

Boomregion mit Hürden

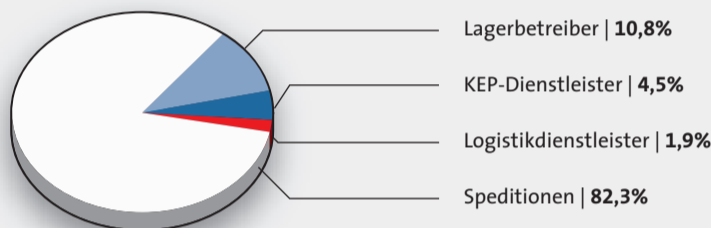
Logistikleistungen sind in Russland stark gefragt. Noch herrscht relativ wenig Wettbewerb zwischen Dienstleistern. Entsprechend hoch sind die Kosten für Verlager.

Von Peter Abelmann

Der Strukturwandel in der verladenden Wirtschaft stellt die Akteure des Logistikmarktes in Russland vor neue Herausforderungen. Rohstoffexporte nehmen zu, und die steigende Binnennachfrage treibt das Wirtschaftswachstum. Die sich verstärkende Verlagerung von Produktionsstätten zu günstigeren Standorten in Russland führen zu einem deutlich steigenden Transportvolumen vor Ort. Allerdings erscheint der Markt für ausländische Investoren und Dienstleister nach wie vor undurchsichtig und schwierig.

Diese Reformen, aber auch die anhaltend hohen Ölpreise auf dem Weltmarkt sorgen dafür, dass die russische Wirtschaft trotz der weltweiten Konjunkturlaute ihren Wachstumskurs fortsetzen konnte. So belief sich zwischen 1998 und 2004 der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf 38 Prozent. Im Jahre 2004 betrug das BIP-Wachstum 7,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Somit nimmt Russland unter den Industrieländern weiterhin eine Spitzenposition beim Zuwachs des realen BIP-Volumens ein. Parallel reduziert die russische Wirtschaft ihre Abhängigkeit von den Mineralölpreisen. Dennoch hängt sie immer noch stark von der Weltmarktkonjunktur im

Struktur des russischen Logistikmarktes



Quelle: SCI Verkehr GmbH

Nicht zuletzt auf Grund seines Reichtums an Bodenschätzen gehört Russland zu den dynamischsten Wirtschaftsregionen der Welt. Außer der Boomregion China ist Russland eines der wenigen Länder, das heute ein reales Wachstum erreicht. Einen wichtigen Grundstein für ein anhaltendes Wachstum der russischen Wirtschaft bildeten die von der russischen Regierung in den vergangenen Jahren vorangetriebenen Reformen.

Energieträgerbereich und von den Exporten solcher Produkte wie Öl, Gas, Kupfer und Aluminium ab.

Steigende Industrieproduktion. Im Mittelpunkt des wirtschaftlichen Aufbaus in Russland steht die Entwicklung der Industrieproduktion. Nach Angaben des Russischen Ministeriums für wirtschaftliche Entwicklung und Handel ist sie allein im ersten Quartal 2005 gegenüber dem Vorjahr



Versorgung der Metropole Moskau: Der Logistiksektor beruht weitgehend auf reinen Transportleistungen.

reszeitraum um 3,9 Prozent gestiegen. Die Grundlage dafür ist die intensivere Aktivität von Automobilkonzernen wie zum Beispiel Toyota und GM vor Ort und die dadurch im Land steigende Pkw-Produktion. Auch andere Automobilunternehmen planen einen Markteintritt. So baut VW ein eigenes Werk in der Nähe von Moskau.

Logistik wird in Russland heute vor allem von der Nachfrageseite getrieben. Die Logistikkosten der Verlager sind angesichts des noch geringen Wettbewerbs zwischen den Dienstleistern und der unzureichenden Logistikinfrastruktur im Vergleich zu anderen Ländern relativ hoch. Dazu kommen große Probleme durch Fehlbestände und häufige Umschläge der Transportgüter. Viele Logistikketten entsprechen in Russland nicht den Kundenanforderungen und sind nicht transparent. Außerdem sind die Durchlaufzeiten zu lang, und die Liefertermine können oft nicht eingehalten werden.

Wenige komplexe Lösungen. Der russische Markt für Logistikdienstleistungen ist heute immer noch in einer frühen, aber schnell wachsenden Entwicklungsphase. Das Marktvolumen wird zurzeit auf 120 Mrd. USD geschätzt. Auf Grund ihrer unterschiedlichen Systemeigenschaften sind nicht alle Verkehrsträger in gleicher Weise in der Lage, den Marktanforderungen gerecht zu werden. Dies hat Konsequen-

zen für die Marktchancen der Anbieter. Die Straßengüterverkehrsunternehmen in Russland agieren im Markt für logistische Systemangebote recht erfolgreich. Hingegen sind komplexe Transportlösungen mit Beteiligung der Bahn eher Einzelfälle. Gleichzeitig ist aber zu bedenken, dass viele Regionen in Russland wie zum Beispiel Sibirien nur mit der Bahn erreichbar sind.

Der russische Logistiksektor basiert vor allem auf reinen Transportdienstleistungen, einfacher Lagerung und Zollabwicklung. Qualifizierte Logistiklösungen sind bisher weitgehend unbefriedigend, denn sie erfordern ein hohes Logistik-Know-how. Aus diesem Grund bringen ausländische Industrieinvestoren oftmals ihre westlichen Logistikdienstleister mit. Hintergrund ist, durch deren Know-how die im Heimatmarkt gewohnte Logistikleistung auch in Russland angeboten zu bekommen. Gleichzeitig versuchen auch inländische Logistikanbieter mit breiterem und komplexerem Leistungsprofil, sich aus eigener Kraft oder durch Kooperationen zu Systemdienstleistern zu entwickeln.

Struktur des Logistikmarktes. Ein besonderes Problem für die Entwicklung des russischen Logistikmarktes ist das knappe Angebot an hochwertigen Logistikflächen und -immobilien. So ist der Vermietungsmarkt für Lagerflächen schwerpunktmäßig auf das Stadtgebiet Moskau beschränkt. In den vergange-

Investitionen geplant. Die Russische Regierung hat daher ein großes Investitionsprogramm, das unter anderem die Erweiterung des Straßennetzes um 27 000 km (rund 4,5 Prozent des gesamten Straßennetzes in Russland) bis 2010 vorsieht. Die Straßeninfrastrukturprojekte sollen im Wesentlichen durch den Staat finanziert werden. Außerdem plant der Staat, durch den Ausbau der Hafeninfrastruktur die Verdoppelung der Kapazität von russischen Seehäfen bis 2010 auf 600 Mio. t zu erreichen. Gleichzeitig ist die Schaffung von 150 neuen KV-Terminals als Schnittstellen zwischen Straße und Schiene geplant. Ob diese Ausbauten jedoch tatsächlich so kurzfristig realisiert werden wie geplant erscheint derzeit fraglich.

Zusätzlich zu den infrastrukturellen Problemen wird der russische Logistikmarkt von unzureichenden gesetzlichen Rahmenbedingungen stark belastet. Dazu gehören Zollabwicklung, Haftung und unterschiedliche Frachtrechte. Auch die Bürokratie der Regierungsbehörden belastet ausländische Logistikdienstleister vor Ort.

Trotz all dieser Probleme ergeben sich durch die stark wachsende Wirtschaft in Russland fast zwangsläufig neue Chancen für deutsche Logistikdienstleister. Mit dem steigenden Warenaustausch liegt Russland neben China weltweit an der Spitze und bietet gerade für westeuropäische Logis-

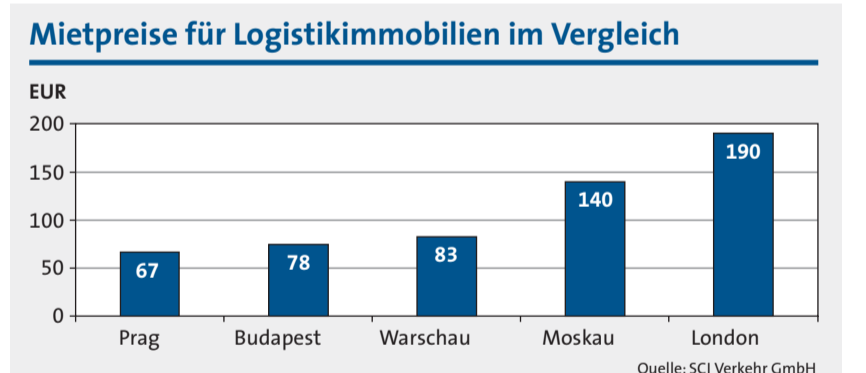
NO ONE MOVES THE WORLD LIKE MOL

Feel that pull? That's the world leader in global shipping, offering a greater reach and service network than ever before. MOL's rapidly growing fleet of state-of-the-art containerships, car carriers, tankers, bulkers and LNG carriers delivers more of the world to more of the world, leaving the competition in its wake. With over 630 ships pulling for you, your business moves at the speed of MOL.

Hamburg MOL (Europe) GmbH Tel: +49 40 35 6110
 Bremen MOL (Europe) GmbH Tel: +49 421 32 27 50
 Stuttgart MOL (Europe) GmbH Tel: +49 711 896 64 13
 Düsseldorf MOL (Europe) GmbH Tel: +49 211 166 59 30
 Vienna Mitsui O.S.K. Lines (Austria) GmbH Tel: +43 1 877 6971

www.mol.co.jp
www.MOLpower.com

MOL
 Full Speed Ahead



nen Jahren sind die Mietpreise für Lagerflächen erheblich gestiegen. In der gesamten Region Moskau liegen sie zurzeit zwischen 120 und 140 USD pro m² im Jahr. Die relativ große Spanne spiegelt kein Gefälle vom Zentrum zur Peripherie wider. Mittlerweile werden auch erste logistikgeeignete Flächen verkauft. Der Kaufpreis von Logistikflächen beispielsweise beträgt zwischen 250 000 und 500 000 USD pro ha.

Das größte Problem für die Entwicklung des russischen Logistiksektors ist die oft fehlende oder schlechte Verkehrsinfrastruktur. Weder der Straßen- noch Schienenverkehr ist dem gestiegenen Güterverkehrsvolumen und den größeren Anforderungen der Unternehmen gewachsen. Kapazitätsprobleme im Güterverkehr verschärfen sich noch dadurch, dass viele Waren auf Grund der Dimensionen Russlands mit einer weiträumigen Verteilung von Wirtschaftszentren über lange Strecken transportiert werden müssen. Die Dichte des Netzes nimmt von West nach Ost stark ab. Das behindert die reibungslose Abwicklung des Güterverkehrs in östlichen Regionen. Zwar ist das russische Eisenbahnnetz mit offiziell 85 000 km Länge das derzeit größte der Welt – es fehlen jedoch die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern wie KV-Terminals oder leistungsfähige Häfen.

tikdienstleister ein großes Potenzial. So ist zu erwarten, dass sich die Güterstruktur ändert. Der Anteil hochwertiger Industriegüter wird steigen. Darin liegen die Chancen für die Logistikdienstleister. In einer Umfrage im Rahmen des SCI-Logistikbarometers Ende vergangenen Jahres gaben immerhin 14 Prozent der Unternehmen an, 2007 in Russland und der Ukraine investieren zu wollen.

Schwieriger Markteintritt. Jedoch ist der Eintritt in den russischen Logistikmarkt für Dienstleistungsunternehmen alles andere als einfach. Dies ist immer wieder von Firmen zu hören, die den Schritt gewagt haben. Wer sich für einen Markteintritt entscheidet, trägt auch das Risiko von unangenehmen Überraschungen. Diese können sich ergeben durch Intransparenz des Marktes und mangelnde Kenntnis der jeweiligen Situation. Wichtige Voraussetzung für einen Markteintritt ist ist außer logistischem Know-how ein gutes Verständnis der Kundenansprüche.



Peter Abelmann, SCI Verkehr, Hamburg

DVZ 6.3.2007