sowie schönen Bädern.

Sobald die russischen Feriengäste mit ihrem Gepäck in St. Petersburg einstiegen waren, wurde ihnen ein druckfrisches Exemplar der Meraner Zeitung ausgehändigt. Weiter erhielten sie einen Stadtführer mit detaillierten Angaben

Der Warschauer Bahnhof in St. Petersburg, wo die Zugreise in den Süden einst begann, wurde 2001 geschlossen und zu einem Einkaufszentrum umgebaut.

FOTOS: WIKIPEDIA

Ein paar Nummern kleiner, aber sehr sympathisch: der Bahnhof von Meran.

zum kulturellen Leben und den Beherbergungsmöglichkeiten in der Stadt.

Meran war lange ein ruhiger Ort ohne angemessene Unterkünfte gewesen. Trotzdem hielten sich hier interessante russische Intellektuelle auf: Ärzte, der berühmte St. Petersburger Botaniker Andrej Beketow, der Astronom Otto Wilhelm von Struve, der Goldschmied Peter Carl Fabergé und andere. Ihre Namen sind im Gästebuch in Schloss Tirol verzeichnet.

Bekanntlich machte Kaiserin Elisabeth von Österreich-Ungarn (Sissi) Meran als Kurstadt und Ferienort berühmt, da sie zwei aufeinanderfolgende Winter (1870 und 1871) hier verbrachte. Die Nachricht verbreitete sich in ganz Europa, an allen Höfen und in großbürgerlichen Salons bis ins ferne Russland.

Sehr bald schon wurden Wohngebiete erschlossen, die es gestatteten, der unbekömmlichen Stadtluft zu entfliehen. Das Klima im Hochgebirge nährte im 19. und frühen 20. Jahrhundert auch die Hoffnung, die Jahrhundertgeißel Tuberkulose endlich bezwingen zu können. Immer mehr Besucher kamen aus dem Ausland.

Es entstanden renommierte Gasthöfe, in denen sich die Gäste ebenso wohlfühlen konnten wie in ihren aristokratischen Wohnstätten. Nicht wenige begüterte Feriengäste kauften Villen und Paläste oder ließen sie bauen. Die Stadt wuchs vor allem in der Gegend um den Bahnhof herum und im Ortsteil Obermais. Gleichzeitig kamen Freizeit- und Vergnügungs-, aber vor allem Pflegeeinrichtungen und Gartenanlagen auf.

Die Hotels Emma, Erzherzog Johann, Palace und das Grand Hotel du Meran – Meranerhof öffneten ihre Tore. Den Kurlisten können wir entnehmen, dass nicht nur der russische Adel, sondern auch das Großbürgertum in den besten Gasthöfen der Stadt abstieg.

Im späten 19. Jahrhundert entwickelte sich Russlands Wirtschaft enorm. Aus diesem Grund konnte sich auch die Mittelschicht Ferien im Ausland leisten und wie die Adligen und Reichen an Urlaubsorte mit mildem Klima fahren, etwa Baden-Baden, Karlsbad, Nizza und – Meran.

Zu den vornehmsten Gästen jener Zeit gehörte die russische Großfürstin Alexandra Iosifowna (geborene Alexandra von Sachsen-Altenburg). Die Gattin des russischen Großfürsten Konstantin Romanow, Sohn von Zar Nikolaus I., kam 1896 mit ihrem Gefolge nach Meran und wohnte im Hotel Imperial. 1911 hielt sich Ksenia Alexandrowna, die Schwester des letzten Zaren Nikolaus II., später eine der wenigen Überlebenden der kaiserlichen Familie, mit ihrem Töchterchen Irina und Gefolge drei Wochen lang im Hotel Palace auf.

Der russische Zustrom begann so richtig, als die Eisenbahnlinie St. Petersburg – Meran eröffnet war. In der Saison 1884/1885 stellten die 1023 Russen nach den 3413 Deut-

Wie alles begann

Russlands Weg zum Eisenbahnimperium

Die erste Bahnstrecke Russlands war 25 Werst lang, 26,3 Kilometer. In 35 Minuten legte sie am 11. November 1837 ein Zug zurück, zu dessen Passagieren auch Zar Nikolaus I. gehörte. Die Fahrt ging von St. Petersburg nach Zarskoje Selo, wo sich die Sommerresidenz der Zarenfamilie befand. Auf dem Rückweg drehte der böhmische Ingenieur und Eisenbahnpionier Franz Anton von Gerstner als Lokführer richtig auf, der Zug erreichte Spitzengeschwindigkeiten von über 60 Kilometern pro Stunde und erreichte sein Ziel schon nach 27 Minuten.

Damit war Russland im Bahnzeitalter angekommen. Doch der Katzensprung von St. Petersburg zu den Palästen im Umland war eher eine Attraktion für die bessere Gesellschaft. In ganz andere Dimensionen stieß das Zarenreich mit der Eröffnung der 650 Kilometer langen Verbindung St. Petersburg – Moskau im Jahre 1851 vor. Sie wurde bereits mit einer Spurweite von fünf Fuß (1524 Millimetern) ausgeführt, während die Gleise der ersten Strecke noch mit sechs Fuß bemessen waren, was sich allerdings als unpraktisch erwies. Heute liegt das russische Spurmaß bei 1520 Millimetern, während es in den meisten anderen Ländern 1435 Millimetern beträgt.

Die Niederlage im Krimkrieg und die ökonomische Rückständigkeit veranlassten den Nachfolger von Nikolaus I. auf dem Thron, Reformer Alexander II., den Eisenbahnbau zügig voranzutreiben. Bereits 1862 wurden die Bahnlinien von St. Petersburg nach Warschau, von Moskau nach Nischnij Nowgorod und von Moskau nach Kolomna für den Verkehr freigegeben. 1868 konnte man von Moskau nach Jaroslawl im Norden und nach Kursk im Süden fahren. 1870 war die Bahnlinie von Moskau nach Smolensk fertig, 1875 kam die Strecke von Rostow am Don nach Wladikawkas hinzu.

Mit einer selbst nach heutigen Maßstäben erstaunlichen Geschwindigkeit wuchs das russische Schienennetz in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an und war noch vor dem Ersten Weltkrieg das größte in Europa. Das lag auch an der Transsibirischen Eisenbahn, mit der sich das eiserne Band einmal quer durch Russland ziehen sollte. 1891 wurde der Grundstein für dieses russische Weltwunder in Wladiwostok gelegt. Auf der Strecke waren zeitweise mehr als 100 000 Arbeiter gleichzeitig beschäftigt, fast ausschließlich in Handarbeit. Im Schnitt wurden pro Jahr 740 Kilometer Schienenstrang verlegt.

1904 waren die damalige Hauptstadt St. Petersburg und Wladiwostok erstmals durchgängig per Schiene miteinander verbunden. Weniger als 20 Prozent der Strecke entfallen auf den europäischen Teil Russlands, mehr als 80 Prozent liegen geografisch in Asien. Offiziell beendet waren die Bauarbeiten im Jahr 1916 mit der Einweihung der Amur-Brücke in Chabarowsk. Deshalb wird am 5. Oktober 2016 der 100. Geburtstag der Transsibirischen Eisenbahn gefeiert.

schen und etwa 2600 Personen aus dem Habsburgerreich die drittgrößte Gästegruppe.

Einige russische Feriengäste kamen auch aus den baltischen Provinzen, es handelte sich um russische Staatsbürger deutscher Sprache. Meran war als Ferienort bekannt und es gab sogar regelrechte Wohltätigkeitsprogramme unter russischen Juden, um an Tuberkulose erkrankte Glaubensbrüder in die Alpen schicken zu können.

Im Jahr 1875 gründeten vermögende, in Meran ansässige Russen den Verein Russenkomitee, der von den Spenden seiner Mitglieder lebte, die beschlossen hatten, ein Wohnheim einzurichten, um bedürftigen, an Tuberkulose erkrankten Russen die Genesung in Meran zu ermöglichen.

Im Jahr 1897 wurden für die russischen Gäste die Sankt Nikolaus dem Wundertäter geweihte Kirche sowie das sogenannte Russenhaus Borodina zu Ehren der in Moskau geborenen Gönnerin Nadeschda Borodina eingeweiht. Das Wohnheim war im Sommer geschlossen, aber schon im frühen Herbst füllte es sich mit Feriengästen aus Russland, die zweifelsohne die direkte Bahnverbindung genutzt hatten.

Der letzte Zug brachte sie im Frühsommer 1914 nach Hause zurück. Der Erste Weltkrieg unterbrach die Beziehungen zwischen Tirol und Russland für lange Zeit.

Im Jahr 2010 schickte die russische Eisenbahn den Zug Nr. 17/18 auf die Fahrt von Moskau nach Nizza. Er verkehrt einmal die Woche und benötigt etwa 52 Stunden Fahrzeit – mehr als zwei Tage.

Der Zug besteht aus einem Luxuswaggon, Schlafwagen der 1. und 2. Klasse sowie einem Speisewagen. Er fährt vom Weißrussischen Bahnhof in Moskau ab und hält auf seiner Fahrt nach Nizza in Warschau, Prag, Wien, Bozen, Verona, Mailand und Genua.

Der erste Zug kam am 25. September 2010 am frühen Morgen in Bozen, der Landeshauptstadt Südtirols, an. Was für ein Gefühl, die Ankunft auf der Anzeigentafel lesen zu können! An diesem Morgen war auf dem Bahnsteig vor Gleis 1 ein roter Teppich ausgelegt worden. Die Stadtkapelle trug Tiroler Tracht und spielte Volksweisen auf blitzblank glänzenden Instrumenten. Viele Neugierige waren gekommen, dazu zahlreiche Presseleute, das Fernsehen. Es war ein ergreifender Augenblick: Nach fast 100 Jahren kehrte die Zugverbindung von Russland nach Südtirol zurück. Ein alter Traum schien wahr geworden: Eine Verbindung aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert wurde wieder zum Leben erweckt. Dieser Zug ist für Fremdenverkehr, Kultur, Handel und die Wirtschaft wertvoll, ein Symbol für erneuerte und erstarkte Bindungen zwischen den beiden Ländern.

Der Text enthält Auszüge aus der Publikation „St. Petersburg – Meran. Die Russen kommen!", herausgegeben vom Südtiroler Landesmuseum für Tourismus (Touriseum) und dem Kulturverein Rus'. Eine gleichnamige Wanderausstellung wird im Touriseum noch bis 15. November 2016 gezeigt.

Из старой России в старый Южный Тироль – с комфортом на поезде

Аристократия и буржуазия, ученые, больные туберкулезом – южнотирольский Меран в последние десятилетия существования царской России был популярен у россиян. Этому содействовало прямое железнодорожное сообщение, которое существовало до Первой мировой войны. С 2010 года у поезда, связывавшего этот регион с Россией, есть преемник.

Бьянка Марабини Цёггелер, Михаил Талалай

Когда-то в Мерано или, точнее, в Меран, так как в прошлом официально использовался исключительно немецкий вариант топонима, можно было добраться из столицы России – Петербурга – прямо на поезде по «чугунке» (так стали фамильярно называть в народе новое средство передвижения). Такая возможность возникла с середины XIX века, когда российское правительство решило построить железную дорогу «Санкт-Петербург – Варшава», чтобы связать империю с Западной Европой. Поезд в Меран потом тоже следовал по этому пути. Через Альпы он проехал по открытой в 1867 году железной дороге из Инсбрука в Боцен. В 1881 году от конечной станции была проложена также ветка в Меран, что в 30 км от Боцена. В итоге Меран оказался хорошо связанным с крупнейшими европейскими центрами, и его слава как альпийского курорта стала еще более громкой.

Поезд в Тироль шел три раза в неделю; он отправлялся из Петербурга в 18:45 и после Варшавы, Праги, Вены, Инсбрука и Боцена прибывал в Меран спустя 52 часа, в 22:45. Существовала возможность добраться и из Москвы: вагоны оттуда соединялись с петербургскими в Варшаве, при этом дорога продолжалась для пассажиров на 4 часа дольше.

Из Петербурга поезд в Южный Тироль отправлялся с монументального Варшавского вокзала, возведенного в неоренессансном стиле зодчим К.А. Скаржинским, с элегантными залами ожидания и буфетами. Поезда этой линии отличались удобством и богатыми интерьерами вагонов. Курортное дело было поставлено тщательно: когда русские путешественники садились в поезд до Мерана, загружая свои баулы и саквояжи, им вручали свежий номер местной газеты Meraner Zeitung, а также путеводитель по южнотирольскому го-

Обслуживающий персонал экспресса (начало XX века).

ФОТО: ФОТОАРХИВ ГРУППЫ ЦГАМФФД СПБ

Панорама современного Мерано и окрестностей.

роду с описанием достопримечательностей и гостиниц и с новостями культурной жизни.

Еще до курортного бума в тихий Южный Тироль и в провинциальный Меран добирались представители русского научного и художественного мира, интересовавшиеся Средней Европой. Так, в замке Тироль, интересном памятнике Средневековья, давшем название всему региону, в сохранившейся книге посетителей встречаются имена ботаника Андрея Бекетова, астронома Отто Вильгельма фон Струве, ювелира Петера Карла Фаберже, а также представителей русской знати и чуть позднее – деловых кругов.

Славу Мерана увеличивали и венценосные персоны, особенно легендарная Сисси – императрица Елизавета, – проведшая тут два зимних сезона: в 1870 и 1871 годах. Новость об этом быстро распространилась по европейским салонам вплоть до далекой России.

Русское присутствие особенно быстро стало расти после открытия железнодорожного сообщения между Россией и Тиролем. Уже в зимний сезон 1884–1885 годов россияне вышли, согласно местной периодике, на третье место среди курортников по численности: 1023 человека (3413 немцев и 2600 австрийцев).

Среди именитых курортников из России рубежа XIX–XX веков следует назвать великую княгиню Александру Иосифовну – супругу великого князя Константина, сына императора Николая I, остановившуюся в 1896 году в Меране, как и полагалось членам дома Романовых, с приличной свитой. Великая княгиня жила в роскошной гостинице Imperial.

В 1911 году здесь провела три недели другая великая княгиня – Ксения Александровна, сестра последнего царя, которая несколько лет спустя, после революции в России, осталась одной из немногих уцелевших Романовых. В Меране она остановилась вместе со своей дочерью Ириной и свитой в другой знаменитой гостинице – Palace Hotel.

Среди российских курортников немало было немецкоязычных подданных империи из балтийских провинций – им, вне сомнения, нравилась также родная языковая среда. Как ни удивительно, Меран был широко известен как курорт и среди еврейского населения России – существовали целые благотворительные программы по отправке евреев-туберкулезников в Альпы. Туберкулез считался бичом того времени, и многие больные надеялись излечиться благодаря целебному горному воздуху.

К этому следует добавить очарование Южного Тироля, «средиземноморского балкона» Австро-Венгерской империи, с его величественными Доломитовыми Альпами, пышной растительностью, ухоженными пастбищами и садами, средневековыми замками и храмами. Теперь известия об этом замечательном крае с каждым годом стали распространяться все шире.

В Меране как грибы стали расти отели и санатории разного типа, среди которых выделялись роскошные гостиницы вроде уже упомянутых Imperial и Palace Hotel, а также Hotel Erzherzog Johann и Grand Hotel du Meran – Meranerhof. Последнюю особенно полюбила русская знать. Бывало, что состоятельные россияне даже приобретали здесь виллы – так, граф Алексей Бобринской, замечательный исследователь-этнограф, купил горную дачу.

Все это приводило, в свою очередь, и к урбанистическому развитию самого Мерана: быстро застраивались участки рядом с вокзалом, вырос целый городок в предместье Майя-Басса. Возникали музыкальные залы, разного рода развлекательные учреждения, оборудованные променады. Космополитизм Мерана отражался и в религиозной сфере: помимо исконных католических храмов, здесь действовали евангелическая и русская православная церкви, а также синагога.

Что касается русской церкви, то ее история в этих краях восходит еще к 1875 году, когда в Меране возникло сообщество курортников-соотечественников под названием «Русский Комитет». Оно ставило своей целью создание пансионата для малоимущих больных, а также домовой церкви при нем. В итоге в 1897 году открыл двери известный Русский Дом имени Надежды Бородиной с домовой церковью Святого Николая Чудотворца.

ФОТО: ВИКИПЕДИЯ

Этот пансионат на лето закрывался, но ранней осенью вновь заполнялся курортниками, приезжавшими сюда из России – конечно, поездами. Последний поезд увез их домой в начале лета 1914 года.

С Первой мировой войной связи Тироля и России надолго прервались.

В 2010 году ОАО «Российские железные дороги» запустило поезд № 17/18 по маршруту Москва – Ницца и обратно. Он идет раз в неделю, и его время в пути до конечной станции на Лазурном Берегу – более двух суток (около 52 часов). В его составе – вагон люкс, спальные вагоны 1-го и 2-го класса и вагон-ресторан. Поезд отходит от Белорусского вокзала в Москве и проходит через сердцевину Европы – Варшаву, Прагу, Вену; затем, проехав через Альпы по туннелю Бреннеро, останавливается в итальянских городах Больцано (Боцен), Верона, Милан, Генуя и почти триумфально въезжает в Ниццу.

Первый раз этот необычный состав прибыл в Больцано (Боцен), административный центр региона, ранним утром 25 сентября 2010 года. Было так радостно увидеть на вокзальном табло экзотическую надпись, извещавшую о прибытии поезда „Mosca – Nizza“… В то утро на платформе № 1 на красном ковре выстроился городской духовой оркестр: музыканты в типичных тирольских нарядах и с блестящими инструментами играли народные мелодии. На вокзал прибыло множество людей; помимо зрителей, здесь были и представители прессы и телевидения. И вот поезд пришел. Момент был очень трогательный – спустя сто лет до южнотирольской земли добрался преемник старого поезда «Санкт-Петербург – Меран». Стало действительностью то, что прежде казалось только мечтой, – возрождение железнодорожного сообщения, возникшего еще в конце XIX века.

Текст основан на работе «Санкт-Петербург – Меран. Русские едут», изданной региональным музеем Touriseum в Мерано и Культурной ассоциацией «Русь». Одноименная выставка в Touriseum работает до 15 ноября 2016 года.

Как все начиналось

Путь России к железнодорожной империи

Длина первой железнодорожной линии в России составляла 25 верст, то есть 26,3 км. 11 ноября 1837 года по ней за 35 минут прошел поезд, в числе пассажиров которого был и царь Николай I. Поезд проследовал из Санкт-Петербурга в Царское Село, где находилась летняя резиденция императорской семьи. На обратном пути инженер из Богемии и зачинатель железнодорожного дела Франц Антон фон Герстнер разогнал локомотив на полную мощность, поезд развил максимальную скорость (более 60 км/ч) и уже через 27 минут прибыл в пункт назначения.

Так Россия вошла в эпоху железнодорожного транспорта. Но совсем короткая дорога от Санкт-Петербурга до окрестных имений была скорее аттракционом для высшего общества. Совершенно других масштабов империя достигла в 1851 году с открытием линии Санкт-Петербург – Москва протяженностью 650 км. Она была построена с шириной колеи 5 футов (1524 мм), в то время как у первой линии этот показатель составлял 6 футов, что оказалось непрактичным. Сегодня ширина российской железнодорожной колеи равна 1520 мм, тогда как в большинстве других стран – 1435 мм.

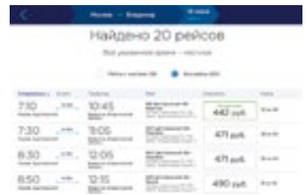
Поражение в Крымской войне и экономическая отсталость страны заставили реформатора Александра II, сменившего на царском троне Николая I, быстро развивать железнодорожное дело в России. Уже в 1862 году в эксплуатацию были введены железнодорожные линии от Санкт-Петербурга до Варшавы, от Москвы до Коломны. В 1868 году можно было проехать из Москвы на север до Ярославля и на юг до Курска. В 1870 году была построена железная дорога из Москвы в Смоленск, в 1875 году добавилась линия от Ростова-на-Дону до Владикавказа.

Во второй половине XIX века сеть российских железных дорог росла с удивительной даже по современным меркам скоростью и перед Первой мировой войной была крупнейшей в Европе. Ведь здесь строилась и Транссибирская магистраль, которая должна была пройти через всю Россию. В 1891 году во Владивостоке было заложено ее первое звено. Временами на укладке линии было занято одновременно более 100 тысяч человек, почти вся работа была ручной. В год укладывалось в среднем по 740 км путей.

В 1904 году тогдашняя столица Санкт-Петербург и город Владивосток были впервые соединены сплошной линией железнодорожных путей. Менее 20% дороги приходилось на европейскую часть России, более 80% географически было расположено в Азии. Строительные работы были официально завершены в 1916 году с открытием моста через Амур в Хабаровске, поэтому 5 октября 2016 года отмечается столетний юбилей Транссибирской железной дороги.

Wegweiser zum elektronischen Ticket

Russland ist auch nicht mehr das, was es einmal war. Ein Fahrkartenkauf – noch vor 10, 15 Jahren fühlte sich das an wie eine Heldentat, zumal für den Ausländer. Wer eine halbe Stunde in der Schlange auf dem Bahnhof zugebracht hatte, ohne dass der Schalter in dieser Zeit eine „technologische Pause“ einlegte, der sagte mit pochendem Herzen sein Sprüchlein auf und hoffte, dass er hinter der Panzerglasscheibe verstanden wurde, während die übrigen Wartenden schon mit den Füßen scharrten. Und heute? Längst können Tickets im Internet gebucht werden, neuerdings sogar für den Bus. Welche Seiten empfehlen sich dafür?



Flugtickets
www.aviasales.ru

Aviasales wertet nach eigenen Angaben die Preise von 250 Händlern aus. Abgedeckt würden damit die Angebote von 728 Fluggesellschaften, heißt es. PR-Manager Janis Dzenis sagt, mehr Tickets für Verkehrsmittel verkauften in Russland nur die Russische Bahn und Aeroflot. Die Suchmaschine ist seit 2008 online und spricht von einer Million Suchanfragen, die täglich auf ihrer Seite getätigt würden, gut die Hälfte davon über Mobiltelefone. Das Volumen des täglichen Ticketverkaufs wird mit 110 Millionen Rubel angegeben. Die Maske von Aviasales verarbeitet auch lateinische Buchstaben, sämtliche Anzeigen sind jedoch auf Russisch. Auf eine englische Spracheinstellung wird verzichtet und stattdessen auf die Partnerseite Jetradar verwiesen.

Bahntickets
www.rzd.ru

Die Webseite der Russischen Bahn (RSchD) lässt kaum Wünsche offen, so dass es keinen vernünftigen Grund gibt, Fahrkarten anderswo zu kaufen. Der Buchungsvorgang ist allerdings selbst mit einiger Übung nicht im Handumdrehen erledigt, denn eine wichtige Besonderheit des Bahnfahrens in Russland besteht darin, dass auf Langstrecken immer – ohne Aufpreis – ein konkreter Platz gebucht wird und dies nur unter Angabe von Passdaten möglich ist. Die werden später beim Einsteigen auf Übereinstimmung mit dem Pass überprüft. Bei der Buchung erfährt der Reisende schon im ersten Schritt, wie viele Tickets in den einzelnen Klassen aller Züge auf der konkreten Strecke verfügbar sind und was sie kosten (ein paar Rubel weniger als am Schalter übrigens). Im nächsten Schritt sieht er eine Übersicht für einzelne Waggons und kann sich jeweils ein Schema mit den freien und belegten Plätzen anzeigen lassen, so dass die Auswahl nicht dem Zufall überlassen wird. Bei nahezu allen Tickets sorgt eine sogenannte „elektronische Registrierung“ dafür, dass es dem Zugpersonal auch auf dem Handy vorgezeigt werden kann. Die Bahnseite spuckt seit kurzem auch Nahverkehrszüge aus. Eine englischsprachige Version (eng.rzd.ru) steht ebenfalls zur Verfügung, sieht allerdings verwirrend anders aus als die russische. Der Weg zur Buchungsmaske führt über den Menüpunkt „Passengers“.

Bustickets
autobus.travel

Zuverlässige Busfahrpläne aus einer Hand zu finden und Tickets online zu buchen, war bisher ein Problem. Tausende Busbetriebe, oft genug am Rande der Legalität und intransparent operierend, machten den Markt völlig unübersichtlich. Bis heute existieren mehr als 30 Buchungssysteme. Die Moskauer Firma Ru-Set hat vorerst zehn davon zusammengeführt und erfasst damit nach eigenen Angaben etwa zwei Drittel aller größeren Busbahnhöfe in Russland. Die Branche sei „im Umbruch“, sagt Ru-Set-Chef Anton Ljotin. „Der Staat hat damit begonnen, stärker zu regulieren. Und auch die Firmen selbst verstehen, dass heute ein anderes Niveau gefragt ist. Die sind selbst daran interessiert, ihre Tickets im Internet anzubieten.“ Ru-Set ist erst vor einem halben Jahr gestartet, die Buchungsmaske war zunächst nur auf Fremdseiten wie bus.vokzal.ru zu finden. Jetzt wird jedoch auch eine eigene Seite betrieben. Zudem können Tickets offline erworben werden: beim Elektronikhändler Swjasnoj, dem Mobilfunkanbieter MTS und demnächst auch in den russischen Postämtern.

Путеводитель по электронным билетам

Россия уже не та, что была раньше. Еще 10–15 лет назад покупка билетов воспринималась как подвиг, тем более для иностранца. Отстоял полчаса в очереди на вокзале, порадовался, если за это время окошко не закрылось на «технологический перерыв», и дрожащим голосом спросил у девушки за бронестеклом, есть ли билетик в нужном направлении и на нужное время, пока остальные уже нервно дышали в спину. А сегодня? Билеты уже давно можно заказывать в Интернете, с недавних пор – даже билеты на автобус. Какие сайты для этого рекомендуются?

Авиабилеты
www.aviasales.ru

Сайт Aviasales, по его собственным данным, анализирует цены 250 дистрибьюторов. Указывается, что сюда входят предложения 728 авиакомпаний. PR-менеджер Янис Дзенис говорит, что больше билетов на транспортные средства в России продают только «Российские железные дороги» и «Аэрофлот». Поисковая система работает онлайн с 2008 года и фиксирует миллион поисковых запросов, выполняемых ежедневно на сайте; практически половина из них поступает с мобильных телефонов. Объем ежедневных продаж билетов указывается на уровне 110 миллионов рублей. Интерфейс сайта Aviasales обрабатывает и латиницу, но вся индикация на экране – на русском языке. Перехода на англоязычную настройку нет, вместо нее имеется ссылка на партнерский сайт Jetradar.

Железнодорожные билеты
www.rzd.ru

На сайте «Российских железных дорог» (РЖД) есть практически всё для удобной самостоятельной покупки билета, так что нет никаких причин делать это в другом месте. Но даже при наличии определенных навыков процесс этот не быстрый, поскольку важная особенность поездок по железной дороге в России заключается в том, что необходимо выбрать конкретное место (без наценки), а это, в свою очередь, требует указания паспортных данных. Позже их проверяют на соответствие паспорту при посадке в поезд. На сайте рядом со списком поездов на конкретный день есть информация о доступных билетах во всех классах и их стоимости (которая, кстати, даже чуть ниже, чем при покупке в кассе). Затем можно перейти дальше и узнавать о наличии билетов уже по вагонам. Схема вагона, на которой отображаются свободные и занятые места, поможет выбрать желаемое. Практически у всех билетов так называемая «электронная регистрация» позволяет не распечатывать их, а предъявлять проводнику на мобильном телефоне или планшете. С недавних пор на сайте РЖД поиск включает также пригородные поезда. Имеется и англоязычная версия сайта (eng.rzd.ru), но она странным образом визуально отличается от русскоязычной. Выход на форму бронирования осуществляется через пункт меню Passengers.

Билеты на автобус
autobus.travel

До сих пор было проблемой найти в одном месте надежное расписание автобусов и бронировать билеты онлайн. Тысячи маленьких контор и «серые» схемы не позволили жить по общим, предсказуемым и прозрачным правилам. По сей день существует более 30 систем бронирования билетов. Московская фирма Ru-Set пока объединила 10 из них и таким образом, по собственным данным, охватывает примерно две трети всех крупных автовокзалов в России. Гендиректор Ru-Set Антон Лётин говорит о «переломном периоде» отрасли: «Государство начало больше регулировать рынок. Сами фирмы тоже понимают, что сегодня требуется новый уровень. Они сами заинтересованы в том, чтобы предлагать свои билеты в Интернете». Как агрегатор систем бронирования Ru-Set начал работать всего полгода назад; сначала интерфейс можно было найти только на чужих сайтах, например на bus.vokzal.ru. Но теперь есть и собственный сайт, хотя он еще сырой. Кроме того, есть возможность приобрести билеты офлайн – в «Связном», в салонах МТС, а скоро это можно будет сделать даже в отделениях Почты России.

ФОТО: ТИНЬКОВЦЕВЪ

MICE: Was Business-Touristen nach Sachsen zieht

Dresdens Schokoladenseite: die Brühlsche Terrasse und Teile der Altstadt am Ufer der Elbe.

Sachsen gilt als eines der besten Ziele für den MICE-Tourismus in Deutschland. Das Land bietet ausgezeichnete Bedingungen für geschäftliche Veranstaltungen und Incentive-Reisen. Sachsen wartet mit einer Vielzahl an Kulturdenkmälern von Weltrang, großartigen Naturlandschaften und einer sehr guten touristischen Infrastruktur auf.

Dresden

Wegen der eleganten barocken Architekturlandschaft seiner Altstadt wird Dresden auch „Elbflorenz“ genannt. Zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten zählen der Zwinger mit der berühmten Gemäldegalerie Alte Meister, die Frauenkirche und die Semperoper, die mit ihrer opulenten Architektur beeindruckt. In dieser Stadt gehen Tradition und Moderne eine harmonische Verbindung ein.

Leipzig

Für viele Gäste beginnt der Besuch der Stadt Leipzig mit dem Hauptbahnhof, der als einer der schönsten in Europa gilt. Nach seiner Rekonstruktion ist er noch attraktiver geworden, denn dort befindet sich nun auch ein dreistöckiges Einkaufszentrum namens Promenaden Hauptbahnhof. Leipzig ist eine musikalische Stadt, wovon das moderne interaktive Bach-Museum zeugt. Die Stadt kann sich auch wahrlich erstaunlicher Sehenswürdigkeiten rühmen, zum Beispiel dem unvergleichlichen Asisi-Panorama, so hoch wie ein neunstöckiges Haus, im Panometer Leipzig, und dem futuristischen Porsche-Werk, wo man die berühmten Modelle Panamera und Cayenne testen kann.

Sächsische Schweiz

Eine ganz besondere Landschaft, die sich im Südosten der Region Dresden befindet. Einerseits sind es kleine Dörfer, umgeben von fruchtbaren Feldern, andererseits steinerne Wände und bizarr geformte Felsen in dichten Tannenwäldern, die sie ausmachen.

Hotels zu attraktiven Preisen

Im Reservierungssystem befinden sich etwa 1000 Objekte in allen Städten Sachsens. Am beliebtesten sind Dresden und Leipzig. Jedoch sollte nicht vergessen werden, dass die Entfernungen zu anderen Städten wirklich nicht groß sind. Sich etwa in Meißen einzuquartieren (in der Nähe der berühmten Porzellanmanufaktur), hat viel für sich.

Mehr als die Hälfte der Hotels in Sachsen haben vier und fünf Sterne, wobei der Standard streng eingehalten wird. Die Zimmer sind allerdings deutlich günstiger als beispielsweise in Bayern.

In Dresden und Leipzig sind internationale Hotelketten wie Marriott, Kempinski, Radisson, Hilton, Swissotel, Mercure, Ramada und Holiday Inn weithin präsent. Zum Beispiel liegt das Swissotel Dresden direkt im Stadtzentrum. Es zeichnet sich durch sein neues Design und die geräumigen Konferenzsäle aus.

Sachsens Gaststättengewerbe

Sie können ein Galadinner in einem traditionellen Restaurant veranstalten, zum Beispiel in Dresden. Daneben gibt es urige Pubs mit exzellentem Bier und hervorragenden Fleischgerichten. Gleichzeitig sind Molekulargastronomie und Nobelrestaurants für Sachsen ganz bestimmt nichts Neues. Steht Ihnen der Sinn nach Livemusik oder einem angesagtem Nachtklub? In Dresden und Leipzig finden Sie mit Sicherheit, was Ihnen und Ihren Mitreisenden zusagt.

Großveranstaltungen in Sachsen

In Sachsen kann man verschiedene Festivals und Events besuchen. Um nur die interessantesten zu nennen: die Flottenparade der sächsischen Dampfschiffe auf der Elbe, die Dresdner Musikfestspiele, die Filmnächte am Elbufer, das Bachfest in Leipzig, die Dresdner Schlössernacht, Canaletto – das Stadtfest Dresden, die Lange Nacht der Wissenschaften in Dresden und Leipzig.

HISTORISCHE FAKTEN

Mitte des 19. Jahrhunderts war Sachsen zweifellos die industriell am meisten entwickelte Region Deutschlands. Typisch waren kleine und mittlere Unternehmen, kleinere Industriezentren, darunter auch auf dem Land.
Beachtlich ist der Einfallsreichtum der Sachsen. So hat sich die Bevölkerung, als die Silbervorkommen im Erzgebirge zur Neige gingen, in kurzer Zeit auf die Produktion von Musikinstrumenten, Spielzeug, Schmuck, Holzschnitzmöbeln und Spitze umorientiert. Die handwerklichen Traditionen sind bis heute erhalten geblieben.
Übrigens gilt Sachsen als Deutschlands Backstube Nummer eins. Das kommt nicht von ungefähr, denn Gebäck und Weihnachtsstollen gelingen hier am besten. Der Stollen kann auf dem Weihnachtsmarkt gekostet werden, der immer im Dezember stattfindet.

FOTO: FREDERIK SCHRADER

FOTO: LEIPZIGER MESSE/ BIRZOSKA

SACHSEN. LAND VON WELT.

Weltbekannte Messen

Sachsen ist berühmt für seine jahrhundertealten Markttraditionen und ein beliebter Schauplatz für bedeutende internationale Messen. Epizentrum dieser MICE-Aktivitäten ist die Leipziger Messe, das weltbekannte Ausstellungsgelände, wo jedes Jahr rund 30 Messen stattfinden.

Leipziger Messe und Kongresszentrum

Leipzigs Messetraditionen reichen bis zur Mitte des 12. Jahrhunderts zurück. Die berühmte Leipziger Messe gilt weltweit als eine der ältesten ihrer Art. Der Messeturm hat eine Höhe von 80 Metern, an ihm ist ein doppeltes „M“ angebracht, was für „Mustermesse“ steht.

Die Ausstellungsfläche der Leipziger Messe beträgt heute über 100 000 Quadratmeter. Ein Fünftel davon nimmt die bis zu 30 Meter hohe Glashalle ein.

Auf dem Messegelände ist außerdem das Congress Center Leipzig (CCL) gelegen, in dem pro Jahr über 100 Veranstaltungen abgehalten werden. Auf vier Etagen bietet es fünf Säle, vier Konferenz- und sechs Seminarräume, vier Bankettsäle und zwei Mehrzweckräume. Im Gebäude können sich gleichzeitig bis zu 4300 Menschen aufhalten.

Internationales Kongresszentrum in Dresden

Am Ufer der Elbe, unweit des historischen Stadtkerns, befindet sich das Internationale Congress Center Dresden (ICD), das von Maritim Hotels und der Messe Dresden betrieben wird.

Die Messe Dresden stellt 32 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche im Innern und 13 500 Quadratmeter im Freien

Die Glashalle und das Kongresszentrum auf dem Gelände der Leipziger Messe.

Hier hat die Natur ihrer Fantasie freien Lauf gelassen: die Felslandschaft der Sächsischen Schweiz mit der Basteibrücke.

zur Verfügung. Dazu kommen vier Mehrzwecksäle sowie das Tagungszentrum Börse Dresden, das rund 100 Jahre alt ist. Es wird auch „Röschenhof“ genannt.

Messe Chemnitz

Die Messe Chemnitz/Chemnitz Arena ist auf dem ehemaligen Wanderer-Werksgelände untergebracht, wo die Geschichte der Automobilproduktion in Sachsen ihren Anfang nahm. Auf 11 000 Quadratmetern finden bis zu 7000 Menschen Platz. Hier werden viele große Sportveranstaltungen und Musikkonzerte ausgerichtet.

Ideen für Incentive-Reisen

Nachfolgend einige Beispiele für Incentive-Reisen-Aktivitäten, die sich an Kunden aus der Wirtschaft richten:

SACHSEN

Bundesland im Osten Deutschlands, an der Grenze zu Tschechien und Polen.
GROSSSTÄDTE: Leipzig, Dresden, Chemnitz.
VERKEHRSGÜNSTIG GELEGENE FLUGHÄFEN: Leipzig, Dresden. Es sind auch Flüge mit einem längeren Transfer (etwa 2 Stunden) von Prag und Berlin möglich.
TOURISTEN AUS RUSSLAND: 44 000 pro Jahr – ungefähr ein Viertel aller russischen Touristen, die Deutschland besuchen.
FLUGZEIT AB MOSKAU: 2,5 Stunden.

T|M|G|S

Die Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH T|M|G|S wird von der sächsischen Landesregierung unterhalten und kümmert sich um die Entwicklung des Fremdenverkehrs. Sie steht russischen Reiseveranstaltern bei der Organisation von Gruppen- und Einzelreisen nach Sachsen zur Seite. Zum Leistungsspektrum von T|M|G|S gehören die Hotelbuchung, die Ausarbeitung des Reiseprogramms, die Organisation von Touren, die Bereitstellung von Fremdenführern, die Abwicklung der Transfers, die Fahrzeuganmietung, die Besorgung von Eintrittskarten für Theater- und Konzertaufführungen, die Vermittlung von Kuraufenthalten, VIP-Service und anderes mehr.

WWW.GO2SAXONY.RU

- Klettersport-Kurse und Free-Climbing in der einzigartigen Felsenlandschaft der Sächsischen Schweiz
- ausgefallene Floßpartys auf der Talsperre Kriebstein
- Rafting in einem der modernsten Kanuparks Europas in Markkleeberg
- Motorboot-, Kajak- und Kanufahrten auf Elbe, Neiße oder im Lausitzer Seenland
- Rennen auf dem Sachsenring mit dem legendären Trabant – dem meistgefahrenen Auto in der DDR
- Ausritte in den Wäldern rund um Schloss Moritzburg, im ehemaligen Jagdrevier der sächsischen Herrscher
- nächtliche Führungen auf dem Flughafen Leipzig inklusive Training zum Brandschutz

Prämienreisen für Mitarbeiter zu Weihnachten

In der Weihnachtszeit ist die Atmosphäre in Sachsen eine ganz besondere. Die Mitarbeiter werden ihre Freude daran haben, in ein wahres Märchen einzutauchen. Sie können

- Touristen offenstehende Werkstätten zur Herstellung von für das Erzgebirge typischen Holzschnitzarbeiten besuchen, zum Beispiel in der Verkaufsausstellung „Stracos Erlebniswelt“ südwestlich von Dresden, wo das ganze Jahr Weihnachten ist.
- beim Backen des Dresdner Christstollens und seiner Verkostung mitmachen.
- eine Pfefferküchlerei in Pulsnitz besuchen, wo die Pulsnitzer Pfefferkuchen gebacken werden, und diese eigenhändig dekorieren.

Hans-Jürgen Goller
Geschäftsführer
Tourismus Marketing Gesellschaft
Sachsen mbH

FOTO: TINO KÜNZEL

ФОТО: МАТТИАС ФРОЙЦИГЕР

MICE: Чем Саксония привлекает деловых туристов

Как место для MICE-туризма Саксония считается одним из лучших в Германии. Здесь созданы прекрасные условия для проведения деловых мероприятий и инсентив-поездок. В Саксонии множество памятников культуры мирового уровня, восхитительные природные ландшафты, развитая туристическая инфраструктура.

Дрезден

За элегантный барочный архитектурный ландшафт старого города Дрезден называют Флоренцией-на-Эльбе. Самые известные достопримечательности: дворец Цвингер, где находится знаменитая Дрезденская картинная галерея, Фрауэнкирхе, здание Земперопер, которое поражает роскошной архитектурой. В городе гармонично сочетаются традиции и современность.

Лейпциг

Для многих гостей города Лейпциг начинается с Главного железнодорожного вокзала, который считается одним из самых красивых в Европе. После реконструкции он стал еще привлекательнее, поскольку там теперь находится трехэтажный торговый центр «Банхофс-променаден».

Лейпциг – музыкальный город, о чем свидетельствует современный интерактивный музей Баха. Славится город и поистине удивительными достопримечательностями, например, уникальной панорамой «Азизи Панометр» высотой с девятиэтажный дом, футуристическим заводом «Порше», где можно протестировать знаменитые модели Panamera и Cayenne.

Саксонская Швейцария

Уникальный ландшафт находится на юго-востоке Дрезденского региона на Эльбе. С одной стороны реки небольшие деревеньки, окруженные плодородными полями, с другой – каменные стены и скалы причудливых форм в густых еловых лесах.

Отельная база с привлекательными ценами

В системах бронирования около тысячи объектов по всем городам Саксонии. Самые популярные – Дрез-

Знаменитая на весь мир дрезденская Опера Земпера, открытая в 1841 году.

Башня на территории Лейпцигской ярмарки видна издалека.

САКСОНИЯ

Восточная земля Германии, на границе с Чехией и Польшей.
КРУПНЕЙШИЕ ГОРОДА: Лейпциг, Дрезден, Кемниц.
НАИБОЛЕЕ УДОБНЫЕ АЭРОПОРТЫ ПРИБЫТИЯ: Лейпциг, Дрезден. Возможны перелеты с более продолжительным трансфером (2 часа) в Прагу и Берлин.
ТУРПОТОК ИЗ РОССИИ: 44 тыс. туристов в год, это примерно четверть всего российского турпотока, отправляющегося в Германию.
ВРЕМЯ ПЕРЕЛЕТА ИЗ МОСКВЫ: 2,5 часа.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В середине XIX в. Саксония, без сомнения, была наиболее промышленно развитым регионом Германии. Там были мелкие и средние предприятия, небольшие индустриальные центры, в том числе деревни.
Примечательна находчивость саксонцев. Например, с истощением запасов серебра в Рудных горах население быстро переключилось на производство музыкальных инструментов, игрушек, украшений, резной мебели, кружев. Ремесленные традиции сохраняются до сих пор.
Кстати, Саксония считается главной пекарней Германии. И это неслучайно, ведь выпечка и рождественские кексы удаются здесь лучше всего. Последние можно попробовать на Рождественской ярмарке, которая ежегодно устраивается в декабре.

ден и Лейпциг, но не стоит забывать, что расстояния до других городов совсем небольшие, можно поселиться, например, в Мейсене (рядом со знаменитой фабрикой фарфора) – очень неплохой вариант.

Больше половины отелей во всей Саксонии категории 4* и 5*, которые строго соответствуют заявленному уровню. Однако номера в них значительно дешевле, чем, например, в Баварии.

В Дрездене и Лейпциге широко представлены такие мировые отельные бренды, как Marriott, Kempinski, Radisson, Hilton, Swissotel, Mercure, Ramada, Holiday Inn. Swissotel Dresden находится в самом центре города и отличается новейшим дизайном и просторными конференц-залами.

Рестораны Саксонии

Вы можете устроить роскошный гала-ужин в традиционном ресторане, скажем, в Дрездене. Кроме этого, к вашим услугам уютные пабы с великолепным пивом и отменными мясными блюдами. Молекулярная кухня и фешенебельные рестораны для Саксонии совсем не новинка. Желаете формат живой музыки или модного ночного клуба? В Дрездене и Лейпциге вы точно найдете то, что будет по душе вашей компании.

Крупнейшие мероприятия в Саксонии

В Саксонии можно посетить различные фестивали и мероприятия. Перечислим самые интересные из них: Саксонский парад пароходов на Эльбе, Дрезденский музыкальный фестиваль, Ночь кино, Фестиваль Баха в Лейпциге, Ночь замков, Каналетто – день рождения Дрездена, Ночь наук в Дрездене и Лейпциге.

ФОТО: LEIPZIGER MESSE / GRUBITZSCH

САКСОНИЯ – ЖЕМЧУЖИНА МИРА.

Всемирно известные выставки

Саксония славится многовековыми ярмарочными традициями и стала популярным местом для проведения крупных международных выставок. Эпицентр этой MICE-активности – всемирно известный выставочно-конгрессный центр Лейпцигская ярмарка, где ежегодно проходят около 30 выставок.

Лейпцигская ярмарка и конгресс-центр

Выставочные традиции Лейпцига уходят корнями в середину XII в. Широко известный комплекс Лейпцигская ярмарка считается одним их старейших в мире. На здании ярмарочной башни высотой 80 м установлена двойная буква «М», которая означает Mustermesse («выставка образцов»).

Сегодня на Лейпцигской ярмарке площадь выставочных павильонов составляет более 100 тыс. кв. м. Из них пятая часть приходится на уникальный павильон-вестибюль под стеклянной крышей высотой почти 30 м.

На его территории также находится Congress Center Leipzig (CCL), где ежегодно проходит более 100 мероприятий. В четырехэтажном комплексе пять залов, четыре конференц-зала, шесть залов для проведения семинаров, четыре банкетных, а также два многофункциональных помещения. Общая вместимость конгресс-центра составляет 4,3 тыс. человек.

Дрезденский международный конгресс-центр

На берегу Эльбы недалеко от исторического центра расположен конгресс-центр Internationales Congress Center Dresden (ICD) под управлением Maritim Hotels и выставочного центра «Мессе Дрезден».

«Мессе Дрезден» предоставляет 32 тыс. кв. м рабочего выставочного пространства во внутренних помещениях и 13,5 тыс. кв. м под открытым небом. Плюс к этому четыре многофункциональных зала, а также конгресс-центр «Дрезденская биржа», которому около ста лет. Его называют «Розовый двор».

T|M|G|S

Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH или T|M|G|S – организация по развитию туризма при правительстве Саксонии. Она осуществляет поддержку российских туристических компаний при организации группового и индивидуального туризма в Саксонии. T|M|G|S предлагает различные виды услуг: бронирование мест в отелях, формирование программ, проведение экскурсий, услуги гидов, организацию трансферов, аренду транспорта, приобретение билетов в театры и концертные залы, содействие в лечении на саксонских курортах, разнообразные VIP- услуги и многое другое.
WWW.GO2SAXONY.RU

Выставочный комплекс в Кемнице

Местный выставочный комплекс Chemnitzer Messe/ Chemnitz Arena расположен в бывших помещениях завода Wanderer-Werke, где началась история автомобилестроения в Саксонии. В его залах площадью 11 тыс. кв. м могут разместиться до семи тысяч человек. Здесь проходят многие крупные спортивные мероприятия и музыкальные концерты.

Идеи для инсентива

Варианты активных инсентив-туров для корпоративных клиентов:

- курсы скалолазания и Free-Climbing в уникальных скалистых ландшафтах Саксонской Швейцарии;
- необычная вечеринка на плоту на водохранилище Крибштайн;
- рафтинг в самом лучшем в Европе каноэ-парке в Маркклееберге;
- путешествия на моторных лодках, байдарках и каноэ по рекам Эльбе, Нейсе или по озерам Лаузитцер, Зееланд;
- гонки по трассе Саксенринга на легендарых трабантах – самых распространенных автомобилях в ГДР;
- прогулки верхом по лесам вокруг замка Морицбург, в бывших охотничьих угодьях саксонских правителей;
- ночная экскурсия по аэропорту Лейпцига, включая тренинг по противопожарной безопасности.

Поощрительные поездки сотрудников на Рождество

На Рождество атмосфера в Саксонии особенная, сотрудникам будет приятно окунуться в настоящую праздничную сказку. Они могут:

- посетить открытые для туристов мастерские по производству оригинальных деревянных резных изделий, типичных для Рудных гор, например, музей-магазин «Штракос Эрлебнисвельт»/Stracos Erlebniswelt к юго-западу от Дрездена, где круглый год Новый год;
- поучаствовать в процессе выпечки дрезденского рождественского кекса «Дрезднер кристштоллен» (Dresdner Christstollen) и его дегустации;
- побывать в пряничной пекарне в Пульснице – Pulsnitzer (Pfefferkuchenwerkstatt) и собственноручно украсить пряники.

Ханс-Юрген Голлер
Генеральный директор
Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH

Deutschland-Touristen aus Russland: Die Ruhe nach dem Sturm

Jahrelang ging es nur aufwärts: Die Zahl der russischen Touristen in Deutschland stieg und stieg. Doch neuerdings meiden die Russen massenhaft das Ausland und machen lieber in der Heimat Urlaub. Herrscht deshalb Katerstimmung bei der Moskauer Auslandsvertretung der Deutschen Zentrale für Tourismus? Leiterin Alla Belikova gibt sich trotz des Rückschlags kämpferisch.

Alla Belikova holt russische Touristen nach Deutschland.

SECHSTER REKORD IN FOLGE

In Deutschland wurden 2015 erneut mehr touristische Übernachtungen als im Jahr zuvor gezählt. Laut Statistischem Bundesamt stieg die Zahl auf 436,2 Millionen. Das war bereits das sechste Wachstumsjahr in Folge. Reisende aus dem Inland sorgten für den Löwenanteil der Übernachtungen, nämlich 356,5 Millionen. Gäste aus dem Ausland steuerten die übrigen 79,7 Millionen bei, ein Plus von fünf Prozent. In der Hitliste der Herkunftsländer legten die ersten 14 zu, einzig Russland auf Platz 15 sackte ab.

Frau Belikova, was macht Deutschland zum Reiseland, als das Sie es bewerben?
Deutschland hat ein unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis. Man bucht ohne Bedenken in einem Drei-Sterne-Hotel und weiß, dass man sich auf die Qualität verlassen kann. Die touristische Infrastruktur in Deutschland ist top. Das Land hat auch nicht nur ein Thema wie Kenia die Safari und ist nicht so saisonal geprägt wie Österreich mit dem Wintersport. Es hat Jung und Alt, Reisenden mit kleinem oder mit großem Geldbeutel das ganze Jahr über viel zu bieten.

Was sind das für Russen, die als Touristen nach Deutschland kommen?
Früher waren es überwiegend Neureiche, die man schon von weitem erkannt hat. Sie zeichneten sich dadurch aus, dass sie weder Kultur noch Feingefühl hatten. Im Restaurant haben sie immer das Teuerste auf der Karte bestellt, zum Beispiel Bordeaux-Wein und Austern, obwohl das überhaupt nicht zusammenpasst. Ich habe damals bei Kempinski Hotels in Berlin gearbeitet und weiß, wovon ich rede. Aber das ist 15, 20 Jahre her. Seitdem hat eine Evolution stattgefunden. Wenn heute junge Russen aus der Hipster-Szene nach Deutschland reisen, dann sind sie nicht von Leuten aus anderen Ländern unterscheiden. Sie haben alle Gadgets, sprechen Englisch. Was Familien betrifft, so wollen viele Eltern ihren Kindern europäische Geschichte zeigen. Sie nehmen sich einen Fremdenführer, sind intellektuell sehr interessiert.

Was mögen die Russen an Deutschland?
In Russland hat man von Deutschland und den Deutschen überhaupt ein sehr positives Bild. Die Deutschen lügen nicht, sie sind pünktlich, strukturiert, so die allgemeine Meinung. Deutsche Autos, deutsche Straßen – das hat alles einen guten Ruf. Russische Männer begeistern sich für Mercedes und BMW. Es gab Zeiten, da galten die Deutschen als reserviert und ein bisschen langweilig, aber spätestens seit der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 weiß man: Die können auch feiern.

Die Übernachtungszahlen von Russen in Deutschland haben sich zwischen 2005 und 2013 verdreifacht und sind mit Ausnahme des Krisenjahres 2009 jedes Jahr gestiegen, teils mit über 20 Prozent pro Jahr. Dann ging es ähnlich steil wieder nach unten: 2014 mit einem Minus von 7,5 Prozent, 2015 gar von 29,4 Prozent. Verlieren Sie als jemand, dessen Job es ist, für den Tourismusstandort Deutschland zu werben, nicht langsam die Lust? Schließlich können Sie die Faktoren, die für diesen Abwärtstrend verantwortlich sind, kaum beeinflussen.
Nein, an unserer Motivation hat sich nichts geändert. Wir vergleichen uns mit anderen Ländern in Europa – und die haben 2015 noch stärker verloren: Frankreich 34 Prozent, Italien und Österreich je 35 Prozent. Es hat also keine Nachfrageverschiebung gegeben. Der Einbruch, von dem wir sprechen, hat auch nichts mit Politik zu tun, mit Sanktionen oder Flüchtlingen, sondern nur mit der Schwäche der russischen Währung: Den Menschen steht in Euro weniger Einkommen zur Verfügung.

Aber rund 1,7 Millionen Übernachtungen im vergangenen Jahr sind immer noch viel Aufkommen. Und die Russen geben nach wie vor überdurchschnittlich viel Geld bei ihren Reisen aus, in Deutschland liegen sie auf Platz sieben bei den Pro-Kopf-Ausgaben.

Aeroflot fliegt zehn deutsche Städte an, erst am 17. Juni wurde eine neue Direktverbindung zwischen Kasan und Frankfurt/Main eröffnet. Die Billigfluggesellschaft Pobeda, eine Tochter von Aeroflot, hat seit dem Frühjahr Köln und Memmingen im Programm – und meldet eine Auslastung von 80 Prozent auf diesen Strecken. Es passiert also viel, wir sind optimistisch. Ich hoffe, dass sich der Rubel wieder erholt und die Russen ihre Reiseträume verwirklichen können.

FOTOS: DEUTSCHE ZENTRALE FÜR TOURISMUS

ÜBERNACHTUNGEN IN DEUTSCHLAND NACH HERKUNFTSLÄNDERN

	Land	Übernachtungen 2015	+/– zu 2014 (%)
1.	Niederlande	11 172 708	+1,6
2.	Schweiz	6 354 186	+6,4
3.	USA	5 600 424	+8,5
4.	Großbritannien	5 541 744	+7,4
5.	Italien	3 786 041	+3,5
6.	Österreich	3 663 281	+2,9
7.	Dänemark	3 290 463	+5,0
8.	Frankreich	3 259 161	+1,3
9.	Belgien	3 037 098	+2,4
10.	Spanien	2 651 837	+24,2
11.	China	2 538 789	+24,8
12.	Polen	2 503 335	+2,2
13.	Arabische Golfstaaten	2 191 733	+17,7
14.	Schweden	1 790 542	+3,7
15.	Russland	1 691 709	–29,4

Quelle: Statistisches Bundesamt

Einstweilen verzeichnet Russland einen Boom im Inlandstourismus. Wie bewerten Sie das?
Das ist eine normale und gesunde Entwicklung, über die wir uns freuen. In Deutschland zum Beispiel kommen nur 20 Prozent der Touristen aus dem Ausland. 80 Prozent des Aufkommens und damit auch des Geldes generieren die Deutschen selbst.

Neben Urlaubsreisen erfährt auch eine andere Sparte immer mehr Aufmerksamkeit: Russen fahren nach Deutschland, um sich in ärztliche Behandlung zu begeben. Von welcher Größenordnung ist da die Rede?
Die Deutsche Botschaft in Russland hat 2015 ungefähr 30 000 medizinische Visa ausgestellt. Wir sprechen von Medizintourismus, damit ist die Leistungsmedizin gemeint, und Gesundheitstourismus, also Kuren und Gesundheitsvorsorge. Die Russen vertrauen der Medizin in Russland nicht. Wer erfährt, dass er schwer krank ist, will sofort eine zweite Meinung haben. Um diese Nachfrage herum hat sich eine Industrie gebildet. In Deutschland, das ein Superimage als Medizinstandort hat, sind inzwischen eine Reihe von Kliniken wie etwa die Unikliniken in Freiburg, Heidelberg und Dresden oder Vivantes in Berlin darauf eingestellt, in großem Stil Patienten aus Russland aufzunehmen. Das lohnt sich auch für die Krankenhäuser selbst, die einen Koeffizienten zwischen drei und sechs auf den Normaltarif anwenden und über Wahlleistungen viel Geld verdienen können, das dann ins Personal und in die Forschung investiert wird. Häufig ist der Ablauf so, dass ein Patient in Deutschland operiert und dann zu Hause in Russland weiterbehandelt wird. Mit Tourismus im engeren Sinne hat das natürlich eher wenig zu tun.

Das Interview führte Tino Künzel.

Bayern mit seiner Landeshauptstadt München ist bei russischen Touristen das beliebteste deutsche Bundesland.

Туристы из России в Германии: затишье после бури

Мечта российских водителей: немецкий автобан.

Много лет показатели только росли: число российских туристов в Германии постоянно увеличивалось. Но с недавних пор многие россияне избегают поездок за границу и предпочитают проводить отпуск у себя на родине. Не портит ли это настроение сотрудникам московского офиса Национального комитета Германии по туризму (Deutsche Zentrale für Tourismus)? Несмотря на негативный тренд, руководитель представительства Алла Беликова настроена позитивно.

Госпожа Беликова, что делает Германию той благоприятной для туризма страной, которую вы рекламируете?
Германия – это непревзойденное соотношение цены и качества. Люди, не сомневаясь, бронируют трехзвездочные гостиницы в Германии и знают, что могут рассчитывать на качество. Туристическая инфраструктура в Германии превосходна. В стране имеется не одно туристическое направление (как, например, сафари в Кении), к тому же Германия не настолько сезонно ориентирована, как, скажем, Австрия с ее зимними видами спорта. Она в течение всего года может многое предложить как молодому, так и старшему поколению туристов, вне зависимости от толщины их кошелька.

Какие россияне посещают Германию?
Раньше это были преимущественно «новые русские», которых было видно издалека. Ни культуры, ни такта. В ресторане они всегда заказывали все самое дорогое, например вино бордо и устриц, хотя это невозможное сочетание. Я тогда работала в Kempinski Hotels в Берлине и знаю, о чем говорю. Но это было 15–20 лет назад. С тех пор произошла эволюция. Если сегодня в Германию приезжают молодые российские хипстеры, то их невозможно отличить от людей из других стран. У них есть все гаджеты, они говорят по-английски. Что касается семей, то многие родители хотят показать своим детям европейскую историю. Они берут экскурсовода, очень заинтересованы в интеллектуальном постижении страны.

Что нравится россиянам в Германии?
В России о Германии и о немцах вообще существует очень позитивное представление. Общее мнение таково, что немцы не обманывают, они пунктуальны, организованны. Немецкие автомобили, немецкие дороги – все это имеет очень хорошую репутацию.

ФОТО: НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ГЕРМАНИИ ПО ТУРИЗМУ

ТУРИСТЫ ИЗ ДРУГИХ СТРАН В ГОСТИНИЦАХ И КЕМПИНГАХ ГЕРМАНИИ

	Страна	Ночевки в 2015 г.	+/– от 2014 г. (%)
1.	Нидерланды	11 172 708	+1,6
2.	Швейцария	6 354 186	+6,4
3.	США	5 600 424	+8,5
4.	Великобритания	5 541 744	+7,4
5.	Италия	3 786 041	+3,5
6.	Австрия	3 663 281	+2,9
7.	Дания	3 290 463	+5,0
8.	Франция	3 259 161	+1,3
9.	Бельгия	3 037 098	+2,4
10.	Испания	2 651 837	+24,2
11.	Китай	2 538 789	+24,8
12.	Польша	2 503 335	+2,2
13.	Страны Персидского залива	2 191 733	+17,7
14.	Швеция	1 790 542	+3,7
15.	Россия	1 691 709	–29,4

Источник: Федеральное ведомство статистики

Российские мужчины любят автомобили Mercedes и BMW. Были времена, когда немцы считались скованными и немножко скучными, но после чемпионата мира по футболу 2006 года все знают: немцы тоже умеют праздновать.

С 2005 по 2013 год число ночевок россиян в гостиницах Германии выросло втрое и, за исключением кризисного 2009 года, росло каждый год, иногда более чем на 20 % в год. Потом показатели столь же резко пошли вниз: в 2014 году спад составил 7,5 %, а в 2015-м – целых 29,4 %. Не опускаются ли у вас руки? Вы ведь не можете влиять на причины этого спада.
Нет, в нашей мотивации ничего не изменилось. Мы сравниваем себя с другими странами Европы, и получается, что они в 2015 году пострадали больше: Франция – на 34 %, Италия и Австрия – на 35 % каждая. Так что не произошло никакого сдвига в спросе. То резкое падение, о котором мы говорим, вызвано не политикой, санкциями или потоком беженцев, а лишь слабостью российской валюты: у людей снизились доходы в евро.

Однако почти 1,7 миллиона ночевок в гостиницах в прошлом году – все-таки большая цифра. И объем денег, потраченных россиянами в поездках, по-прежнему выше среднего уровня: по денежным затратам на человека они занимают в Германии 7-е место.

«Аэрофлот» летает в 10 городов Германии, а 17 июня был открыт новый прямой авиамаршрут между Казанью и Франкфуртом-на-Майне. Весной в программе бюджетной авиакомпании «Победа» – дочернего предприятия «Аэрофлота» – появились Кёльн и Мемминген, и сообщается о 80 %-ной загрузке на этих маршрутах. Так что новостей много, мы настроены оптимистично. Надеюсь, что курс рубля восстановится и россияне смогут осуществить те поездки, о которых они мечтают.

ШЕСТОЙ РЕКОРД ПОДРЯД

В 2015 году в Германии вновь был отмечен рост числа ночевок в гостиницах по сравнению с предыдущим годом. По данным Федерального ведомства статистики, этот показатель повысился до уровня 436,2 миллиона. Это уже шестой рекорд подряд. Львиную долю от общего числа составили сами немцы (356,5 миллиона), на гостей из-за рубежа пришлось 79,7 миллиона, что означает прирост в 5 %. В списке основных стран, из которых приезжали туристы, первые 14 увеличили свои показатели, в отличие от России, которая опустилась на 15-е место.

Пока что в России отмечается бум внутреннего туризма. Как вы это оцениваете?
Это нормальная и здоровая тенденция, которая нас радует. В Германии, например, лишь 20 % туристов приезжают из-за границы. 80 % спроса и, соответственно, доходов обеспечивают сами немцы.

Кроме стандартного туризма все большее внимание привлекает другая сфера: россияне едут в Германию на лечение. О каком порядке цифр здесь идет речь?
В 2015 году посольство Германии в России выдало почти 30 тысяч медицинских виз. Под медицинским туризмом мы подразумеваем медицинские услуги и оздоровительный туризм, то есть лечение и профилактические оздоровительные мероприятия. Россияне не доверяют медицине в своей стране. Узнав о наличии тяжелого заболевания, человек сразу хочет узнать мнение других специалистов. Вокруг этого спроса сложилась целая индустрия. В Германии с ее превосходной репутацией в области лечения такие медицинские центры, как, например, университетские клиники во Фрайбурге, Гейдельберге и Дрездене или Vivantes в Берлине, уже создали все условия для приема пациентов из России. Это выгодно и для самих больниц, которые применяют коэффициенты от 3 до 6 по отношению к стандартному тарифу и могут зарабатывать большие деньги за счет выборочных услуг, а затем инвестируют их в персонал и исследования. Часто пациент оперируется в Германии, а затем продолжает лечение в России. Разумеется, это уже имеет мало общего с туризмом в традиционном смысле слова.

Интервью взял Тино Кюнцель

Bekleidungsindustrie: Russland ist das neue China

Der Absatz von Textilien und Bekleidung wird 2016 in Russland weiter zurückgehen. Die Produktion legt jedoch zu. Aufgrund der starken Rubelabwertung der letzten zwei Jahre haben sich Rahmenbedingungen für die Textil- und Bekleidungsindustrie komplett geändert. Einerseits führen sinkende Realeinkommen zu einer nachlassenden Nachfrage. Andererseits sind die Lohnstückkosten unter asiatische Vergleichswerte gesunken.

Von Ullrich Umann und Edda Wolf (GTAI)

Aufgrund des niedrigen Rubelkurses ist es seit 2015 für in- und ausländische Textil- und Bekleidungsfirmen günstiger geworden, in Russland zu produzieren. Die in US-Dollar umgerechneten Lohnstückkosten liegen infolge der Rubelabwertung aktuell um 10 bis 15 Prozent unterhalb des Vergleichswerts in China. Dort beträgt der Durchschnittslohn einer Arbeiterin in der Nähindustrie zurzeit 300 bis 350 Dollar, in Russland sind es 185 bis 230 Dollar (12 000 bis 15 000 Rubel).

Produktionsverlagerung nach Russland setzt ein

Die ersten in- und ausländischen Markenhersteller von Bekleidung haben reagiert und verlagern Produktionskapazitäten aus Asien nach Russland oder vergeben Aufträge an russische Bekleidungshersteller, wie die Tageszeitung „Iswestija“ berichtet. Dazu zählen die Unternehmen Rostech (Marken: Dikaja Orchideja, Bjustje, Defile, Grand Defile), Sportmaster, Melon Fashion Group (befree, Zarina, Love Republic), Finn Flare und Kira Plastinina.

„Vor ein paar Jahren haben wir in Russland 20 bis 30 Prozent unserer Kollektion produziert, 2015 waren es schon bis zu 40 Prozent und jetzt liegen wir bei etwa 70 Prozent“, berichtet der kaufmännische Direktor von Kira Plastinina Stil, Wladimir Romanow. Dafür baute das Unternehmen eine eigene Produktion in einem Industriepark in Osery bei Moskau auf.

Weitere Markenhersteller und -händler wie Zara (spanische Inditex), Sela, Baon, Gloria Jeans, Modis, Lamoda, Lady & Gentleman, Kenguru und Sneschnaja Korolewa schauen sich nach Möglichkeiten zur Produktionsverlagerung nach Russland um. Das Ministerium für Industrie und Handel führt intensive Gespräche mit Zara, H&M, Benetton, Decathlon, Sportmaster und IKEA (Heimtextilien). Künftig will etwa IKEA nach eigenen Angaben bis zu 40 Prozent seines Sortiments von russischen Firmen herstellen lassen.

Rostech plant, die Herstellung von Damenunterwäsche auf acht Millionen Stück zu verdoppeln. Aktuell werden dafür zwei Betriebe im Gebiet Smolensk angemietet. In Reparaturarbeiten und die Produktionsvorbereitung investiert Rostech etwa 60 Millionen Rubel. Zwei weitere Nähereien in den Gebieten Moskau und Smolensk sind bereits für Rostech tätig. Auftragsproduktionen in China und in den baltischen Staaten will das Unternehmen dagegen aufkündigen.

Die Franchisekette Finn Flare (Finnland) mietete Anfang 2016 bei Moskau eine Fabrik mit 500 Quadratmetern Fläche an, renovierte sie und installierte Ausrüstung. Man habe zwölf Millionen Rubel investiert, sagt Generaldirektorin Ksenija Rjasowa. In der Nähfabrik sollen jährlich 40 000 bis 60 000 Stück Bekleidung hergestellt werden. Anfang 2016 besaß Finn Flare 143 Geschäfte in Russland (54 als Franchise).

Hersteller von Sportbekleidung erhöhen Produktionsanteil in Russland

Sportmaster hat seit Ausbruch der Rubelkrise damit begonnen, einen Teil seiner Aufträge bei russischen Unternehmen zu platzieren. Zurzeit kommen 15 Prozent der Bekleidung und Schuhe aus russischer Produktion. Die Handelskette besitzt Geschäfte der Marken Sportmaster (460), Ostin (760) und Funday (60).

Die Gruppe MMD Wostok i Sapad, die zur Unternehmensgruppe Bosco di Ciliegi gehört, beabsichtigt, eine eigene Fabrik zur Produktion von Sportbekleidung im Industriepark Kameschkowo im Gebiet Wladimir einzurichten. Die notwendigen Investitionen belaufen sich auf eine Milliarde Rubel, davon sind 200 Millionen Rubel Eigenmittel, etwa 400 Millionen Rubel sind beim Fonds zur Entwicklung von Monostädten beantragt.

Sogar Pierre Cardin führe Gespräche mit großen russischen Bekleidungsherstellern über eine Lizenzproduktion, sagte Designer Rodrigo Basilikati im März 2016. Bislang stützt sich das Modehaus auf zehn eigene Geschäfte und Lizenznehmer aus Deutschland, Italien und den USA.

Die meisten Nähaufträge wurden bisher in China platziert. Künftig ist verstärkt mit Firmen aus Vietnam, Bangladesch, Indien, Malaysia und Indonesien zu rechnen. Die Eurasische Wirtschaftsunion und Vietnam haben ein Freihandelsabkommen geschlossen.

Importabhängigkeit bei Stoffen und Zubehör als Kostenrisiko

Durch die Fertigung in Russland entfallen das Wechselkursrisiko und Transportkosten. Aber ein Kostenrisiko bleibt: Für das Nähen von Bekleidung in Russland können nicht alle Stoffe und Materialien aus inländischen Quellen bezogen werden, sondern müssen zu 65 Prozent im Ausland eingekauft werden. Die technische Ausrüstung wird sogar zu 100 Prozent importiert. Das ist und bleibt auf absehbare Zeit ein Kostenrisiko in Abhängigkeit von der weiteren Wechselkursentwicklung.

Hauptlieferländer für Fasern, Stoffe, Garne, Knöpfe und Accessoires waren bislang China und die Türkei. Doch seit der Verschlechterung der staatlichen Beziehungen zur Türkei wird in Russland mit Hochdruck daran gearbeitet, sich von dieser Lieferabhängigkeit schrittweise zu befreien.

Antikrisen- und Entwicklungsprogramm für die Leichtindustrie

Die russische Regierung hat im Frühjahr 2016 eine „Strategie zur Entwicklung der Leichtindustrie bis zum Jahr 2025“ und ein „Föderales Programm zur Unterstützung der Unternehmen der Leichtindustrie“ aufgelegt. Es kommt auch den landesweit rund 1000 Firmen zugute, die Bekleidung, Textilien, Schuhe und Lederwaren herstellen.

Текстильная промышленность: Россия – новый Китай

Сбыт текстильной продукции и одежды в 2016 году в России продолжит снижаться. А вот производство растет. Из-за сильной девальвации рубля за последние два года конъюнктура в текстильной и швейной промышленности полностью изменилась. С одной стороны, сокращение реальных доходов вызывает снижение спроса. С другой – затраты на оплату рабочей силы упали ниже уровня аналогичных показателей в Азии.

Ульрих Уманн и Эдда Вольф (GTAI)

ФОТО: ТИНЮКЮНЕЛЬ

Магазин испанской сети Zara в московском торговом центре «Европейский».

С 2015 года из-за низкого курса рубля для отечественных и зарубежных текстильных и швейных фирм стало дешевле производить продукцию в России. Вследствие снижения курса рубля выраженные в долларах США затраты на единицу продукции в настоящее время на 10–15 % ниже аналогичных показателей в Китае. Там средняя заработная плата в швейной промышленности составляет в настоящее время от 300 до 350 долларов, а в России – от 185 до 230 долларов (12–15 тысяч рублей).

Начинается перенос производства в Россию

Как пишет газета «Известия», первые отечественные и зарубежные производители брендовой одежды уже отреагировали и переводят производственные мощности из Азии в Россию или размещают заказы у российских производителей одежды. В их числе такие компании, как «РозТех» (бренды «Дикая орхидея», «Бюстье», «Дефиле», «Гранд Дефиле»), «Спортмастер», «Мелон Фэшн Груп» (befree, «Зарина», Love Republic), Finn Flare и «Кира Пластинина».

«Несколько лет назад мы производили в России 20–30 % нашей коллекции, в 2015 году этот показатель доходил уже до 40 %, а теперь он составляет у нас примерно 70 %», – говорит коммерческий директор компании «Кира Пластинина Стиль» Владимир Романов. Для этого компания организовала собственное производство в промышленном парке в Озерах под Москвой.

Другие брендовые производители и торговцы, такие, как Zara (испанская компания Inditex), Sela, Baon, Gloria Jeans, Modis, Lamoda, Lady & Gentleman, «Кенгуру» и «Снежная Королева», ищут возможности для переноса производства в Россию. Министерство промышленности и торговли ведет интенсивные переговоры с компаниями Zara, H&M, Benetton, Decathlon, «Спортмастер» и IKEA (домашний текстиль). Например, IKEA, по собственным данным компании, планирует разместить у российских фирм заказы на производство до 40 % своего ассортимента.

«РозТех» планирует удвоить производство женского нижнего белья до уровня 8 миллионов изделий. В настоящее время для этого арендованы два предприятия в Смоленской области. В ремонтные работы и подготовку производства «РозТех» вкладывает около 60 миллионов рублей. По заказу компании «РозТех» уже работают две другие швейные фабрики – в Московской и Смоленской областях. А вот контрактное производство в Китае и странах Балтии компания планирует свернуть.

В начале 2016 года франчайзинговая сеть Finn Flare (Финляндия) арендовала под Москвой фабрику площадью 500 кв. м, реконструировала ее и установила оборудование. По словам генерального директора Ксении Рязовой, в нее было инвестировано 12 миллионов рублей. На этой швейной фабрике планируется изготавливать ежегодно от 40 до 60 тысяч единиц одежды. В начале 2016 года у компании Finn Flare в России было 143 магазина (54 – на условиях франшизы).

Производители спортивной одежды наращивают долю производства в России

С началом кризиса рубля «Спортмастер» начал размещать часть своих заказов на российских предприятиях. В настоящее время 15 % одежды и обуви – российского производства. Эта торговая сеть имеет магазины брендов «Спортмастер» (460), Ostin (760) и Funday (60).

Группа ММД «Восток и Запад», входящая в концерн Bosco di Ciliegi, планирует создать собственную фабрику по производству спортивной одежды в промышленном парке «Камешково» во Владимирской области. Необходимые инвестиции составят 1 миллиард рублей, из них 200 миллионов собственных средств, а примерно на 400 миллионов подана заявка в Фонд развития моногородов.

Как сообщил дизайнер Родриго Базиликати в марте 2016 года, даже Pierre Cardin ведет переговоры с крупными российскими производителями одежды о выпуске по лицензии. До настоящего времени этот дом моды опирался на 10 собственных магазинов и обладателей лицензий из Германии, Италии и США.

Большинство заказов на производство швейной продукции до сих пор размещалось в Китае. В будущем все больше следует рассчитывать на фирмы из Вьетнама, Бангладеш, Индии, Малайзии и Индонезии. Евразийский экономический союз и Вьетнам заключили соглашение о свободной торговле.

Зависимость от импорта по тканям и фурнитуре – затратный риск

За счет производства в России исключаются транспортные расходы и риск обменного курса. Но затратный риск все же сохраняется: для выпуска одежды в России не все ткани и материалы можно закупать у отечественных производителей – практически 65 % приходится приобретать за рубежом. Техническое оборудование импортируется почти на 100 %. Это является и в обозримом будущем останется затратным риском в зависимости от дальнейшей динамики обменного курса.

Основными поставщиками волокон, тканей, ниток, пуговиц и аксессуаров до сих пор были Китай и Турция. Однако после ухудшения межгосударственных отношений с Турцией в России ведется усиленная работа по поэтапному преодолению зависимости от этого импорта.

Антикризисная программа и программа развития легкой промышленности

Весной 2016 года Правительством России были приняты Стратегия развития легкой промышленности в Российской Федерации на период до 2025 года и Федеральная программа по поддержке предприятий легкой промышленности. Это поможет примерно 1000 фирм, изготавливающих одежду, текстиль, обувь и изделия из кожи, по всей стране.

Geld regiert die Welt … der Fahrschulen

Auf Russlands Straßen ist der Tod allgegenwärtig. Die Statistik weist ein Sechsfaches an Verkehrstoten gegenüber Deutschland aus. Selbst Präsident Wladimir Putin hat deswegen im Frühjahr Alarm geschlagen und einschneidende Maßnahmen gefordert. Die Fahrausbildung wurde in diesem Zusammenhang nicht erwähnt. Dabei liegt dort so einiges im Argen, wie unsere Autorin aus eigener Erfahrung weiß.

Von Anna Braschnikowa

„Fahren Sie rechts ran.“ Das ist die Stimme des Verkehrspolizisten, der neben mir im Auto sitzt und die Fahrprüfung abnimmt. Ich absolviere sie heute bereits zum vierten Mal und kann mir denken, was jetzt kommt. Der Prüfer wird mir meine Fehler vorlesen, dann darf ich gehen. So ist es auch, mit einem kleinen Unterschied. „Vier Punkte“, sagt der Mann. „Unterschreiben Sie hier! Am Nachmittag können Sie Ihren Führerschein abholen.“

Ich bin mir nicht sicher, ob ich diesmal besser gefahren bin als sonst, als es hieß: „Nicht bestanden. Steigen Sie aus.“ Das Ergebnis scheint mir gleichermaßen unberechenbar zu sein.

Laut Reglement sitzt der Fahrschüler bei der Prüfung 20 bis 25 Minuten am Steuer. Hat er am Ende weniger als fünf Strafpunkte angehäuft, gilt die Prüfung als bestanden. Aus meiner Gruppe von 30 Leuten in einer Stadt bei Moskau ist das beim ersten Mal überhaupt niemandem gelungen. Sind wir dermaßen schlecht vorbereitet gewesen? Die Frage ließ mir keine Ruhe. Später wurde mir klar, dass es Kategorien wie „unsicheres Fahren“ gibt, die dem Prüfer einen gewissen Spielraum verschaffen, was er als Fehler wertet und was nicht. Der zweite Versuch endete für unsere Gruppe damit, dass wiederum nur eine einzige Teilnehmerin erfolgreich war – eine Fahrschülerin, die für Zusatzstunden mehr Geld ausgegeben hatte, als die gesamte Ausbildung regulär kostet, und die fähig war, dem Polizisten auf dessen Grobheiten ohne Tränen in der Stimme zu antworten.

Auch ich habe Zusatzstunden genommen, damit ich auf alle Eventualitäten vorbereitet bin, die mir auf den Prüfungsstrecken widerfahren können. Mein Fahrlehrer hat mir mehrfach bescheinigt, dass ich mich für eine Anfängerin ziemlich gut schlage – die Prüfung würde ich aber trotzdem nicht bestehen. „Heutzutage muss man zahlen, um den Führerschein zu bekommen.“ Ich kann es nicht glauben. Den Führerschein kaufen? Was soll das denn heißen? Das ist doch kein Buch, keine Zeitschrift, kein Brot letzten Endes. Der Führerschein bedeutet Verantwortung für das eigene Leben und das Leben Anderer. Für mich habe ich beschlossen: Ich zahle nicht, ich werde das schaffen, ohne dass Geld fließt.

Es hat sich dann herausgestellt, dass unsere Ausbilder in der Fahrschule nicht nur von der herrschenden Praxis wussten, sondern mitunter auch Teil dieser Kette waren. Kostenpunkt: 20 000 Rubel. Die Summe ist verbürgt. Nicht nur hat man sie mir in der Fahrschule genannt, sie ist auch in vielen Erfahrungsberichten im Internet zu finden und wurde mir von Bekannten bestätigt, die genau diesen Betrag für den ersehnten Führerschein hingeblättert haben.

Unschuldig: So sieht ein russischer Führerschein aus. Er kann nichts dafür, unter welchen Umständen er vergeben wird.

Der Fahrschüler muss auch in diesem Fall zur Prüfung antreten. Der Prüfer wählt für ihn die denkbar einfachste Strecke aus und drückt bei allen möglichen Kleinigkeiten wie einem zu früh ausgeschalteten Blinker, „unsicherem Fahren“ oder einer Geschwindigkeitsüberschreitung von zwei Kilometern pro Stunde ein Auge zu. Wie mir einer unserer Fahrlehrer erzählte, gibt es in jedem sogenannten MREO (Prüfstelle bei der Verkehrspolizei GIBDD, die mehrere Bezirke bedient) eine inoffizielle Quote an Führerscheinen, die pro Tag ausgehändigt werden können. Nach unserer Fahrschule zu urteilen, ist ein Großteil davon schon vor der Prüfung bezahlt. Wie genau der Bezahlvorgang abläuft, ist mir bis heute ein Rätsel. Klar ist dagegen, dass in das System nicht nur Fahrlehrer und Polizisten eingebunden sind, sondern auch höhere Stellen.

FOTO: PRIVAT

DER OFFIZIELLE TEIL

Die russische Fahrschulausbildung umfasst 134 Stunden Theorie und 56 Stunden Praxis. Die Kosten variieren, in mehreren Fahrschulen, bei denen wir angefragt haben, sind es zwischen 35 000 und 42 000 Rubel bei Gangschaltung sowie 39 000 bis 46 000 Rubel bei Automatikgetriebe. Die Ausbildungsdauer beträgt 3,5 bis 4 Monate. Die drei Prüfungen (Theorie, Fahrplatz, Stadtverkehr) können mancherorts an einem Tag abgelegt werden, andernorts liegen dazwischen jeweils zwei Wochen. Eine Zusatzstunde (2x45 Minuten) kostet zwischen 1200 und 1500 Rubel.

Es kommt freilich auch vor, dass ein Fahrschüler trotz Schmiergeldzahlung durchfällt, wenn er sich bei der Prüfung dann doch zu offensichtliche Fehler leistet und zum Beispiel auf die Gegenfahrbahn gerät. Dann muss er die Prüfung am nächsten Tag wiederholen. Der „frei gewordene“ Führerschein kann damit einem Anderen zukommen, der es tatsächlich verdient hat. Das ist aber Glückssache und hängt von der Laune des Prüfers ab.

In der Schlange vor der Führerscheinausgabe muss ich mitanhören, wie sich drei junge Frauen ziemlich laut darüber freuen, dass sich der Fahrlehrer für eine geradezu „symbolische Summe“ erkenntlich gezeigt hat und sie nun endlich ihre Kleinen selbst zum Kindergarten fahren können. Ich frage mich, wie es eigentlich sein kann, dass dieses Korruptionssystem bisher nicht aufgeflogen ist. Wieso wissen alle Bescheid, wie der Hase läuft, ohne dass es einen großen Skandal gibt. Bekannte erklären mir, es sei viel einfacher für sie, einmal 20 000 Rubel zu bezahlen und sich einen Tag frei zu nehmen, als zig Mal die Prüfung zu wiederholen, weitere Fahrstunden zu nehmen, die ja auch nicht billig sind, und trotzdem nicht zu wissen, ob man irgendwann besteht, weil das eben nicht nur von einem selbst abhängt.

Manche gehen indes noch weiter. Als eine Bekannte erfuhr, dass ich meine Fahrprüfung beim vierten Mal bestanden habe, erklärte sie mir stolz, dass ihr Vater ihr den Führerschein zum 20. Geburtstag geschenkt hat und sie gar nicht verstehen könne, warum man sich dafür so abplagen solle. Soll man sich im Wissen um solche Verkehrsteilnehmer eigentlich wirklich ans Steuer setzen? Wenn der Staat ernsthaft Willens ist, die Unfallquote auf den Straßen zu senken, dann kann er nicht länger die Augen davor verschließen, auf welch wundersame Weise viele in unserem Land zu ihrem Führerschein kommen.

Деньги правят миром… автошкол

Россия имеет чудовищную статистику смертности на дорогах. Она в шесть раз выше, чем в Германии. Даже президент Путин этой весной забил тревогу по данному поводу и потребовал принять серьезные меры. Удивительно, что подготовка будущих водителей в этой связи в поле зрения пока не попала. А стоило бы, как узнала наш автор на собственном опыте.

Анна Бражникова

«Выберите место для остановки». Это голос инспектора ГИБДД, который сидит рядом со мной в машине и принимает экзамен на получение водительского удостоверения. Я сдаю этот экзамен уже четвертый раз и подозреваю, что меня сейчас ждет: экзаменатор огласит мои ошибки, после чего я буду свободна. Так и есть, только в этот раз сценарий меняется. «Итого четыре балла, – говорит инспектор. – Распишитесь. После обеда можете получить водительское удостоверение».

Я совсем не уверена, что сегодня ездила лучше, чем в предыдущих случаях, когда в конце слышала: «Не сдали. Покиньте машину». Результат мне кажется одинаково непредсказуемым.

Согласно правилам, ученик должен проехать в городе 20–25 минут. Если он набирает при этом меньше пяти штрафных баллов, то экзамен считается сданным. Из моей группы в 30 человек с первого раза экзамен в одном из городов Подмосковья не сдал никто. Неужели мы все были так плохо подготовлены инструкторами автошколы? Это главный вопрос, который не давал мне покоя. Потом мне стало ясно, что есть такие понятия, как «неуверенная езда», которые дают инспекторам определенное пространство для маневра, чтобы решить, что считать ошибкой, а что – нет. Со второй попытки из нашей группы экзамен сдал один человек – девушка, которая истратила на дополнительные часы вождения сумму, превышающую плату за обучение в автошколе, и умеющая спорить с хамоватыми инспекторами без слез.

Я тоже брала дополнительные часы, чтобы отработать все нюансы на экзаменационных маршрутах. Мой инструктор не раз говорил мне, что я езжу довольно хорошо для начинающего водителя, но экзамен все равно не сдам: «Сегодня, чтобы получить права, надо заплатить». У меня в голове никак не укладывается: как можно купить права? Это же не книга, не журнал, не батон хлеба, в конце концов. Это ответственность не только за свою жизнь, но и за жизнь окружающих людей. Для себя я решила: платить не буду ни за что, принципиально сдам сама.

Позже выяснилось, что все инструкторы автошколы не только осведомлены о процессе покупки прав – некоторые еще и являются звеном этой цепи. Цена вопроса – 20 тысяч рублей. Сумма достоверная: ее не только называют в автошколе, о ней пишут в Интернете; эту цифру подтвердили мне и знакомые, которые именно столько денег отдали за заветные водительские удостоверения.

Ученик в таком случае все равно должен прийти на экзамен и проехать по городу. Инспектор выбирает для него самый простой маршрут и закрывает глаза на такие недочеты, как раньше выключившийся сигнал поворота, неуверенная езда или лишние 2 км/ч при ограничении скорости в 20 км/ч. Как рассказал мне один из инструкторов, в каждом МРЭО (межрайонный регистрационно-экзаменационный отдел ГИБДД) есть негласная квота водительских удостоверений, которые могут выдать в один день. Если судить по нашей автошколе, то большая часть из них заранее оплачена. Какими путями осуществляется процесс передачи денег, для меня осталось загадкой. Но в системе явно задействованы не только инструктор и инспектор ГИБДД, принимающий экзамен, но и вышестоящие органы.

Однако бывают случаи, когда даже заплативший деньги нерадивый ученик, надеющийся на авось, экзамен не сдает: слишком грубыми и очевидными для всех оказываются его ошибки, например выезд на встречную полосу. Тогда ему приходится пересдавать экзамен в другой день. Зато «свободное» удостоверение может получить тот, кто действительно честно отучился в автошколе и соблюдает все правила дорожного движения на экзамене. Однако это уже вопрос везения и настроения инспектора ГИБДД.

В очереди перед кабинетом, где выдают права, три молодые женщины довольно громко обсуждают, как хорошо, что их инструктор согласился помочь за почти символическую плату и что теперь-то они, наконец, сами смогут возить своих маленьких детей в садик. Такие разговоры вызывают у меня негодование и искреннее непонимание, почему эта система до сих пор не рухнула. Почему все знают, что большинство получает права за взятку, но никакого скандала это не вызывает? Знакомые объяснили мне, что им проще заплатить один раз 20 тысяч рублей и взять день отпуска на работе, чем по десять раз пересдавать экзамены, брать дополнительные часы, которые не так-то дешево стоят, и все равно не быть уверенными, что потом ты сдашь экзамен, даже если идеально откатаешь, потому что не все здесь зависит от тебя.

Правда, кто-то идет еще дальше – так далеко, что у меня пропадает дар речи. Одна из знакомых, услышав, что я сдала экзамен только с четвертого раза, гордо заявила, что ей права подарил отец на двадцатилетие и что она вообще не понимает, зачем надо было прикладывать столько усилий. Я же думаю после этого: стоит ли вообще садиться за руль, чтобы потом оказаться в одном потоке машин рядом с людьми, которые стали водителями вот таким путем? Если государство действительно хочет снизить аварийность на дорогах, не обращать внимания на «чудеса» при получении прав оно просто не может.

КАК ПОЛОЖЕНО

Обучение в автошколе включает 134 часа теории и 56 часов практики. Согласно данным нескольких автошкол, которые мы обзвонили, стоимость варьируется от 35 до 42 тысяч рублей за обучение на механической коробке передач, от 39 до 46 тысяч рублей – на автомате. Продолжительность составляет от 3,5 до 4 месяцев. Три экзамена (теория, площадка, город) в одних автошколах сдают в один день, в других на каждый записывают отдельно с перерывом в две недели. Стоимость одного дополнительного занятия (два академических часа) – от 1200 до 1500 рублей.

Нас много: вот что ждет водителей на московских дорогах.

ФОТО: TINOKONCEJL

Die Krim als Postkartenidylle: Blick über das Städtchen Hursuf, einen Vorort von Jalta, zum Aju-Dag, dem „Bärenberg“, zu dessen Füßen sich das berühmte Ferienlager „Artek“ befindet.

Sanktionen? Ein Deutscher rät Investoren zur Krim

Wenn die Krim es in die Nachrichten deutscher Medien schafft, dann in Zusammenhang mit Sanktionen, mit Blockaden seitens der Ukraine, mit dem vom Westen nicht anerkannten Referendum von 2014 über den Anschluss an Russland. Jetzt empfiehlt ein Deutscher die Halbinsel als Wirtschaftsstandort. In einer Anzeige für deutschsprachige Medien ermuntert Bruno H. Willer, 65, ein aus Franken stammender und auf der Krim lebender Diplom-Kaufmann, potenzielle Investoren und bietet sich ihnen als Berater an. Was steckt dahinter?

Herr Willer, die EU hat 2014 Sanktionen verhängt, die verhindern sollen, dass europäische Firmen auf der Krim aktiv werden. In Ihrer Anzeige, die unter anderem im „Handelsblatt“ erschienen ist, raten Sie dennoch zum Einstieg. Was spricht aus Ihrer Sicht dafür?
Wer der Erste ist, hat einen Vorsprung vor der Konkurrenz und beherrscht später meist den Markt.

Wie investorenfreundlich ist die Krim?
Die Krim-Regierung hat ein spezielles Programm aufgelegt, das bis 2039 läuft. Demnach muss, wer auf der Krim unternehmerisch tätig wird, in den ersten zehn Jahren keine Steuer auf Immobilienbesitz zahlen. Bei Grunderwerb gelten drei Jahre Steuerfreiheit. Außerdem beträgt die Gewinnsteuer in den ersten drei Jahren nur zwei Prozent. Waren und Anlagen können bei Verwendung auf der Krim zollfrei eingeführt werden. Wer innerhalb von drei Jahren mindestens drei Millionen Rubel (etwa 40 000 Euro – d. Red.) investiert, der erhält den Status eines Residenten. Leute, die den Mut haben, sich hier etwas aufzubauen, genießen also handfeste Vorteile.

Sie sprechen von „Mut“. Wofür braucht man den?
Wer jetzt auf die Krim geht, muss sich wohl oder übel zu Hause Vorwürfe gefallen lassen, er sei ein Sanktionsbrecher.

Stimmt das denn nicht? Die Sanktionen gegen die Krim, gerade um ein weiteres Jahr verlängert, beinhalten unter anderem ein Verbot für Firmen mit Sitz in der EU, Immobilien, Finanzgesellschaften oder Dienstleistungsunternehmen auf der Krim zu erwerben.
Der Immobilienerwerb wird nicht von einem europäischen Investor als private oder juristische Person getätigt, sondern von dem Unternehmen – einer Gründung oder Beteiligung – auf der Krim. Das stellt keine Verletzung der Sanktionen dar. Aber es gibt sicher Leute, die dazu ihre eigene Auslegung haben. Ich musste mir zum Beispiel eine neue Bank suchen. Die österreichische Tochter einer italienischen Großbank, bei der ich früher mein Privatkonto hatte, war im Frühjahr 2015 der Meinung, wegen der Sanktionen keine Kunden mit Wohnsitz auf der Krim mehr bedienen zu können.

FOTO: TINO KÜNZEL

Was hat Sie als Deutscher auf die Krim verschlagen?
Ich war zu Zeiten des Eisernen Vorhangs Verkaufsleiter eines italienischen Unternehmens in den RGW-Staaten (RGW = Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, eine 1991 aufgelöste Organisation der Ostblock-Länder mit Sitz in Moskau – *d. Red.*). Später habe ich eine Handelsagentur im ukrainischen Winniza gegründet, die heute von meiner Tochter geführt wird. Vor sieben Jahren bin ich dann auf die Krim gezogen, meiner Frau, die an einer Bronchialerkrankung leidet, tut das Klima gut. Und auch mir gefällt es hier sehr, ich will nicht mehr weg. Wir wohnen in einem Vorort von Jewpatorija, einer über 2500 Jahre alten Stadt im Westen der Krim, die wegen ihrer Sandstrände und des seichten Schwarzmeer-Ufers besonders bei Urlaubern mit kleinen Kindern beliebt ist.

Wie haben Sie selbst die politischen Umwälzungen auf der Krim erlebt?
Ich persönlich sehe das neutral. Mir ist egal, ob die Krim ukrainisch oder russisch ist. Die Bevölkerung hat die Lösung von der Ukraine im Großen und Ganzen begrüßt. Etwa 60 Prozent sind ja russischstämmig, die betrachten es als positiv, dass die Regierung russisch ausgerichtet ist. Bei den Tataren sind die Meinungen unterschiedlich: Ein Teil ist für die neuen Verhältnisse, ein anderer Teil wünscht sich die Ukraine zurück. Ich persönlich gehe davon aus, dass der Prozess unumkehrbar ist. Und letztlich muss die ukrainische Politik die Gründe dafür, warum es so gekommen ist, bei sich selbst suchen. Wenn man die Krim für sich beansprucht, warum hat man dann so wenig dafür getan, die Herzen der Menschen zu gewinnen? Warum werden heutzutage Blockaden angestrengt, wenn man doch die Krim zurückholen möchte? Damit macht man sich bei den Bewohnern garantiert keine Freunde.

Wie hat sich der Lebensstandard in den letzten zwei Jahren verändert?
Infrastrukturell hat sich vieles verbessert, was zum Beispiel den Straßenbau betrifft. Staatliche Angestellte haben deutlich mehr Geld in der Lohntüte, die Rentner bekommen wesentlich mehr Rente als früher – die sogenannte Mindestrente in Russland ist dreimal so hoch wie in der Ukraine. Was ich betonen möchte: Als Ausländer ist man hier keinerlei Repressionen ausgesetzt, jeder ist willkommen. Was man allerdings beachten muss: Mit europäischen Kreditkarten kann man auf der Krim weder bezahlen noch Geld abheben.

Vieles ist indes kompliziert. Der umstrittene Status der Krim sorgt dafür, dass man per Flieger nur vom russischen Festland aus auf die Krim gelangt. Das allerdings wird von der Ukraine als „illegaler Grenzübertritt“ gewertet. Um per Auto von der Ukraine aus einzureisen (die Bahnverbindung wurde im Herbst 2014 eingestellt), braucht man eine spezielle Erlaubnis. Das Auswärtige Amt in Berlin rät generell „dringend“ von Reisen auf die Krim ab, dort könne kein konsularischer Schutz gewährt werden.
Den Hinweis zum konsularischen Schutz bekomme ich auch jedes halbe Jahr per Mail, ich bin ja bei der Deutschen Botschaft in Kiew registriert. Dort hat man aber, als ich letztens einen neuen Pass brauchte, meinen Wohnsitz ohne Murren eingetragen. Bedenken wegen Reisen auf die Krim kann ich nicht teilen, so wie auch die ihnen zu Grunde liegenden politischen Ansichten.

Welche Branchen halten Sie aus Sicht eines deutschen Investors für aussichtsreich?
Ich sehe Möglichkeiten für einen Metzger, der mit der Vielfalt des Angebots von Wurstwaren im deutschsprachigen Raum auftrumpfen kann, für einen gestandenen Bierbrauer, für einen Käsehersteller. Angesichts der vielen Sanatorien, die sich gehbehinderte Menschen wenden, bestehen hervorragende Chancen in der Orthopädietechnik. Auch für Pharmabetriebe wäre es interessant, hier eine Produktion aufzubauen. Bisher gibt es auf der Krim keinen einzigen Pharmaproduzenten.

Fallen Ihnen deutsche Unternehmen ein, die auf der Krim präsent sind?
Deutsche Autohersteller beliefern Vertragshändler auf der Krim mit ihren Fahrzeugen. DHL ist hier auch vertreten. Ein Brief nach München, Wien oder Zürich braucht zwei bis drei Tage. Auch ich bekomme Post ganz normal zugestellt.

Wozu braucht ein interessierter Investor Sie?
Es sind jede Menge Formalitäten zu erledigen, wenn man hier etwas kaufen, mieten oder bauen will. Hat man dabei Hilfe vor Ort, erleichtert das vieles. Ich habe die nötigen Verbindungen und kann kurzfristig reagieren.

Das Interview führte Tino Künzel.

„MULMIGES GEFÜHL WEGEN SANKTIONEN“

Auf dem St. Petersburger Wirtschaftsforum 2016 hat sich auch der russische Präsidentenbeauftragte für Unternehmerschutz, Boris Titow, zu ausländischen Investitionen auf der Krim geäußert. „Die Einstellung ändert sich: Nach und nach treten Unternehmen aus den verschiedensten Ländern uns heran, weil sie sich mit dem Gedanken tragen, auf der Krim zu investieren. Die Bedingungen sind sehr gut, weil die Krim eine Sonderwirtschaftszone ist, aber im Moment haben alle noch ein mulmiges Gefühl wegen der Sanktionen. Man fürchtet, in den USA oder in Europa mit Einschränkungen belegt zu werden.“ Insgesamt, so Titow, müsse für Investitionen „noch viel getan“ werden.

Санкции? Немец зовет инвестировать в Крым

Крым в сводках новостей немецких СМИ – это санкции, блокада со стороны Украины, не признанный на Западе референдум 2014 года о присоединении к России. Именно этот регион теперь рекомендует в качестве площадки для экономической деятельности проживающий в Крыму 65-летний дипломированный коммерсант из Франконии Бруно Х. Виллер. В рекламном объявлении для немецкоязычных СМИ он призывает инвесторов на полуостров и предлагает свои услуги как консультанта. Что же за этим стоит?

Господин Виллер, в 2014 году ЕС ввел санкции, которые призваны не допустить, чтобы европейские фирмы вели бизнес в Крыму. И все же вы в своем объявлении, опубликованном в том числе в Handelsblatt, рекомендуете начать здесь работать. Почему?
Тот, кто придет первым, получит преимущество перед конкурентами и позже в большинстве случаев будет лидировать на рынке.

Насколько благоприятен Крым для инвесторов?
Здесь действует программа правительства Крыма сроком до 2039 года. Согласно ей, в первые 10 лет предпринимательской деятельности не надо платить налог на недвижимость. В течение первых трех лет не взимается налог при приобретении земли, а налог на прибыль составляет всего 2 %. Товары и оборудование для использования в Крыму могут ввозиться беспошлинно. Инвестор, который вложит минимум 3 миллиона рублей в течение трех лет, получает статус резидента. Таким образом, те, у кого хватит мужества что-то здесь создать, пользуются серьезными преимуществами.

ИНВЕСТОРЫ «ПОБАИВАЮТСЯ САНКЦИЙ»

На Петербургском экономическом форуме-2016 свою точку зрения на иностранные инвестиции в Крым высказал Борис Титов, Уполномоченный при Президенте России по защите прав предпринимателей: «Отношение меняется: постепенно приходят компании из различных стран, которые думают о том, чтобы инвестировать. Условия очень хорошие, потому что Крым – особая экономическая зона, но пока все побаиваются санкций, даже китайские инвесторы. Они все работают в мировой системе, на многих рынках. Они побаиваются, что на них наложат ограничения на рынках США или Европы». В целом, по словам Титова, «предстоит еще много сделать для того, чтобы были инвестиции».

Вы говорите о «мужестве». Для чего оно нужно?
Тому, кто сейчас идет в Крым, так или иначе придется выслушать дома упреки в том, что он нарушает режим санкций.

А разве это не так? Только что ЕС продлил свои санкции против Крыма еще на один год. Они, в частности, предусматривают запрет для фирм – резидентов ЕС приобретать в Крыму недвижимость, финансовые компании или компании в сфере услуг.
Приобретение недвижимости осуществляется не европейским инвестором как частным или юридическим лицом, а компанией – учрежденной или являющейся пайщиком – в Крыму. Это не является нарушением режима санкций. Но наверняка есть люди, у которых свои толкования. Мне, например, пришлось искать новый банк. Австрийская «дочка» крупного итальянского банка, в которой у меня раньше был личный счет, весной 2015 года сочла, что из-за санкций не может обслуживать клиентов, имеющих место жительства в Крыму.

Что вас, немца, привело в Крым?
Во времена «железного занавеса» я был руководителем по продажам в итальянской компании, работавшей в странах СЭВ (СЭВ – Совет экономической взаимопомощи, распущенная в 1991 году организация социалистических стран со штаб-квартирой в Москве. – *Прим. ред.*). Позднее я создал в украинском городе Виннице коммерческое агентство, которым сегодня руководит моя дочь. Семь лет назад я переехал в Крым: здешний климат полезен моей жене, которая страдает бронхиальным заболеванием. Мне тоже тут очень нравится, я уже не хочу отсюда уезжать. Мы живем на западе Крыма, в пригороде Евпатории – города, которому более 2500 лет. Благодаря своим песчаным пляжам и небольшой глубине Черного моря он особенно популярен у отдыхающих с маленькими детьми.

Как вы ощущали политические перемены в Крыму?
Лично я отношусь к этому нейтрально. Мне безразлично, будет ли Крым российским или украинским. Население в основном приветствовало отделение Крыма от Украины. Ведь примерно 60 % здесь русские, они считают положительным, что правительство ориентировано на Россию. У татар мнения разные: одна часть – за новые условия, другая часть хочет, чтобы вернулась Украина. Я исхожу из того, что процесс необратим. И в конце концов, Украине нужно искать причины такого развития событий в себе. Если Крым считается украинским, почему тогда было так мало сделано для того, чтобы завоевать сердца людей? Почему сегодня устраивают блокаду, если хотят получить Крым обратно? Расположить к себе население таким образом уж точно не удастся.

Как изменился уровень жизни за последние два года?
С точки зрения инфраструктуры многое улучшилось, например дорожное строительство. Заметно увеличились зарплаты госслужащих, пенсионеры получают более высокую пенсию, чем раньше, – так называемая минимальная пенсия в России втрое выше, чем на Украине. Что я хочу подчеркнуть: будучи иностранцем, здесь не подвергаешься никаким репрессиям, каждому рады. Единственное ограничение – то, что в Крыму невозможно производить оплату европейскими кредитными картами и снимать с них деньги.

И все же многое сложно. Спорный статус Крыма приводит к тому, что попасть на полуостров самолетом можно только с российской территории. Но Украина рассматривает это как «нелегальный переход границы». Чтобы въехать на машине с Украины (железнодорожное сообщение было прекращено осенью 2014 года), необходимо специальное разрешение. МИД в Берлине настоятельно не рекомендует поездки в Крым, отмечая, что там консульская защита предоставлена быть не может.
Указание о консульской защите я получаю каждые полгода и по электронной почте, ведь я зарегистрирован в Посольстве ФРГ в Киеве. Но когда мне в последний раз потребовался новый паспорт, там мое новое место жительства записали без возражений. Я не могу разделять сомнений относительно поездок в Крым и не согласен с политическим подтекстом.

Какие сферы вы считаете перспективными с точки зрения немецкого инвестора?
Я вижу возможности для мясника, который в немецкоязычном пространстве может похвастаться разнообразием ассортимента колбасных изделий, для опытного пивовара, сыродела. С учетом большого количества санаториев, в которых лечатся люди с ограниченной мобильностью, есть превосходные возможности для ортопедической техники. Фармацевтическим предприятиям также было бы интересно создать здесь производство. В Крыму до сих пор нет ни одного производителя фармацевтической продукции.

Известны ли вам немецкие компании, представленные в Крыму?
Немецкие автопроизводители поставляют свои автомобили дилерским центрам в Крыму. Работает здесь и компания DHL. Письмо в Мюнхен, Вену или Цюрих идет два-три дня. Мне тоже почта доставляется абсолютно нормально.

Для чего вы нужны заинтересованному инвестору?
Если нужно что-то купить, арендовать или построить, требуется уладить множество формальностей. Если имеется помощь на месте, это многое облегчает. Я располагаю необходимыми связями и могу оперативно действовать.

Интервью взял Тино Кюнцель

Два вкусных ингредиента Крыма – море и горы.

ФОТО: ТИНО КЮНЦЕЛЬ

WIR ENTSCHLÜSSELN EINE RUSSISCHE ZUGFAHRKARTE

МЫ РАСШИФРОВЫВАЕМ БИЛЕТ «РЖД»

Zugnummer
Номер поезда

Abfahrts- und Zielbahnhof
Станции отправления
и назначения

Abfahrtstag
Дата отправления

Abfahrtszeit
Время отправления

Waggonnummer
Номер вагона

Waggonklasse (Л – Zweierabteil; К – Viererabteil; П – Offener Liegewagen; О – Liegewagen in Sitzplatzkonfiguration; С – Sitzplatzwagen)
Тип вагона (Л – люкс (2 места в купе); К – купейный (4 места в купе); П – плацкартный; О – общий; С – сидячий)

Bahngesellschaft: die jeweilige Filiale der Föderalen Passagiergesellschaft (Tochter der Russischen Bahn)
Перевозчик: филиал «Федеральной пассажирской компании» (дочки «РЖД»)

Preis
Стоимость

Platz (In Waggons mit Liegen sind ungerade Nummern untere und gerade Nummern obere Plätze)
Место (в вагонах с полками нечетные места – нижние, а четные – верхние)

Name des Passagiers (links und rechts davon: Passnummer, Geburtsdatum, Nationalität, Geschlecht)
Ф. И. О. пассажира (слева и справа: номер паспорта, дата рождения, национальность, пол)

Ankunftsdatum und -zeit (bei Reisezielen in Russland immer Moskauer Zeit)
Дата и время прибытия (для всех станций на территории России указано московское время)

IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN: OLGA MARTENS
CHEFREDAKTEUR: TINO KÜNZEL
REDAKTEUR: GALINA KORZHENKOWA
DESIGN: HANS WINKLER
SATZ: ANTONINA SMIRNOWA
ÜBERSETZUNG: ANNA RESNITSCHENKO
KORREKTUR: WALENTINA RADAKOWA
WERBUNG UND MARKETING: KATARZYNA PLASSMANN, ANNA BRASCHNIKOWA

VERLAG: MAWI GROUP
REDAKTIONSADRESSE: 119435, MOSKAU, UL. MALAJA PIROGOWSKAJA 5, OFFICE 54
TEL.: +7 (495) 531 68 87
FAX: +7 (495) 531 68 88, ext. 8
DRUCK: TWERSKOJ PETSCHATNYJ DWOR
ADRESSE: 170518, OBLAST TWER, KALININSKIJ RAJON, NIKOLSKOJE 26
TEL.: +7 (495) 268 06 45
REDAKTIONSSCHLUSS: 27. JUNI 2016
AUFLAGE: 10 000 EXEMPLARE

REGISTRIERT BEI ROSKOMNADSOR. REGISTRIERNUMMER ПИ № ФС77-52026 VOM 29.11.2012
DAS WIRTSCHAFTSJOURNAL „BUSINESS IN RUSSLAND" IST EIN PROJEKT DER MOSKAUER DEUTSCHEN ZEITUNG.
DIE REDAKTION ÜBERNIMMT KEINE HAFTUNG FÜR WERBEINHALTE.
NACHDRUCK NUR MIT QUELLENANGABE MÖGLICH.

ВЫХОДНЫЕ ДАННЫЕ

ИЗДАТЕЛЬ: ОЛЬГА МАРТЕНС
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: ТИНО КЮНЦЕЛЬ
РЕДАКТОР: ГАЛИНА КОРЖЕНКОВА
ДИЗАЙН: ХАНС ВИНКЛЕР
ВЕРСТКА: АНТОНИНА СМИРНОВА
ПЕРЕВОД: АННА РЕЗНИЧЕНКО
КОРРЕКТУРА: ВАЛЕНТИНА РАДАКОВА
РЕКЛАМА И МАРКЕТИНГ: КАТАЖИНА ПЛАССМАНН, АННА БРАЖНИКОВА

ИЗДАТЕЛЬСТВО: ЗАО «МАВИ ГРУПП»
АДРЕС: 119435, МОСКВА, УЛ. МАЛАЯ ПИРОГОВСКАЯ, д. 5, оф. 54
ТЕЛ.: +7 (495) 531 68 87
ФАКС: +7 (495) 531 68 88, доб. 8
ПЕЧАТЬ: «ТВЕРСКОЙ ПЕЧАТНЫЙ ДВОР»
АДРЕС: 170518, ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ, КАЛИНИНСКИЙ РАЙОН, с. НИКОЛЬСКОЕ, д. 26
ТЕЛ.: +7 (495) 268 06 45
НОМЕР ПОДПИСАН В ПЕЧАТЬ: 27 ИЮНЯ 2016 г.
ТИРАЖ: 10 000 экз.

ЖУРНАЛ ЗАРЕГИСТРИРОВАН ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ (РОСКОМНАДЗОР). СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ СМИ – ПИ № ФС77-52026 ОТ 29.11.2012 г.
ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ «БИЗНЕС В РОССИИ» ЯВЛЯЕТСЯ ПРОЕКТОМ MOSKAUER DEUTSCHE ZEITUNG.
РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ПЕРЕПЕЧАТКА МАТЕРИАЛОВ ВОЗМОЖНА ТОЛЬКО С УКАЗАНИЕМ ИСТОЧНИКА.

PEKTAMA

17. SEPTEMBER 2016
ZARIZYNO-SCHLOSSPARK

MIT UNTERSTÜTZUNG
DER STADTREGIERUNG
MOSKAU

Der Große Katharinenball

EINTRITTSKARTEN ERHÄLTLICH UNTER: **KATHARINENBALL.EU**

What are your benefits of cooperation with Mazars?

We are reliable:

For more than 20 years of experience on the Russian & CIS markets, **we have proved experience with more than 600 local and international clients from different business sectors.**

We are dynamic:

Growing fast Mazars is highly rated in all spheres of the services we provide: **rated #5 among the Top-10 leading companies in Audit of banks and #12 among the Top Russian Audit companies.**

We are a smart choice:

Mazars is determined to provide **personal approach** to our clients. We spend time understanding your priorities and plans. Having **good local expertise and solid experience across all business sectors**, we focus on delivering **custom-tailored solutions** to meet the most challenging requirements.

Mazars is an international, integrated and independent organization specializing in **audit**, **accountancy**, **tax**, **legal** and **advisory services**.

Mazars is not only ranked among leading audit companies according to Russian and International ratings, but we are also one of Europe's largest accounting firms with a huge global presence in 77 countries.

Our specialist areas

- Audit services
- Financial advisory
- Tax and legal advisory
- Transfer pricing
- Accounting and tax compliance
- HR services & consulting
- Corporate compliance

A Broad sectorial expertise

- Agro & Food
- Banking & Insurance
- Construction & Real estate
- Industry & Services
- Pharma
- Oil & Gas
- Retail & Consumer goods
- Luxury
- Transport & Logistics

Our Key facts and Figures

- Team of 200+ professionals
- 3 offices in Russia & CIS
- More than 600 local and international clients
- #5 among the Top-10 leading companies in Audit of banks (RAEX, 2015)
- #12 among top audit firms in Russia (Kommersant, 2015)

PENTAMA

Mazars' contacts:

+7 495 792 52 45 Moscow
+7 812 325 70 02 Saint-Petersburg
+996 312 62 38 47 Bishkek

www.mazars.ru
info@mazars.ru

MAZARS