

# Moskau – und dann lange nichts

Fernab der Hauptstadt haben westliche Konzerne mit allerlei Widrigkeiten zu kämpfen

Rund um Moskau ist eine intakte Infrastruktur für die Konsumgüterlogistik gewachsen. Doch die Goldgräberstimmung ist fünf Jahre nach dem großen Russland-Boom verflogen. So ist abseits der Metropolen das Straßennetz immer noch schwach entwickelt. Mischladungen sind lange unterwegs. Experten empfehlen vor allem Kooperationen, um Mengen zu bündeln. Das spare Zeit und Geld.

von Martin Heying

Trotz vieler Unwägbarkeiten ist die Grundstimmung im Russland-Geschäft gut. Darüber waren sich die Teilnehmer der 4. Russland-Konferenz der Mannheimer Beratungsfirma Tim Consult einig. Für einen wesentlichen Teil der Probleme sorgt die starke Fokussierung auf Moskau. Intakte Infrastrukturen wie Straßen, Schienen, Lagerhäuser und Logistikzentren konzentrieren sich vor allem auf die Hauptstadt. Zudem befürchten die Experten, dass künftig die Ressourcen in und um Moskau immer kostspieliger werden.



Der Transport über die Schiene ist die richtige Alternative, nur oft zu langsam und mit vielen Stopps verbunden.

FOTO: MEINHARDT/VISUM

Ein weiteres Problem sind kleinere Ladungen, die einen LKW oder gar einen Zug nicht komplett füllen. Das hat angesichts der Größe des Landes deutliche Folgen: Mischzüge brauchen oft Tage oder gar Wochen länger als Ganzzüge, die ohne Zwischen- oder Umladungen von einem Logistikzentrum zu einem anderen fahren. Das Gleiche gilt für Mischladungen im LKW. Im Teilladungsverkehr dauern Transporte erheblich länger, außerdem werden Waren während des Transports wesentlich häufiger beschädigt, berichteten die Konferenzteilnehmer in Frankfurt.

Der Heiztechnikhersteller Vaillant hat bereits reagiert und ein Logistikzentrum im südwestlichen Brjansk errichtet. Logistikmanager Benedikt Müller: „Durch die Grenz Nähe haben wir hier auch Zollabfertigung. Zudem existiert ein Gleisanschluss, und wir können Straßenrouten in die Region um Kaluga ohne Umweg über Mos-

kau nutzen.“ Ähnliche Erfahrungen hat Procter & Gamble (P&G) gemacht. Der Konsumgüterkonzern unterhält ein grenznahe Logistikzentrum sowie ein weit verzweigtes Lager- und Dienstleistungsnetz im ganzen Land.

Wie Müller von Vaillant sieht auch P&G-Manager Andrei Shaev derzeit die größten Potenziale im Süden des Landes. Shaev verweist auf die regionalen Besonderheiten. Viele Restriktionen, unberechenbare staatliche Autoritäten, Widrigkeiten wie das harte Klima, teurer Winterdiesel und marode Straßen, verlang-

ten Flexibilität und Kenntnisse über Region und Kultur. Hier zeigt P&G einen äußerst effizienten und gangbaren Weg. Der Konzern arbeitet eng mit Pepsico zusammen. Der US-amerikanische Getränkekonzern hat seine Produkte schon zu Zeiten des Eisernen Vorhangs in der Sowjetunion vertrieben. So konnte P&G auf bestehende Strukturen und Know-how zugreifen.

Martin Heying Journalist, Köln  
semmann@dvz.de

## Probleme in Russland

- Enorme Distanzen: zum Beispiel 3000 km von Moskau in das sibirische Surugut
- Lange und strenge Winter: Oft sind wichtige Wege blockiert oder nur teilweise befahrbar
- Schlechte Straßenverhältnisse: vor allem auf Nebenstrecken und weit entfernt von Metropolen – die Durchschnittsgeschwindigkeit für LKW liegt mitunter bei 40 km/h
- Zu langsamer Bahntransport: Intermodale Lieferwege sind oft schlecht aufeinander abgestimmt
- Komplizierte Zollabwicklung: viel Vorlauf einplanen bei Importware

Drei Fragen an ...

## Björn Klippel

Geschäftsführer des Beratungsunternehmens Tim Consult mit Sitz in Mannheim



FOTO: HEYING

### Herr Klippel, wie ist Ihr Fazit nach der Russland-Konferenz, zu der Ihr Unternehmen bereits zum vierten Mal eingeladen hat?

Die Pionierzeiten sind vorbei. Das Feld der Geschäftstreibenden in und mit Russland zieht sich auseinander, gerade mit Blick auf die Entwicklung der Logistik. Einige sind in Russland angekommen, und Russland ist in Europa angekommen.

### Die Situation hat sich also für die westeuropäischen Unternehmen positiv entwickelt?

Die Märkte haben sich entwickelt und expandieren, soviel ist klar. Vieles ist heute einfacher als noch vor fünf Jahren. Die Logistikbranche professionalisiert sich zusehends, und immer mehr Aspekte des Handels sind gesetzlich geregelt. Dennoch gilt: Der Handel mit Russland erfordert eine gute Kenntnis des Landes und der Märkte. Einige Unternehmen haben sich lokal oder regional vernetzt und pflegen einen konstruktiven Dialog mit den

Ansprechpartnern vor Ort. Andere wiederum stehen noch ein bisschen ratlos diesseits der Grenze.

### Was empfehlen Sie Unternehmen, die in Russland expandieren oder neu einsteigen wollen?

Vernetzung und Zusammenarbeit, sowohl untereinander als auch mit den regionalen Dienstleistern. Wir haben das schon in der Vergangenheit gesehen: Harte Wettbewerber entschließen sich zum gemeinsamen Betrieb von Logistikzentren. So erreichen sie eine Quadratmeterzahl mit der sie vor Ort ernst genommen werden. Ich nenne das horizontale Kollaboration. Eine gezielte Bündelung der Kräfte, um Ganzzüge zu bilden oder Synergien für kleine Ladungsmengen zu nutzen, ist immer sinnvoll und möglich. Hier kann man enorm viel Zeit und Geld sparen. Ich empfehle den Unternehmen, Konferenzen und Zusammenkünfte zu nutzen, um Visitenkarten zu tauschen und eine starke Gemeinschaft zu bilden.

ANZEIGE

## Werfen Sie Ihre Ne

Mit der Premium-Software von PSI Logistics managen Sie Ihr gesa



Besuchen Sie uns!  
Halle B5, Stand 321

**transport**  
**logistic**  
4.-7. Juni 2013  
Messe München

Unsere Software verfügt über Fu  
Netzplanung, Tender Management  
Frachtkostenmanagement, Mul  
Abrechnung und vieles mehr.  
Überzeugen Sie sich!

Software für Logistische Netze

Telefon: +49 30 2801-2850

info@psilogistics.com www.psilogistics.com