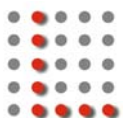


Handbuch Logistik Russland

Logistikmarkt – Trends – Akteure – Regeln



Landesinitiative
Logistik **NRW.**



Ministerium für
Wirtschaft und Arbeit
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

Auftraggeber:

Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Nordrhein-Westfalen

Autoren:

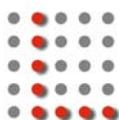
Dipl.-Jur. Giorgi Doborjginidze
Dipl.-Geogr. Peter Abelmann
SCI Verkehr GmbH, Köln
Juni 2005



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Einleitung | 8 |
| 2 | Allgemeine Informationen | 9 |
| 2.1 | Geographie | 9 |
| 2.2 | Daten und Fakten..... | 10 |
| 3 | Regionale Rahmenbedingungen | 13 |
| 3.1 | Zentraler Föderalbezirk (Großraum Moskau)..... | 13 |
| 3.1.1 | Güterverkehr/Logistik..... | 14 |
| 3.1.2 | Verkehrsinfrastruktur | 15 |
| 3.1.3 | Standort für ausländische Unternehmen..... | 16 |
| 3.2 | Föderalbezirk Nord-West | 17 |
| 3.2.1 | St. Petersburg | 17 |
| 3.2.2 | Nowgorod..... | 18 |
| 3.2.3 | Kaliningrad | 18 |
| 3.3 | Föderalbezirk Ural..... | 19 |
| 3.3.1 | Jekaterinburg | 19 |
| 3.3.2 | Chanti-Mansisk und Tjumen | 20 |
| 3.4 | Föderalbezirk Wolga (Republik Baschkortostan)..... | 20 |
| 3.5 | Südrussischer Föderalbezirk | 21 |
| 3.6 | Föderalbezirk Sibirien | 23 |
| 3.7 | Föderalbezirk Ferner Osten | 25 |
| 4 | Wirtschaftliche Rahmenbedingungen | 27 |
| 4.1 | Stand der Reformprozesse | 27 |
| 4.2 | Wirtschaftswachstum | 28 |
| 4.3 | Wirtschaftsstruktur | 29 |
| 4.4 | Außenwirtschaft..... | 30 |
| 4.4.1 | Deutsch-Russischer Außenhandel | 32 |
| 4.5 | Ausländische Investitionen | 33 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5 | Aktuelle Lage in der Verkehrswirtschaft | 35 |
| 5.1 | Differenzierte Entwicklung der Verkehrsträger | 35 |
| 5.1.1 | Verkehrsträger Straße | 36 |
| 5.1.2 | Verkehrsträger Schiene | 38 |
| 5.1.3 | Seeschifffahrt..... | 41 |
| 5.1.4 | Binnenschifffahrt | 42 |
| 5.1.5 | Luftfracht..... | 44 |
| 5.1.6 | Containerverkehre..... | 45 |
| 6 | Logistikmarkt in Russland | 47 |
| 6.1 | Aktuelle Aspekte und Besonderheiten des Logistikmarktes..... | 47 |
| 6.2 | Der Markt für Logistikdienstleistungen | 48 |
| 6.3 | Logistikimmobilien und Umschlagsmarkt | 49 |
| 6.4 | Logistikunternehmen | 56 |
| 7 | Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur | 62 |
| 7.1 | Straßen | 62 |
| 7.2 | Eisenbahnnetz..... | 63 |
| 7.3 | Wasserstraßennetz..... | 64 |
| 7.4 | Flughäfen | 65 |
| 7.5 | Pan-europäische Verkehrskorridore in Russland..... | 66 |
| 8 | Markteintritt in Russland..... | 68 |
| 8.1 | Gründung von Gesellschaften | 68 |
| 8.1.1 | Beteiligungsmöglichkeiten..... | 69 |
| 8.1.2 | Kapitalbeteiligung | 69 |
| 8.2 | Immobilienwerb | 69 |
| 8.3 | Personalsuche..... | 70 |
| 8.4 | Lohnniveau/Lohnsteuer | 70 |
| 8.4.1 | Sozialversicherungsabgaben | 70 |
| 8.4.2 | Zusatzleistungen | 70 |
| 8.4.3 | Formalitäten bei der Einstellung und Lohnabrechnung | 71 |



| | | |
|----------|--|-----------|
| 8.5 | Steuern und Abgaben..... | 71 |
| 8.5.1 | Sonderwirtschaftszonen | 72 |
| 8.5.2 | Steuervergünstigungen für ausländische Investoren..... | 73 |
| 8.5.3 | Devisenbestimmungen | 73 |
| 9 | Wichtige Adressen | 74 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Russische Föderation | 9 |
| Abbildung 2: Regionale Schwerpunkte deutscher Unternehmen in Russland | 13 |
| Abbildung 3: Übersicht Zentraler Föderalbezirk | 14 |
| Abbildung 4: Verteilung der Transportunternehmen nach Regionen..... | 15 |
| Abbildung 5: Übersicht Föderalbezirk Nord-West | 17 |
| Abbildung 6: Übersicht Föderalbezirk Ural | 19 |
| Abbildung 7: Übersicht Föderalbezirk Wolga | 21 |
| Abbildung 8: Übersicht Südrussischer Föderalbezirk | 22 |
| Abbildung 9: Übersicht Föderalbezirk Sibirien..... | 23 |
| Abbildung 10: Übersicht Föderalbezirk Ferner Osten | 25 |
| Abbildung 11: BIP-Vergleich Russland 2003 | 28 |
| Abbildung 12: Vergleich Kaufkraft-Parität Russland, 2003 | 29 |
| Abbildung 13: Anteil der wichtigsten Wirtschaftsbereiche am BIP (2003; %) | 30 |
| Abbildung 14: Russlands Einfuhr und Ausfuhr 2002 nach Ländern..... | 31 |
| Abbildung 15: Zufluss ausländischer Investitionen (in Mio. Euro) nach Russland 2003 | 33 |
| Abbildung 16: Bestand ausländischer Investitionen (in Mio. Euro) in Russland, 2003..... | 33 |
| Abbildung 17: Branchenverteilung der Investitionen in Russland 2004..... | 34 |
| Abbildung 18: Russlands wichtigste Investoren 2004 in % | 34 |
| Abbildung 19: Modal Split (in tkm) im Güterverkehr, 2003..... | 36 |
| Abbildung 20: Güterverkehrsaufkommen (in Mio. t) im Straßengüterverkehr, 2003 | 37 |
| Abbildung 21: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) im Straßengüterverkehr, 2003..... | 37 |
| Abbildung 22: Aufteilung des Güterverkehrsaufkommens (in Mio. t) nach Regionen, 2003..... | 37 |
| Abbildung 23: Güterverkehrsaufkommen (in Mio. t) im Schienengüterverkehr, 2003..... | 38 |
| Abbildung 24: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) im Schienengüterverkehr, 2003..... | 38 |
| Abbildung 25: Güterverkehrsaufkommen (in Mio. t) in der Binnenschifffahrt, 2003 | 43 |
| Abbildung 26: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) in der Binnenschifffahrt, 2003 | 43 |
| Abbildung 27: Güterverkehrsaufkommen (in Mio. t) in der Luftfracht, 2002 | 44 |
| Abbildung 28: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) in der Luftfracht, 2002 | 44 |



| | |
|---|----|
| Abbildung 29: Entwicklung der Zahl von Fluggesellschaften in Russland | 44 |
| Abbildung 30: Transsibirische Eisenbahn | 45 |
| Abbildung 31: Aufteilung des russischen Logistikmarktes (in %) 2003..... | 48 |
| Abbildung 32: Struktur der Lagerflächen in Russland | 50 |
| Abbildung 33: Struktur der Lagerflächen in Moskau | 52 |
| Abbildung 34: Struktur der Lagermieter in Moskau | 52 |
| Abbildung 35: Vergleich Mietpreise (USD/m ²) Logistikflächen im Jahr..... | 53 |
| Abbildung 36: Wachstumsdynamik der Lagerflächenpotenziale in der Region Moskau (in Tsd. m ²) | 54 |
| Abbildung 37: Nutzung der Gewerbe- und Industrieflächen in Moskau nach Industriebranchen .. | 56 |
| Abbildung 38: Unternehmensstruktur in der Logistik in Russland | 57 |
| Abbildung 39: Leistungsprofil von Logistikunternehmen in Russland | 58 |
| Abbildung 40: Vergleich der Längen des Bahnnetzes in Tsd. km..... | 63 |
| Abbildung 41: Entwicklung der Zahl von Flughäfen | 65 |
| Abbildung 42: Entwicklung der Zahl von internationalen Flughäfen | 65 |
| Abbildung 43: Pan-Europäische Verkehrskorridore | 67 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: Grunddaten Russland | 11 |
| Tabelle 2: Übersicht der wichtigsten Städte in Russland..... | 12 |
| Tabelle 3: Grunddaten Zentraler Föderalbezirk | 16 |
| Tabelle 4: Grunddaten Föderalbezirk Nord-West | 18 |
| Tabelle 5: Grunddaten Föderalbezirk Ural | 20 |
| Tabelle 6: Grunddaten Föderalbezirk Wolga | 21 |
| Tabelle 7: Grunddaten Südrussischer Föderalbezirk | 22 |
| Tabelle 8: Grunddaten Föderalbezirk Sibirien..... | 24 |
| Tabelle 9: Grunddaten Föderalbezirk Ferner Osten | 26 |
| Tabelle 10: Deutsch-russischer Außenhandel nach wichtigsten Branchen 2003 (in Mrd. Euro.).... | 32 |
| Tabelle 11: Vergleich der größten russischen Unternehmen nach Umsatz | 39 |
| Tabelle 12: Güterbeförderung (in Mio. t) der wichtigsten Privatbahnunternehmen in Russland, 2004 | 40 |
| Tabelle 13: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) im Schienengüterverkehr nach wichtigsten Güterarten, 2002 | 41 |
| Tabelle 14: Güterumschlag (in Mio. t) der wichtigsten Seehäfen in Russland, 2003..... | 42 |
| Tabelle 15: Containerumschlag nach Verkehrsträger in Mio. t, 2003..... | 46 |
| Tabelle 16: Flächenpotenziale der A-Klasse-Lagerhäuser in den wichtigsten Regionen Russlands | 51 |
| Tabelle 17: Lagerhaltung der Ware in den wichtigsten Städten Russlands..... | 54 |
| Tabelle 18: Die wichtigste Lagerhäuser und Logistikzentren in Moskau | 55 |
| Tabelle 19: Leistungsspektrum der wichtigsten russischen Transportunternehmen | 59 |
| Tabelle 20: Leistungsspektrum der wichtigsten russischen Lagerlogistik-Dienstleister | 60 |
| Tabelle 21: Kooperationsformen mit Kunden..... | 61 |
| Tabelle 22: Übersicht der Straßenlänge (in Tsd. km) in Russland | 62 |
| Tabelle 23: Vergleich der Straßendichte (km/1000km ²) nach Regionen | 63 |
| Tabelle 24: Übersicht der Schieneninfrastruktur..... | 64 |
| Tabelle 25: Vergleich der Dichte der Binnenwasserstraßen (km/1000km ²) nach Regionen..... | 64 |
| Tabelle 26: Entwicklung der Binnenschifflotte (in Tsd. Stück) in Russland | 65 |
| Tabelle 27: Entwicklung der Flugzeugflotte in Russland | 66 |



1 Einleitung

Russland gehört zu den dynamischen Wirtschaftsregionen der Welt und wird seine Position in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter ausbauen. Für die deutsche Wirtschaft, vor allem die Transport- und Logistikbranche bedeutet das neue Chancen in diesem Markt. Insbesondere in den erwarteten Veränderungen der Güterstruktur des Warenaustausches mit einem wachsenden Anteil von Kaufmannsgütern und hochwertigen Industriegütern werden die Potenziale für künftige Geschäftstätigkeiten gesehen.

Der Logistikmarkt in Russland ist hoch attraktiv: Im Vergleich zum GUS-Gesamtmarkt wächst er überdurchschnittlich. Der zunehmende Warenaustausch und die verstärkte Arbeitsteilung führen zu einer wachsenden Nachfrage nach Verkehrs- und logistischen Dienstleistungen. Die verstärkende Verlagerung von Produktionsstätten zu günstigeren Standorten in Russland führt schon heute zu einem deutlich steigenden Transportvolumen. Logistische Gesamtkonzepte, komplexe Logistik- und Mehrwert-Dienstleistungen werden verlangt. Auch die wirtschaftliche Verflechtung Russlands mit westeuropäischen Ländern wird diesen Trend noch einmal verstärken.

Der Eintritt in den russischen Logistikmarkt ist für deutsche Logistikunternehmen alles andere als einfach. Allerdings bietet der russische Logistikmarkt nicht nur große Chance für die ausländischen Unternehmen, sondern trägt auch das Risiko der unangenehmen Überraschungen, die durch mangelnde Kenntnis der jeweiligen Situation verursacht werden. Zweifellos spielt hierbei das genaue Marktwissen eine entscheidende Rolle. Eine umfassende Marktanalyse im Hinblick auf die wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen ist eine der Voraussetzungen für den Unternehmenserfolg vor Ort.

2 Allgemeine Informationen

2.1 Geographie

Mit einer Fläche von 17,1 Mio. km² ist die Russische Föderation (Russland) das größte Land der Erde. Russland umfasst 11 Zeitzonen und erstreckt sich von der Ostsee bis zum Pazifik und vom Nordpolar-Meer bis zum Schwarzen Meer. Dreiviertel seiner Oberfläche liegen östlich des Urals in Asien, wo Russland über gemeinsame Grenzen mit Kasachstan, der Mongolei, China und Nordkorea verfügt. Russland ist in 89 Territorialeinheiten (Subjekte der Föderation) eingeteilt; davon sind 21 Republiken, 1 autonomes Gebiet, 10 autonome Kreise, 6 Regionen, 49 Gebiete und 2 Städte mit Subjektstatus (Moskau und St.-Petersburg).



Abbildung 1: Russische Föderation

Die klimatischen Bedingungen variieren beträchtlich von einem Ort zum anderen. Russland kennt lange kalte Winter und kurze heiße Sommer. In Sibirien liegen die Durchschnittstemperaturen bei minus 18° C und können in Nord- und Ost-Sibirien bis auf minus 50° C sinken. Fast ein Drittel des russischen Bodens bleibt das ganze Jahr gefroren, ein weiteres Drittel taut im Sommer kaum auf, wodurch nur karge Ernten möglich sind.

Im europäischen Teil des Landes herrscht Kontinentalklima mit schneereichen Wintern, kurzem Frühjahr, heißen Sommern und goldenem Herbst. Die mittleren Temperaturen sind für Moskau im Januar -13° C (min. -25° C), im Juli +18° C (max. +30° C) bei einem Jahresdurchschnitt von +4,1° C. Die Luft ist im Winter in der Regel kalt und sehr trocken, im Sommer warm und feucht.



2.2 Daten und Fakten

| Staat | |
|---|---|
| Bezeichnung: | Russische Föderation; Kurzform: (<i>Russland</i> - RUS) |
| Staatsform: | Föderative Republik |
| Parlament: | Staatsduma mit 450 und Föderationsrat mit 178 Mitgliedern |
| Verwaltungsstruktur: | 21 Republiken, 1 Autonomes Gebiet, 10 Autonome Kreise (Bezirke), 6 Regionen, 49 Gebiete und 2 Städte mit Subjektstatus (Moskau, St. Petersburg) |
| Bevölkerung | |
| Bevölkerung: | 145 Mio. Einwohner ⁱ |
| Bevölkerungsdichte: | 8,5 Einwohner je km ² |
| Natürl. Bevölkerungsveränderung: | -6,5 je 1 000 Einwohner |
| Städtische Bevölkerung: | 73% (2002) |
| Ethnische Zusammensetzung: | 81,5% Russen, 3,8% Tartaren, 3,0% Ukrainer, 11,7% Sonstige |
| Religion: | 82% Christen, 18% Muslime und Sonstige |
| Hauptstadt | |
| Moskau: | 8,7 Mio. Einwohner (Agglomeration: 12 Mio.) |
| Bildung und Wissenschaft | |
| Studenten: | 5,9 Mio. |

ⁱ Stand vom Oktober 2002

| | |
|---|--|
| Einrichtungen im Bereich Forschung und Entwicklung: | 4 010 |
| Hochschulen: | 939 staatliche und private Hochschulen |
| Universitäten: | 42 |
| Beschäftigte im Bereich Forschung und Entwicklung: | 882 000 |
| Ausgaben für Forschung und Entwicklung: | 1,32% des BIP |
| Erwerbstätigkeit und Arbeitsmarkt | |
| Erwerbspersonen (Erwerbstätige und Arbeitslose): | 71,9 Mio. |
| Erwerbsquote: | 60,1% |
| Erwerbstätige: | 65,7 Mio. |
| Arbeitslose: | 6,2 Mio. |
| Durchschnittlicher Bruttomonatslohn der Arbeitnehmer (2004:) | 6.524 RUB (208,1 USD) |
| Mindestlohn (2004): | 600 RUB (19,1 USD) |
| Durchschnittliche Arbeitskosten je geleistete Arbeitsstunde in der Industrie (2002): | 33,2 RUB (1,18 USD) |

Tabelle 1: Grunddaten Russland

| Städte | Einwohnerzahl | Entfernung vom Moskau in km |
|-------------------|---------------|--------------------------------|
| Moskau | 8,4 Mio. | |
| St. Petersburg | 4,66 Mio. | 651 |
| Nowosibirsk | 1,4 Mio. | 3.191 |
| Nischnij Nowgorod | 1,35 Mio. | 439 |
| Jekaterinburg | 1,26 Mio. | 1.667 |
| Samara | 1,16 Mio. | 1.098 |
| Omsk | 1,15 Mio. | 2.255 |
| Kasan | 1,1 Mio. | 797 |
| Ufa | 1,09 Mio. | 1.519 |
| Tscheljabinsk | 1,08 Mio. | 1.919 |
| Perm | 1,01 Mio. | 1.386 |
| Rostow am Don | 1,0 Mio. | 1.226 |

Tabelle 2: Übersicht der wichtigsten Städte in Russland

3 Regionale Rahmenbedingungen

Die Regionen Russlands sind gefragte Investitionsstandorte für mittelständische Unternehmen aus Deutschland. Zu den besonderen Investitionsbedingungen einzelner Regionen zählen das jeweilige wirtschaftliche Umfeld, das stark unterschiedlich ausgeprägt ist, und die zum Teil eigens abgefassten regionalen Investitionsgesetze. Über die tatsächlichen Bedingungen für einen Investor entscheidet jedoch in der Praxis sein Kontakt mit der regionalen Administration. Inwieweit hier Zugeständnisse gemacht und gehalten werden, ist gleichzeitig auch eine Frage der lokalen Machtverhältnisse und der wirtschaftlichen Interessen der Akteure.

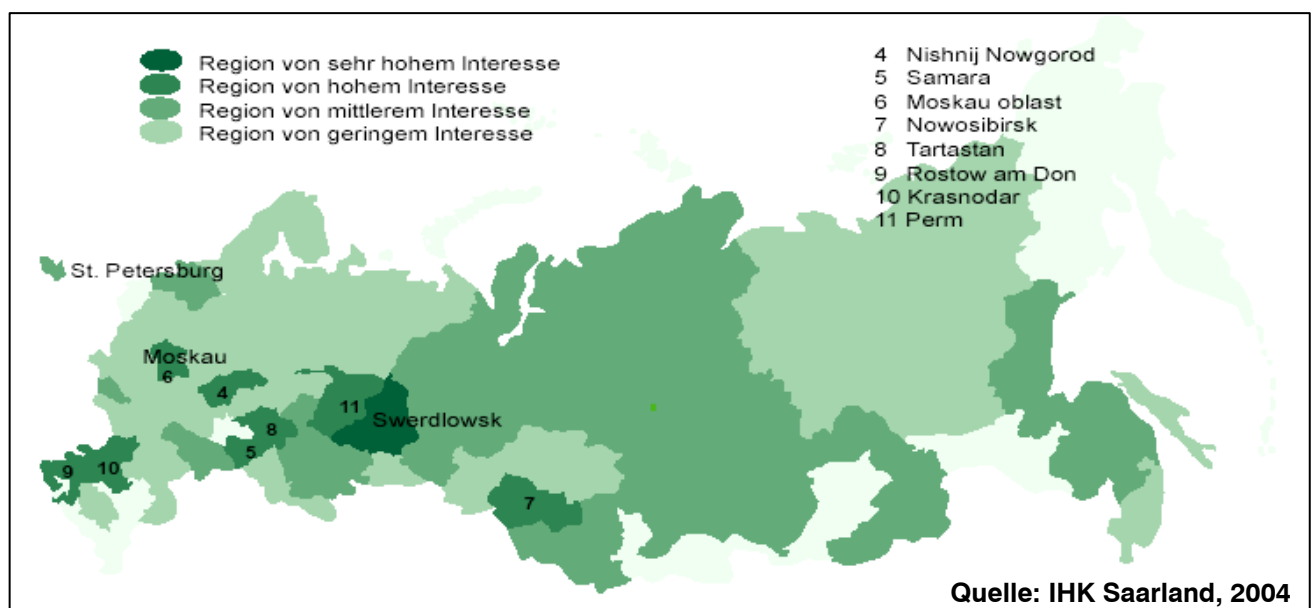


Abbildung 2: Regionale Schwerpunkte deutscher Unternehmen in Russland

In den 89 föderalen Subjekten („Republiken“, „Gebieten“, „Bezirken“, und „Kreisen“) steht an der Spitze der Verwaltungsbezirke jeweils ein vom russischen Präsidenten „bevollmächtigter Vertreter“ mit einer eigenen Administration.

3.1 Zentraler Föderalbezirk (Großraum Moskau)

Das Zentrale Föderalgebiet liegt im Zentrum des europäischen Teils der Russischen Föderation. Die wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Region befinden sich im Moskauer Gebiet. Moskau stellt den wichtigsten Finanz- und Wirtschaftsplatz Russlands dar. Von 2000 bis 2002 sind über 40% der gesamten ausländischen Investitionen in Russland nach Moskau geflossen, darin enthalten ist ein hoher Anteil von Handels- und Bankkrediten sowie Portfolioinvestitionen. Auch russische In-

Investitionen sind in Moskau stark vertreten. Die wichtigsten Wachstumsbranchen sind die verarbeitende Industrie und der Einzelhandel.



Abbildung 3: Übersicht Zentraler Föderalbezirk

3.1.1 Güterverkehr/Logistik

Moskau ist die wichtigste Handelsmetropole in der gesamten GUS-Region. 10% des gesamten russischen Güterverkehrs wird im Moskauer Gebiet abgewickelt. Im Handel der russischen Hauptstadt werden rd. 70.000 Artikel angeboten. Das Güterverkehrsaufkommen ist in den letzten Jahren um 150% gestiegen. Jährlich werden dort rd. 300 Tsd. t Güter umgeschlagen. Im ganzen Moskauer Gebiet macht das Güterverkehrsaufkommen 1,2 Mio. t aus. Der Anteil von Moskau an den gesamten russischen Importen beläuft sich auf rund 60%. In Moskau befinden sich über 60 Lastkraftwagenunternehmen. Die eingesetzte Fahrzeugflotte in der Hauptstadt umfasst ca. 3,3 Mio. LKW.

Rund 63% aller Transportunternehmen in Russland sind im zentralen Föderalbezirk tätig (Abb.: 4). Der Anteil an einheimischem Dienstleistern an den in Moskau abgewickelten Güterverkehren beträgt nur 32,9%. Das Hauptproblem für den Mangel an Wettbewerbsfähigkeit der russischen Transporteure ist der schlechte Zustand der bestehenden Fahrzeugflotte. Nach Schätzungen von Experten sind 75% des eingesetzten rollenden Materials und 50% der LKW veraltet. Nur 8% der

eingesetzten Fahrzeuge entsprechen der internationalen Norm Euro-Klasse 3. Aufgrund des schlechten technischen Zustands der Fahrzeugflotte wird besonders der grenzüberschreitende Verkehr in der Region beeinträchtigt. Über 70% dieser Transporte werden von Dienstleistern anderer Regionen oder sogar anderer Länder abgewickelt.

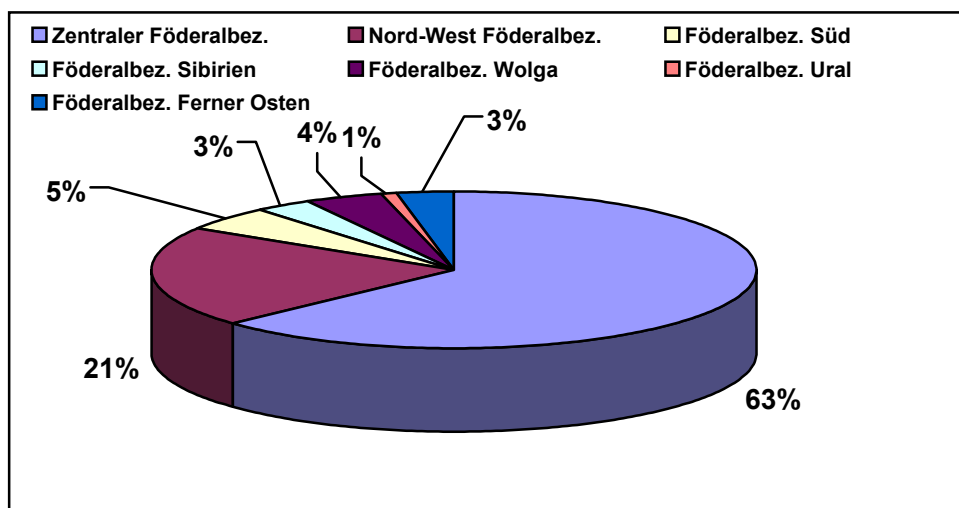


Abbildung 4: Verteilung der Transportunternehmen nach Regionen

3.1.2 Verkehrsinfrastruktur

Moskau verfügt über ein hoch entwickeltes Verkehrssystem. Das Straßen- und Fernstraßennetz sowie die Autobahnringe sind gut ausgebaut und werden ständig erweitert. Moskau umschließt eine 110 km lange ringförmige Autobahn. Im Rahmen des kommunalen Investitionsprogramms hat die Stadtregierung 2004 für den Ausbau der Infrastruktur Budgetmittel in Höhe von 2 Mrd. USD bereitgestellt.

In Moskau kreuzen sich die wichtigsten Luft- und Binnenwasserwege. Die vier Flughäfen der Hauptstadt befinden sich auf dem Territorium des Moskauer Gebietes. Durch die Region verlaufen 11 zentrale Eisenbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von rd. 2.700 km. Im Moskauer Umland befinden sich 12 Lok- und 5 Wagendepots sowie 200 Bahnhöfe. Das Straßen- und Fernstraßennetz sowie die drei Autobahnringe sind gut ausgebaut und werden ständig erweitert (über 17.100 km; 95% Straßendecke fester Belag). Ein Maut-System für extrem befahrene Straßen befindet sich in der Planung.

In den kommenden Jahren wird in Moskau eine effiziente Verkehrsinfrastruktur mit gut entwickelten Logistiksystemen entstehen. Die Einrichtung eines Rings von Logistikzentren rund um Moskau ist in der Planung. Die Güter, die den im Moskau angesiedelten Unternehmen zur Verfügung ge-

stellt werden, sowie die versandfertigen Produkte der zahlreichen Industriebetriebe in der Innenstadt sollen in Zukunft über die Logistikzentren außerhalb bewegt werden.

2006 wird auf einer Fläche von 9 ha das erste Distributionszentrum des russischen Herstellers von Wälz- und Kugellagern EBC (European Bearing Corporation) gebaut. Geplant wird der Aufbau eines neuen Lagers von EBC für die Produktionsversorgung am Standort Moskau.

3.1.3 Standort für ausländische Unternehmen

In der russischen Hauptstadt sind mehr als 600 Unternehmen mit ausländischem Kapital und 45.000 Klein- und Mittelständische Unternehmen tätig. Im Moskauer Gebiet sind insgesamt 130 deutsche Unternehmen angesiedelt. Vor allem Handelsketten wie Metro, der deutsche Ableger von IKEA, die Heimwerkermärkte OBI und die Bielefelder AVA-Tochter Marktkauf haben erste Standorte im Moskauer Umland eröffnet. Andere große Ketten aus Deutschland wie Lidl, Aldi und weitere analysieren noch die Marktgegebenheiten. Das Investitionsvolumen von Handelsunternehmen betrug in den letzten Jahren mehr als 580 Mio. USD.

Seit geraumer Zeit sind in Moskau neue Produktionsbereiche entstanden. In der verarbeitenden Industrie werden mehr als 42% der Industrieproduktion der Region erzeugt. Im Moskauer Gebiet ist eine Vielzahl von Industriebetrieben angesiedelt, die für Russland von allgemeiner Bedeutung sind und eine konkurrenzfähige Produktion auf den Markt bringen. Die Stadtregierung erarbeitet zurzeit eine Konzeption für die Entwicklung von Industriegebieten. Ein Pilotprojekt soll im Wolokolamsker Gebiet entstehen.

| | |
|---|----------------------------|
| Anzahl der Einwohner | 36,7 Mio. |
| Zahl der erwerbstätigen Personen | 58,9% |
| Beschäftigte | 6,5 Mio. |
| davon in der Industrie | 21% |
| Landwirtschaft | 11% |
| Dienstleistungen | 32% |
| Industrieoutput | 828 Mrd. RUB ⁱⁱ |
| Anteil Maschinenbau | 25% |
| Metallindustrie | 21% |
| Elektroindustrie | 11% |
| Landwirtschaft | 10% |

Tabelle 3: Grunddaten Zentraler Föderalbezirk

ⁱⁱ Am 11.01.2005 betrug der Kurs eines Euro in RUB 37,84.

3.2 Föderalbezirk Nord-West

3.2.1 St. Petersburg

St. Petersburg stellt ein Wirtschaftszentrum des Nord-West Föderalbezirkes dar. In der Stadt wurde eine neue Wirtschaftsstruktur geschaffen. Das Wachstum in den Branchen Handel, Gastronomie, Bau und IT-Dienstleistungen begünstigte das Entstehen überdurchschnittlich vieler kleiner und mittelständischen Unternehmen, die zusätzlich durch ein Sonderprogramm 2002- 2004 gefördert wurden.

Deutsche Unternehmen sind am Außenhandel der Stadt mit führenden 16% beteiligt. Zu den wichtigsten Industriezweigen St. Petersburgs gehören die Metallverarbeitung, der Maschinen- und Fahrzeugbau sowie die Elektronik. Im Leningrader Gebiet hingegen sind es die Industriezweige Chemie/Petrochemie, Holzverarbeitung, Landwirtschaft und Bergbau. In den letzten Jahren sind in der Region erhebliche Investitionen in die Bereiche Logistik und Nahrungsmittelindustrie geflossen. Die Kommunikationstechnologie gehört auch zu den wachsenden Industriebranchen der Region.



Abbildung 5: Übersicht Föderalbezirk Nord-West

Zu den im Regionalbudget verankerten Investitionsanreizen gehören Investitions Garantien der Administration, Gewinnsteuerermäßigungen, vergünstigte Vermietung von Immobilien, Unterstützung und Beteiligung der Stadt an ausgewählten Investitionsprojekten.

In der russischen Hafenstadt St. Petersburg sollen 2005 gleich drei neue große Logistikzentren errichtet werden. Für ca. 7 bis 8 Mio. USD wird von der Bank PSB für den Logistik-Konzern Schenker Deutschland als zukünftigem Hauptmieter ein Frachtkomplex gebaut. Das Unternehmen wird dort 8.500 m² Hallenfläche belegen.

Der Logistikdienstleister Inkotek plant in 2005 ein zwischen Hafen, Flughafen und Moskauer Chaussee gelegenes multifunktionelles Logistikzentrum für 30 Mio. USD mit 50.000 m² überdachter Fläche zu eröffnen. Dritter im Bunde ist der Bahnfracht-Dienstleister Ewrosib, der in St. Petersburg ein neun Hektar großes Frachtterminal eröffnen wird.

| | |
|---|--------------|
| Anzahl der Einwohner | 14,4 Mio. |
| Zahl der erwerbstätigen Personen | 81,1% |
| Beschäftigte | - |
| davon in den Dienstleistungen | 33% |
| Industrie | 23% |
| Landwirtschaft | 6% |
| Industrieoutput | 485 Mrd. RUB |
| Anteil Ernährungsindustrie | 18% |
| Metall-, Holz- und Papierindustrie | 15% |
| Landwirtschaft | 10,5% |

Tabelle 4: Grunddaten Föderalbezirk Nord-West

3.2.2 Nowgorod

Das Gebiet und die Stadt Nowgorod liegen an den wichtigsten Verkehrsknoten zwischen Moskau und St. Petersburg. Hier herrscht ein anerkannt investitionsfreundliches Wirtschaftsumfeld. So unterhält die Region einen Fonds, der Investoren gegen gesetzliche Änderungen im Laufe ihres Engagements absichert (Antrag an die Gebietsverwaltung). Zudem gibt es Gewinnsteuerermäßigungen für die Anlaufphase des Projekts (bis zur Amortisation). Unter den rund 150 ausländischen Investoren sind viele mittelständische Firmen. Zu den wichtigsten Branchen zählen die Chemie- und Baustoffindustrie, Metallverarbeitung, Elektroindustrie und Landwirtschaft / Nahrungsmittelindustrie. Die wichtigsten Rohstoffe sind Holz und Wasserenergie.

3.2.3 Kaliningrad

Kaliningrad ist Russlands Grenzregion zu Polen und Litauen. Die Stadt ist wirtschaftlich geprägt durch die Fischverarbeitung, durch den Maschinen- und Fahrzeugbau, durch Werften, die Papierindustrie und die Nahrungsmittel verarbeitende Industrie. Das gesamte Gebiet hat den Status einer „Sonderwirtschaftszone“. Das Föderale Zielprogramm 2002-2010 sieht die Umsetzung verschiedener Infrastrukturprojekte vor, die z.T. aus internationalen Krediten gezahlt werden. Die deutsche Präsenz (Importe, Fahrzeugbau) ist geringer als die Polens (Hauptinvestor) und Skandnaviens (Kredite z.B. für Umwelt und Infrastruktur). Deutsche Investoren sprechen von Kaliningrad als einem günstigen Produktionsstandort z.B. für Lohnveredelung und Montage, sehen darin jedoch eher einen eigenen Vorteil als ein Zeichen für die wirtschaftliche Dynamik der Region. In Kaliningrad gilt Zollfreiheit bei Warenimport und -export, wenn in lokaler Produktion bzw. Weiterverarbeitung ein Mehrwert von mind. 30% (Elektronik und moderne Technologien: 15%) geschaffen wird (Ausnahme: Überführung nach Russland).



3.3 Föderalbezirk Ural

Die typische Wirtschaftsstruktur des Uralbezirks sind Großkombinate für Maschinen- und Anlagenbau, Erdöl- und Erzgewinnung sowie Metallverarbeitung, ergänzt durch die Nahrungsmittel- und Textilindustrie. Inzwischen sind hier aber auch viele kleinere lokale Betriebe entstanden (überwiegend Einzelunternehmer). Diese Entwicklung wird durch verschiedene internationale Finanzinstitutionen und regionale Fördereinrichtungen unterstützt, sowie durch das mit baden-württembergischen Mitteln eingerichtete Mittelstandsförderungszentrum.



Abbildung 6: Übersicht Föderalbezirk Ural

3.3.1 Jekaterinburg

Jekaterinburg ist Russlands viertgrößte Stadt: Sie ist stark industriell geprägt. Bis vor zehn Jahren war sie eine „geschlossene Zone“, für Ausländer und wirtschaftlichen Austausch unzugänglich. Inzwischen sind 130 ausländische Unternehmen vor Ort präsent, davon 23 aus Deutschland. Im Handel mit Deutschland (2002 im Gesamtwert von rund 154 Mio. USD) dominieren Maschinen (Import) und Metallerzeugnisse (Export). Das Wirtschaftsförderprogramm der Regionalverwaltung konzentriert sich auf den Ausbau exportorientierter, technologisch hochwertiger Produktion und den Ausbau des Transport- und Logistikwesens.

3.3.2 Chanti-Mansisk und Tjumen

Das Gebiet Chanti-Mansisk stellt die reichste Region Russlands dar. Rund 56% des russischen Erdöls werden hier gefördert. Das Nachbargebiet Tjumen konnte 2002 mit fast 19% (385 Mio. USD) den höchsten Anteil ausländischer Investitionen in Russland für sich verbuchen. Neben Erdöl und Gas ist in beiden Gebieten Holz der dritt wichtigste Rohstoff. Holz- und Chemieindustrie sind die Bereiche, die die Administration mit ausländischer Hilfe aufbauen will. Mittel des lokalen Budgets fließen v.a. in den (Wohnungs-)Bau.

| | |
|---|--------------|
| Anzahl der Einwohner | 12,6 Mio. |
| Zahl der erwerbstätigen Personen | 80% |
| Beschäftigte | 5,8 Mio. |
| davon in den Dienstleistungen | 30% |
| Industrie | 26% |
| Landwirtschaft | 9% |
| Industrieoutput | 778 Mrd. RUB |
| Anteil Maschinenbau | 16% |
| NE-Metallindustrie | 9% |
| Elektroindustrie | 7% |
| Landwirtschaft | 7% |

Tabelle 5: Grunddaten Föderalbezirk Ural

3.4 Föderalbezirk Wolga (Republik Baschkortostan)

Zu den wichtigsten Bereichen der regionalen Wirtschaft im Föderalbezirk Wolga gehören die Ölindustrie (ca. 40%) sowie die verarbeitende Industrie (33%). Der Dienstleistungssektor (Handel, Gastronomie, Logistik und Kommunikation) wächst und soll bis 2005 etwa 20% ausmachen. Der Maschinenbau (z.B. für den Kfz- und Luftfahrtsektor) ist der wichtigste Teil der verarbeitenden Industrie. Baschkortostan, obwohl Nettozahler unter den russischen Regionen, ist an einem Föderalen Entwicklungsplan beteiligt und wird 2003-2006 ca. 34 Mrd. RUB als Budgetausgleich und für Investitionsvorhaben aus Moskauer Kassen erhalten. Derzeit sind je 29% des regionalen Haushalts für Industrie und Bau sowie für die Finanzierung nachgeordneter Haushalte vorgesehen.

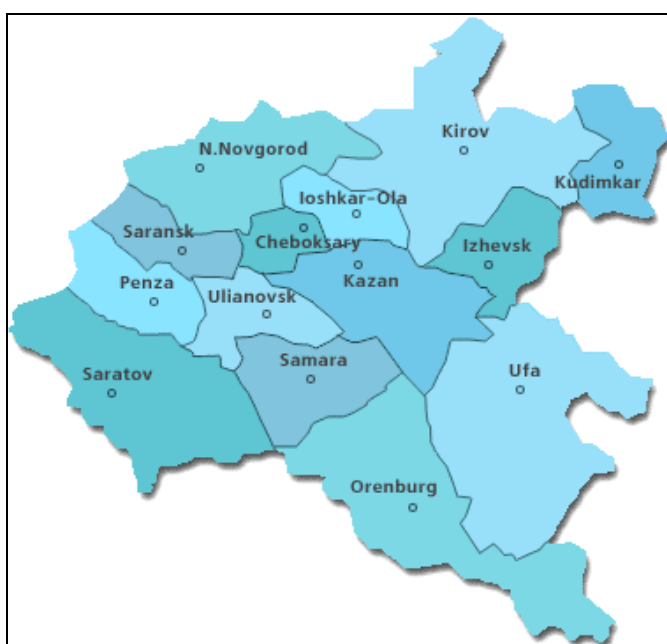


Abbildung 7: Übersicht Föderalbezirk Wolga

| | |
|---|--------------|
| Anzahl der Einwohner | 31,8 Mio. |
| Zahl der erwerbstätigen Personen | 70,7% |
| Beschäftigte | 14,2 Mio. |
| davon in den Dienstleistungen | 30% |
| Industrie | 25% |
| Landwirtschaft | 16% |
| Industrieoutput | 996 Mrd. RUB |
| Anteil Ölindustrie | 30% |
| Chemieindustrie | 22% |
| Ernährungs- und Elektroindustrie | 13% |
| Landwirtschaft | 9% |

Tabelle 6: Grunddaten Föderalbezirk Wolga

3.5 Südrussischer Föderalbezirk

Der südliche Teil Russlands stellt eine landwirtschaftlich entwickelte Region dar. Die Nahrungsmittelindustrie ist der wichtigste Industriezweig, ergänzt durch Agrochemie und Agrarmaschinenbau. Die Wirtschaftsstruktur wird von Großbetrieben postsowjetischen Stils dominiert. Rostow ist das wirtschaftliche und administrative Zentrum. In Krasnodar gibt es einen Schwerpunkt im Weinanbau.



Abbildung 8: Übersicht Südrussischer Föderalbezirk

Der Bezirk grenzt an das Schwarze Meer. Dort ist eine unter Russen beliebte Tourismusregion entstanden, jedoch mit einer schwach entwickelten Infrastruktur. Die Investitionsgesetze in Krasnodar gestatten zeitliche Aufschübe für die Abführung der Gewinnsteuer und eine Reduzierung derselben für Projekte, die von der Administration als „prioritär“ eingestuft werden. Der Förderzeitraum beträgt fünf Jahre. Außerdem gibt es verschiedene Ansätze wie z.B. Investitionsgarantien, um Projekte zu unterstützen, die durch Leasing finanziert werden.

| | |
|---|--------------|
| Anzahl der Einwohner | 21,5 Mio. |
| Zahl der erwerbstätigen Personen | 57,4% |
| Beschäftigte | 8,2 Mio. |
| davon in den Dienstleistungen | 30% |
| Landwirtschaft | 22% |
| Industrie | 18% |
| Industrieoutput | 242 Mrd. RUB |
| Ernährungsindustrie | 25% |
| Elektroindustrie | 16% |
| Landwirtschaft | 14% |

Tabelle 7: Grunddaten Südrussischer Föderalbezirk

3.6 Föderalbezirk Sibirien

Die Wirtschaft in Sibirien konzentriert sich auf die Rohstoffverarbeitung. Große Kombinate wie z.B. in der Metallverarbeitung müssen im Zuge steigender Energiepreise in die Modernisierung ihrer Anlagen investieren. Ihre Produkte wiederum machen sie als Kooperationspartner für deutsche Abnehmer interessant. Weitere Bereiche mit großem Investitionsbedarf sind Landtechnik, Infrastruktur und Bau/Sanierung. Die „Wissenschaftsstadt“ Nowosibirsk verfügt über eine hohe Anzahl technischer Forschungseinrichtungen. Sie verfügen zum Teil über eigene Produktionsstätten, in denen technische Komponenten gefertigt werden. Starke Produktionssteigerungen konnten in Nowosibirsk 2003 die Brennstoffindustrie, Eisen- und Stahlerzeugung, Buntmetallindustrie, Chemie/Petrochemie, Druckindustrie, Elektroenergiewirtschaft, Landwirtschaft sowie der Handel erzielen. Analysten bescheinigen den Bereichen Handel und High-Tech nachhaltige Wachstumschancen.



Abbildung 9: Übersicht Föderalbezirk Sibirien

Die Wirtschaft des Altai-Gebiets konzentriert sich größtenteils auf den Maschinenbau sowie den Agrarmaschinenbau. Der Rest verteilt sich im Wesentlichen auf Chemie/Petrochemie (12%), und Nahrungsmittelverarbeitung (20%). 2002 exportierte Deutschland Waren im Wert von 5,6 Mio. USD nach Altai und stand damit an fünfter Stelle der Lieferanten. Hauptsächlich importiert Altai (trotz großer eigener Landwirtschaft) Nahrungsmittel, dazu industrielle Produkte und Maschinen/Anlagen. Im Gebiet Altai befindet sich auch ein Deutscher Kreis. Er ist Teil der

Sonderwirtschaftszone, die im Altai eingerichtet wurde. Investoren, die sich dort ansiedeln möchten, erhalten Steuererleichterungen.

| | |
|---|--------------|
| Anzahl der Einwohner | 20,7 Mio. |
| Zahl der erwerbstätigen Personen | 70,4% |
| Beschäftigte | 8,7 Mio. |
| davon in den Dienstleistungen | 32% |
| Industrie | 22% |
| Landwirtschaft | 14% |
| Industrieoutput | 553 Mrd. RUB |
| Metallindustrie | 39% |
| Öl- und Elektroindustrie | 10% |
| Maschinenbau | 9% |

Tabelle 8: Grunddaten Föderalbezirk Sibirien

3.7 Föderalbezirk Ferner Osten

Mit einer Fläche von 6,2 Mio. km² (36% der Gesamtfläche Russlands) ist der Föderalbezirk Ferner Osten die reichste Rohstoffregion mit einem hohen Eisen- und Buntmetallvorkommen. Die wichtigsten Wirtschaftsbereiche sind die NE-Metallindustrie, die Agrarindustrie sowie die Holzindustrie. Aufgrund der weiträumigen Verteilung der Produktionsstätten spielt der Güterverkehr eine entscheidende Rolle in der regionalen Wirtschaftsentwicklung.



Abbildung 10: Übersicht Föderalbezirk Ferner Osten

Mit einem Rohstoffvolumen von 11 Mrd. m³ Holz ist der Ostteil Russlands eine der reichsten Holzvorrat-Regionen weltweit. In der Region befinden sich die wichtigsten Unternehmen der holzverarbeitenden Industrie Russlands.

| | |
|---|--------------|
| Anzahl der Einwohner | 7,1 Mio. |
| Zahl der erwerbstätigen Personen | 75,9% |
| Beschäftigte | 3,2 Mio. |
| davon in den Dienstleistungen | 35% |
| Industrie | 20% |
| Landwirtschaft | 8% |
| Industrieoutput | 230 Mrd. RUB |
| Metall- und Holzindustrie | 30% |
| Ernährungsindustrie | 20% |
| Maschinenbau | 17% |
| Ölindustrie | 13% |
| Elektroindustrie | 11% |

Tabelle 9: Grunddaten Föderalbezirk Ferner Osten

4 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

4.1 Stand der Reformprozesse

Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung in Russland stellen die von der russischen Regierung konsequent vorangetriebenen Reformen dar. Die Ergebnisse wurden durch eine neue politische Stabilität ermöglicht. In 2002 setzte sich der Fortschritt bei den Strukturreformen fort, durch die die Rahmenbedingungen für Investitionen deutlich verbessert wurden. Russland unternahm beträchtliche Schritte beim Abbau der ordnungspolitischen und steuerlichen Belastungen von Unternehmen sowie beim Schutz der Rechte von Anlegern. Zu den 2002 angenommenen neuen Gesetzen zählten neue Gesetzespakete für Grund und Boden und Beschäftigung sowie wichtige Novellierungen der Gesetze für Aktiengesellschaften. Der im März 2002 verabschiedete Kodex für die Unternehmensführung in Russland wurde in Anfängen umgesetzt, und allmählich wächst ein Verständnis für eine gute Praxis bei der Unternehmenskontrolle heran. Der wichtigste Schritt in den russischen Reformprozessen war die Einführung des neuen Zollkodexes, der eine Vereinfachung und größere Transparenz des Zollverfahrens vorsieht.

Besonders intensiv ist in den letzten Jahren die Verwaltungsreform vorangetrieben worden. Durch die Abschaffung von Doppelstrukturen und die Verschlinkung von Ministerien und Ämtern soll der Staat effektiver gemacht und sein Einfluss auf die Wirtschaft eingedämmt werden. Aus Sicht der Wirtschaft sind besonders die neuen Bestimmungen zur technischen Sicherheit, zur Zertifizierung, das neue Wertpapiermarktgesetz und die Regelungen über die Registrierung natürlicher Personen als freie Unternehmer hervorzuheben. Die Schritte der Regierung zur Entbürokratisierung lassen darauf hoffen, dass die Aufsichtsbehörden in Zukunft die unternehmerische Tätigkeit weniger stören und weniger für Korruption anfällig sein werden.

Darüber hinaus gab es Fortschritte bei der Schaffung eines modernen und umfassenden gesetzlichen Rahmens für die Telekommunikation. Außerdem wurden Verbesserungen an den rechtlichen und ordnungspolitischen Rahmenbestimmungen für die Fremdkapitalmärkte eingeführt. Sie verfolgen das Ziel, diese mit den Verfahrensweisen internationaler Anleihemärkte in Übereinstimmung zu bringen.

Im Finanzsektor bedarf es noch immer der Einführung und Umsetzung einer Reihe struktureller Reformen, um die Finanzierung der realen Volkswirtschaft zu verbessern. Angesichts der Notwendigkeit, die Abhängigkeit vom Öl- und Gassektor zu verringern und den von den hohen Ölpreisen verursachten Druck auf die Wechselkurse abzubauen, ist es besonders wichtig, das Vertrauen in das Finanzsystem wiederherzustellen. Auch bei der Infrastruktur gibt es Herausforderungen, wobei die Energietarife besondere Aufmerksamkeit erfordern. Eine weitere entscheidende Anforderung ist es, die Koordinierung zwischen den verschiedenen Ebenen der staatlichen Verwaltung zu verbessern, denn das Geschäftsklima und die wirtschaftlichen Leistungen der einzelnen Regionen in Russland sind sehr unterschiedlich.



Die wichtigsten Herausforderungen, vor denen Russland in den kommenden Jahren steht, sind die Verwirklichung von Strukturreformen, die Verringerung der Abhängigkeit des Landes vom Öl- und Gassektor sowie eine vermehrte Einwerbung von Investitionen.

4.2 Wirtschaftswachstum

Russland war eines der ersten Länder der Welt, das einem sozialistisch-kommunistischen Anspruch folgte. Erst nach mehr als siebzig Jahren realsozialistischer Entwicklung Anfang der 90er Jahre begann Russland, sein gesellschaftliches und wirtschaftliches System auf die Grundlage demokratischer und marktwirtschaftlicher Prinzipien zu stellen.

Seit fünf Jahren befindet sich die Wirtschaft Russlands auf Wachstumskurs. Zwischen 1998-2004 betrug der Zuwachs des BIP immerhin 38%. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in Kaufkraftparitäten gerechnet stieg von 5.460 Euro 1999 auf 7.890 Euro 2003. Die Reallöhne nahmen in diesem Zeitraum um 86% zu. 2003 wurden statistisch wieder vier Fünftel der Wirtschaftsleistung von 1989 erreicht bei gleichzeitig starker struktureller Verbesserung des BIP.

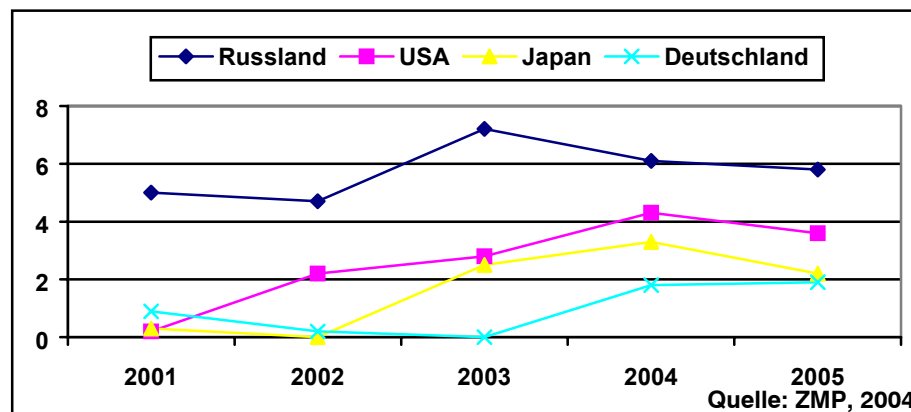


Abbildung 11: BIP-Vergleich Russland 2003
(reale Veränd. z. Vorj.; %)

Die Dynamik setzte sich auch 2004 mit einem erwarteten Zuwachs von 7% fort. So erreichte das Vorjahreswachstum im 1. Quartal 7,4%. Von den einzelnen Verwendungskomponenten wuchsen die Bruttoanlageinvestitionen im 1. Quartal 2004 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 14% und konnten somit nahtlos an ihre gute Entwicklung im Jahr 2003 (+13%) anknüpfen. Dynamisch zeigte sich zum Jahresbeginn 2004 auch der Privatverbrauch, der – nach 8,5% im Jahr 2003 – im 1. Quartal um 12% expandierte. Russlands Haushalte sind besonders konsumfreudig und geben im Durchschnitt rund 80% des verfügbaren Einkommens für den Konsum aus. Somit spricht ein hoher Reallohnzuwachs von 14% im 1. Halbjahr 2004 für eine Fortsetzung des Nachfragebooms. Nach der Kaufkraft-Parität liegt Russland bereits auf Platz 10 in der Weltwirtschaft. Es

ist zu erwarten, dass Russland im Jahre 2008 Brasilien überholt und zum viertgrößten Land unter den Entwicklungsländern wird.

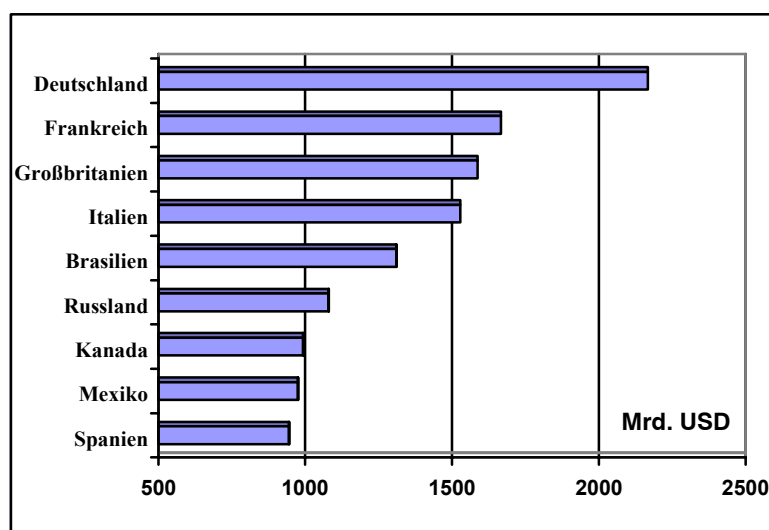


Abbildung 12: Vergleich Kaufkraft-Parität Russland, 2003

Die starken Devisenzuflüsse aus dem Ölexport und der sinkende Dollar-Kurs haben zu einer Aufwertung des effektiven Rubel-Wechselkurses geführt. Der US-Dollar sank im Oktober 2004 erstmals unter die Marke von 28 Rubel. Der Euro ist gegenüber dem Rubel stärker geworden, im Dezember 2004 kostete ein Euro teilweise mehr als 37 Rubel. Die Devisenreserven erreichten mit über 70 Mrd. USD wieder ein neues Allzeithoch, das fast sechsmal höher war als vor drei Jahren.

Angesichts der lebhaften Binnennachfrage ist der nach wie vor hohe Preisauftrieb nicht verwunderlich. 2003 stiegen die Verbraucherpreise im Jahresdurchschnitt um 13,7%. Damit lag die Inflationsrate fast 2 Prozentpunkte über dem Inflationsziel der Notenbank. In den ersten acht Monaten 2004 fiel die Teuerung – unter anderem aufgrund des zum Jahresbeginn von 20% auf 18% abgesetzten Mehrwertsteuersatzes – mit durchschnittlich 10,5% etwas geringer aus. Auch auf Gesamtjahressicht ist 2004 mit einem Verbraucherpreisanstieg um rund 10,5% zu rechnen.

4.3 Wirtschaftsstruktur

Die Industrieproduktion ist im Jahr 2003 um 7% gestiegen. Das Wachstum im Dienstleistungssektor belief sich auf 7,4% und betrug damit einen Anteil von 60% am BIP, was ein deutlicher Ausdruck für die Reformfortschritte des Landes ist.

Obwohl zwischenzeitlich Strukturveränderungen erkennbar sind, ist der Öl- und Gassektor in Russlands Wirtschaft weiterhin dominant. Nach Berechnungen der Weltbank beläuft sich der Anteil des Öl- und Gassektors am russischen BIP nicht auf die offiziell angegebenen 9%, sondern

unter Berücksichtigung aller damit verbundenen Wirtschaftszweige auf rd. 25%. Mit Exporten von Öl, Ölprodukten und Erdgas erwirtschaftete das Land 2003 fast 74 Mrd. USD und damit mehr als die Hälfte der insgesamt erzielten Exporterlöse.

Der Privatsektor ist an der Entstehung des BIP zu etwa 86% beteiligt. Der zeitweilig sehr schleppend verlaufende Privatisierungsprozess hat sich 2003 wieder beschleunigt. Aus dem Verkauf und der Nutzung von Staatseigentum wurden 2003 umgerechnet rd. 4,4 Mrd. USD erzielt, was gegenüber dem Vorjahr einer Verdreifachung entspricht. Dieser Privatisierungsschub dürfte nicht zuletzt durch das neue Privatisierungsgesetz ausgelöst worden sein, welches im Mai 2002 in Kraft trat. Ein wesentlicher Inhalt des Gesetzes ist die Aufhebung des Verkaufsverbots von Aktienpaketen an Ausländer oder an ausländischen Wertpapierbörsen. Diese frühere Bestimmung konnte nur durch die Gründung spezieller Privatisierungsgesellschaften umgangen werden, was für ausländische Investoren eine erhebliche Hürde darstellte. Förderlich für den weiteren Verlauf des Privatisierungsprozesses ist neben dem Privatisierungsgesetz auch das im Oktober 2001 verabschiedete Bodengesetz, das nunmehr auch ausländischen Investoren ermöglicht, solche Grundstücke zu erwerben, die zum Privatisierungsobjekt gehören. Ausgenommen sind landwirtschaftliche Flächen, deren Privatisierung in einem gesonderten Gesetz geregelt ist. Der Abschluss des gesamten Privatisierungsprozesses ist bis 2008 vorgesehen.

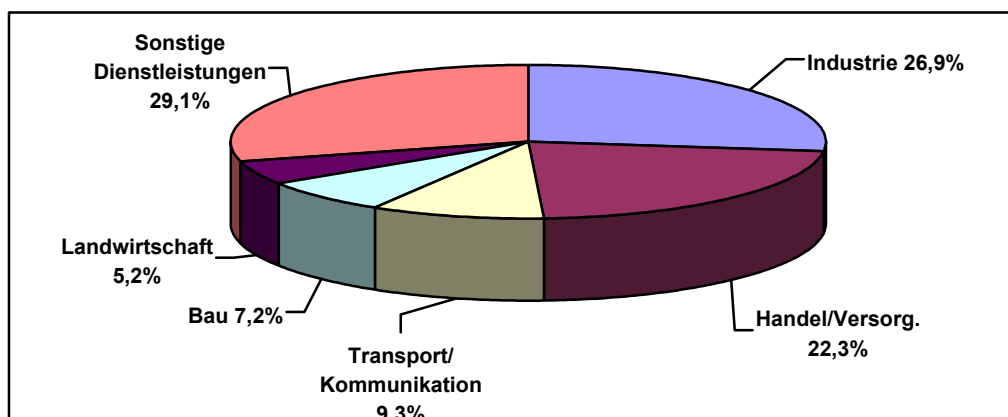


Abbildung 13: Anteil der wichtigsten Wirtschaftsbereiche am BIP (2003; %)

4.4 Außenwirtschaft

Angetrieben vom Erdölgeschäft stiegen die Warenexporte 2003 um fast 27% und verbuchten mit 136 Mrd. USD einen neuen Rekord. Doch auch die Warenimporte verzeichneten angesichts der sehr lebhaften Binnennachfrage einen kräftigen Zuwachs von rund 24%. Damit wies die Handelsbilanz 2003 einen Überschuss von 60,5 Mrd. USD aus, der sogar noch leicht über dem des bisherigen Rekordjahres 2000 lag. Der Leistungsbilanzüberschuss erreichte mit 36 Mrd. USD allerdings nicht seinen damaligen Rekordwert. Gemessen am BIP betrug das Plus in der Leistungsbilanz 2003 stattliche 8,3%. Im bisherigen Jahresverlauf 2004 hat sich die dynamische Entwicklung des Außenhandels fortgesetzt. So nahmen die Warenexporte im 1. Halbjahr gegenüber dem Vorjahr

um 22% und die Warenimporte um 24% zu. Die Handelsbilanz verzeichnete zur Jahresmitte 2004 einen Überschuss von fast 35 Mrd. USD – rund 6 Mrd. USD mehr als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. Damit dürfte auf Gesamtjahressicht wieder ein neuer Rekordüberschuss erreicht werden. Dies scheint auch für die Leistungsbilanz möglich, die zum Ende des 1. Halbjahres 2004 einen Überschuss von 22,6 Mrd. USD aufwies. Gemessen am BIP ist 2004 ein Leistungsbilanzüberschuss von rund 7,5% zu erwarten. Der Anteil der EU am russischen Außenhandel beträgt knapp 40%, einschließlich der Beitrittsländer sogar rund 50%.

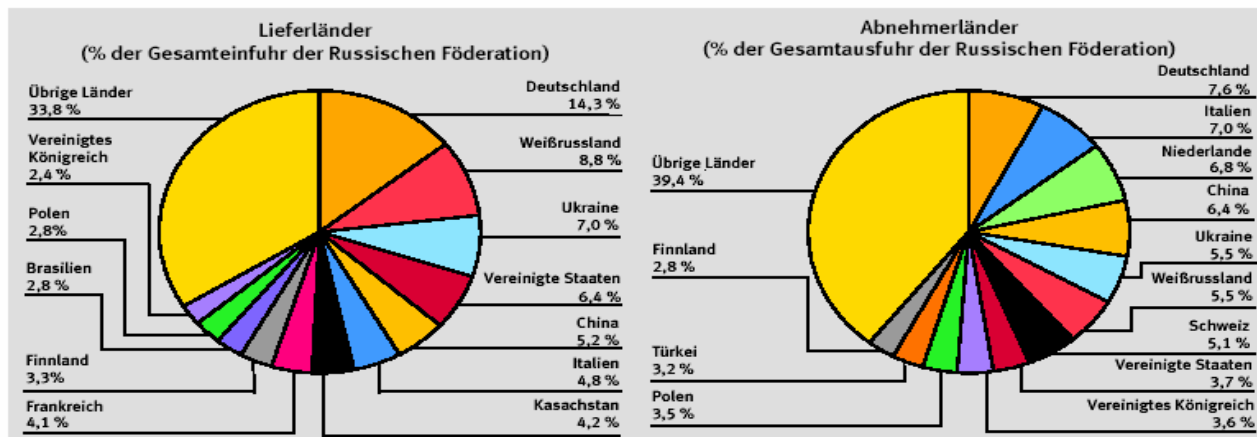


Abbildung 14: Russlands Einfuhr und Ausfuhr 2002 nach Ländern
(Quelle: Statistisches Bundesamt, 2003)

Deutschland ist mit einem Anteil von rund 8% an den Exporten und rund 15% an den Importen Russlands wichtigster Handelspartner. Das deutsche Defizit im bilateralen Handel mit Russland sank 2003 auf knapp 1,3 Mrd. Euro. Der Zustrom ausländischer Direktinvestitionen nach Russland verringerte sich nach übereinstimmenden Angaben von IWF und OECD 2003 auf 1,1 Mrd. USD, während das russische Statistikamt mit 6,6 Mrd. USD einen fast sieben Mal höheren Wert ausweist. Damit ist auch die Prognose der russischen Regierung, die 2004 von einer Zunahme der Direktinvestitionen auf 8 Mrd. USD ausgeht, fragwürdig. Einigkeit besteht dagegen darüber, dass sich die 2003 gerade erst auf 2,3 Mrd. USD eingedämmte Kapitalflucht in diesem Jahr wohl wieder auf über 10 Mrd. USD zunimmt. Eine Entwicklung die nicht zuletzt auf die Yukos- Affäre zurückzuführen sein dürfte, durch die sich die Zweifel an der Sicherheit von Eigentumsrechten und die Furcht vor staatlicher Willkür wieder verstärkt haben.

4.4.1 Deutsch-Russischer Außenhandel

In Russland kommen knapp 15% der Warenimporte aus Deutschland (12,1 Mrd. Euro). Traditionell bedeutend ist der russische Export nach Deutschland, der im Wesentlichen aus Erdöl und Erdgas besteht. Russland erzielt deshalb auch kontinuierlich einen Überschuss im Außenhandel mit Deutschland. Maschinenbauerzeugnisse dominieren die deutschen Exporte. Sie haben sich gegenüber dem Jahr 2000 um 78% erhöht. Weitere bedeutende Exportwaren sind chemische Erzeugnisse (+64%) sowie Straßenfahrzeuge und Teile (+111%).

| Branche | Ausfuhr | Einfuhr |
|---|---------|---------|
| Maschinenbauerzeugnisse | 2,5 | 0,1 |
| Straßenfahrzeuge und Teile | 1,6 | 0,0 |
| Chemische Erzeugnisse | 1,4 | 0,3 |
| Elektrotechnische Geräte | 1,0 | 0,0 |
| Eisen-, Stahl- und NE-Metallerzeugnisse | 0,3 | 1,4 |
| Erdöl und Erdgas | 0,0 | 9,5 |
| Gesamt | 12,1 | 13,4 |

Tabelle 10: Deutsch-russischer Außenhandel nach wichtigsten Branchen 2003 (in Mrd. Euro.)
(Quelle: Deutsche Industriebank)

4.5 Ausländische Investitionen

Die Investitionen waren entscheidende Faktoren für das Wirtschaftswachstum Russlands in den letzten Jahren. Die ausländischen Direktinvestitionen in Russland erreichten in 2003 6,6 Mrd. Euro und waren damit fast doppelt so hoch wie im Vorjahr.

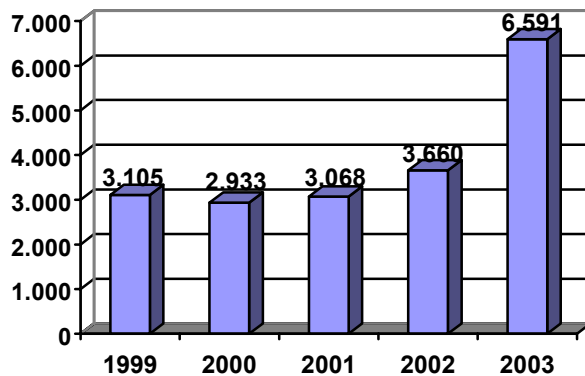


Abbildung 15: Zufluss ausländischer Investitionen (in Mio. Euro) nach Russland 2003
(Quelle: Nationalbank Russland, 2004)

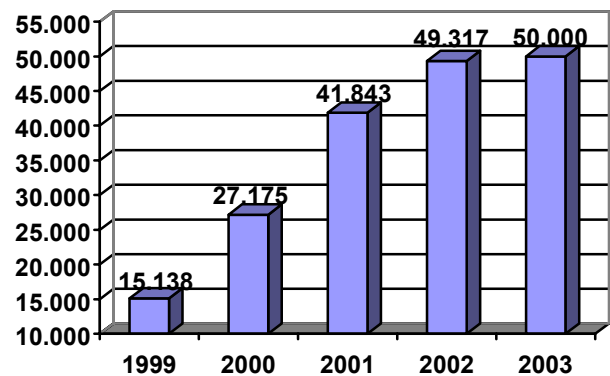


Abbildung 16: Bestand ausländischer Investitionen (in Mio. Euro) in Russland, 2003
(Quelle: Nationalbank)

Dieses Ergebnis ist auf die größte Transaktion in der Geschichte Russlands zurückzuführen - die Beteiligung von BP an der TNK (russischer Ölproduzent) mit 5,4 Mrd. Euro (50% der Anteile). Nach der russischen Nationalbank erreichten die ausländischen Direktinvestitionen Ende 2003 schätzungsweise einen Wert von etwa 50 Mrd. Euro. Die Nationalbank liefert die einzigen zugänglichen Daten zur Investitionstätigkeit in Russland. Leider können sie nicht mit anderen Quellen verifiziert werden.

Die wichtigsten Zielbranchen der ausländischen Investoren in Russland sind Industrie, Nahrungsmittelverarbeitung, Groß- und Einzelhandel. Trotzdem entwickelten sich junge Wachstumsunternehmen in den Logistik- und Technologiebereichen auch in wachsendem Maße zu attraktiven Investitionsmöglichkeiten.

Die Branchenverteilung der Investitionen in Russland zeigt eine deutliche Schwerpunktsetzung von Unternehmen. Mit fast 27% der Investitionen konnte keine andere Branche als Industrie eine herausragende Stellung in Russland erreichen.

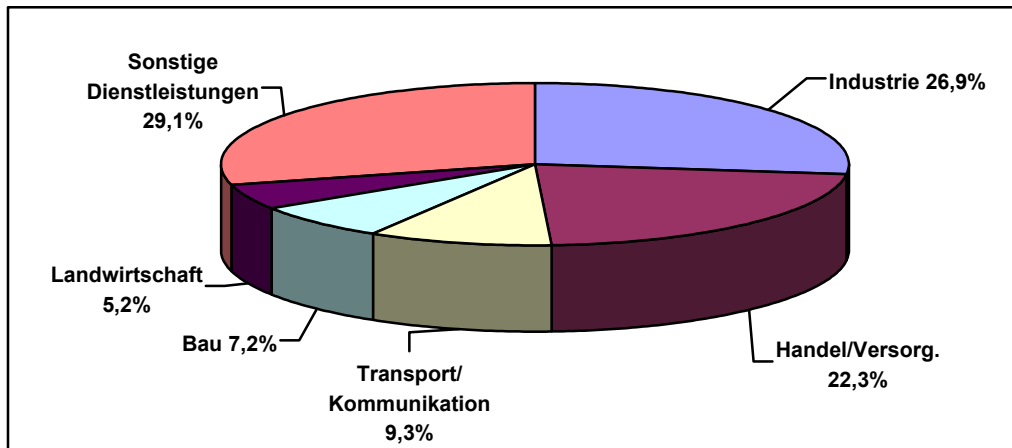


Abbildung 17: Branchenverteilung der Investitionen in Russland 2004

Deutschland ist mit über 10,3 Mrd. USD bei den akkumulierten Gesamtinvestitionen Spitzenreiter unter den ausländischen Investoren in Russland. Bei den Direktinvestitionen liegt Deutschland mit 2,5 Mrd. USD an fünfter Stelle. Gerade in den letzten Monaten interessieren sich zunehmend mehr deutsche Unternehmen für den russischen Markt. Bekannte deutsche, aber auch kleinere mittelständische Unternehmen planen größere Investitionen in den nächsten Jahren. Der Fall Yukos hat bisher keine Auswirkung auf das Engagement bereits vor Ort tätiger deutscher Unternehmen, wird aber seitens der Wirtschaft weiterhin aufmerksam verfolgt.

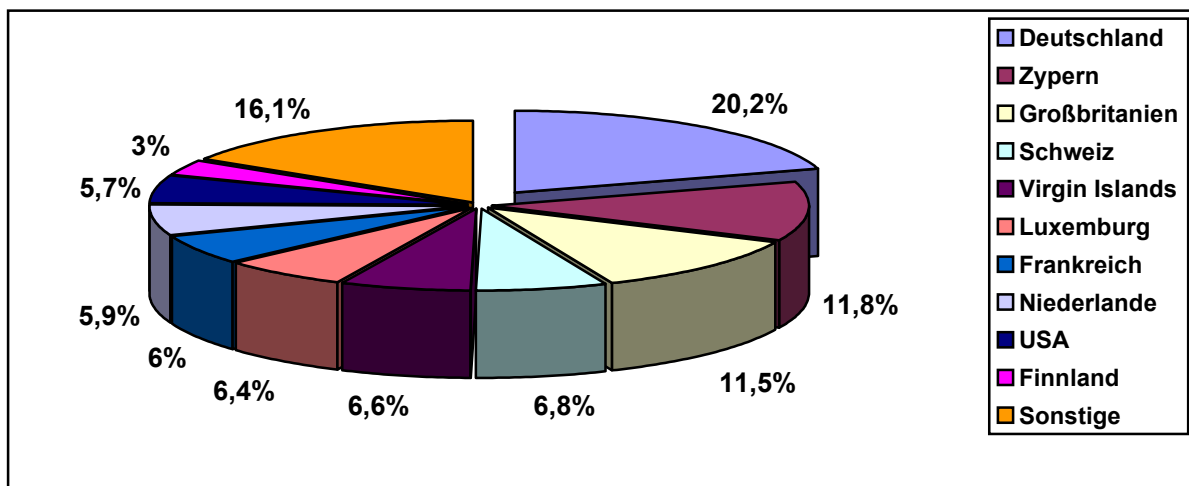


Abbildung 18: Russlands wichtigste Investoren 2004 in %

5 Aktuelle Lage in der Verkehrswirtschaft

Der Verkehr stellt das Rückgrat der russischen Wirtschaft dar. In 2002 ist der Anteil des Verkehrs am gesamten BIP um 8,1% angewachsen (7,7% in 2001), wobei das Güterverkehrsaufkommen aller Verkehrsträger 2003 um 7,4% gestiegen ist.

Der russische Verkehrsmarkt ist teilweise immer noch von den ehemaligen sowjetischen Organisationsstrukturen geprägt. Jedes Industrie- und Handelsunternehmen war früher für die Beschaffung und Distribution der Ware selbst verantwortlich. Dafür standen meist eigene Fahrzeugflotten für den Nahverkehr zur Verfügung. Im Fernverkehr musste die Bahn als Verkehrsträger genutzt werden. Der eigene Fahrzeugpark war deshalb in der Größe begrenzt. Umfangreiche Lagerflächen waren immer vorhanden. Rohstoffe wurden zum Teil in großen Mengen gelagert, da Lieferengpässe überbrückt werden mussten. Die produzierten Waren wurden ebenfalls gelagert und zur Verteilung in großen Partien selbst kommissioniert. Logistische Leistungen, wie Sammelguttransporte und Paketdienste, waren unbekannt. Die Tür-zu-Tür-Transporte (d.h. vom Lager des Herstellers zum Lager des Abnehmers; meist mit Gleisanschluss direkt per Bahn) herrschten vor.

Durch die Mangelwirtschaft wurde eine Bevorratungsmentalität initiiert („Ein volles Lager ist ein gutes Lager.“). Die Handelsunternehmen waren ähnlich strukturiert. Der Auftrag lautete, „die produzierten Waren zum Käufer zu bringen“. Dafür standen riesige Lagerkomplexe (sog. „Basen“) zur Verfügung, in den oft spezialisiert (Kühlager für Milchprodukte und Fleisch, Lager für Kleidung, Lager für Technik) die Waren vor der Verteilung gepuffert wurden. Die Kapazitäten an diesen Standorten waren sehr groß, da über ein oder zwei Lager eine ganze Stadt oder Region versorgt wurde.

Die Privatisierung der Wirtschaft schreitet in Russland voran. Private Unternehmen, die ihre eigenen logistischen Strukturen entwickeln, haben sich vor allem im Einzelhandel und bei den Logistikdienstleistern etablieren können. Für einige staatliche Unternehmen hat sich in der logistischen Denkweise nicht viel geändert. Insbesondere bei den Joint-Venture-Unternehmen ist bereits zu beobachten, dass auf die logistischen Abläufe mehr Augenmerk gelegt wird.

5.1 Differenzierte Entwicklung der Verkehrsträger

Der russische Verkehrsmarkt unterscheidet sich ganz gravierend von westeuropäischen Märkten. Besonders augenfällig sind die Differenzen beim Modal Split im Güterverkehr. Nach der politischen Wende Russlands hat sich das Verkehrsaufkommen zunächst aufgrund der wirtschaftlichen Abwärtsbewegung überwiegend nach unten entwickelt. Die Lage des Verkehrsmarktes war durch die sinkende Nachfrage, Überkapazitäten und das Defizit an logistischen Anforderungen gekennzeichnet. Während in Westeuropa schon seit Jahrzehnten der Straßengüterverkehr der dominierende Verkehrsträger ist und die Bahn eine nachrangige Bedeutung hat, konnte der Lkw in Russ-

land erst seit 2000 aufholen. Daher besitzt die Bahn in Russland einen überdurchschnittlich hohen Marktanteil.

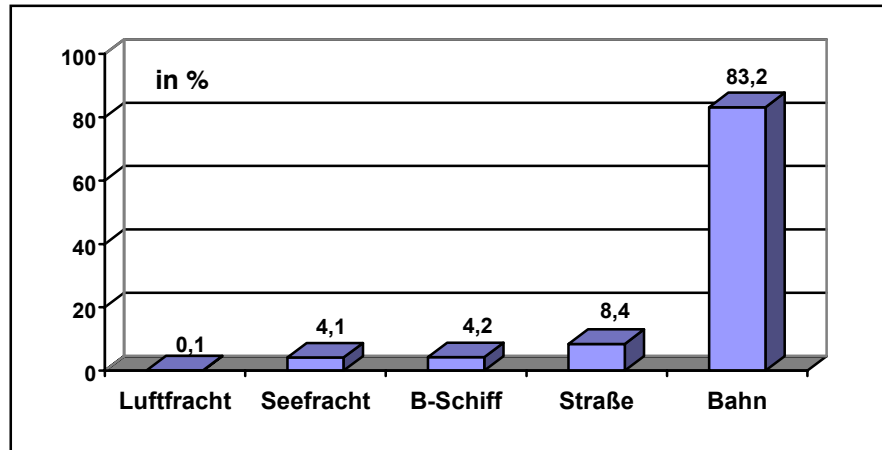


Abbildung 19: Modal Split (in tkm) im Güterverkehr, 2003

5.1.1 Verkehrsträger Straße

Seit 2000 ist in Russland der Trend zur Straße deutlich zu erkennen. Angesichts der veränderten Anforderungen in der verladenden Wirtschaft weist der Straßengüterverkehr in Russland eine höhere Logistikkaffinität als die anderen Verkehrsträger auf. Besonders beim Transport kleinerer Mengen und bei der räumlichen Feinverteilung hat der Lkw in Russland erhebliche Flexibilitätsvorteile.

Die Verkehrsleistung auf der Straße belief sich im Jahre 2003 auf 64,6 Mrd. tkm. Das Wachstum im Vergleich des Vorjahres betrug 4,6%.

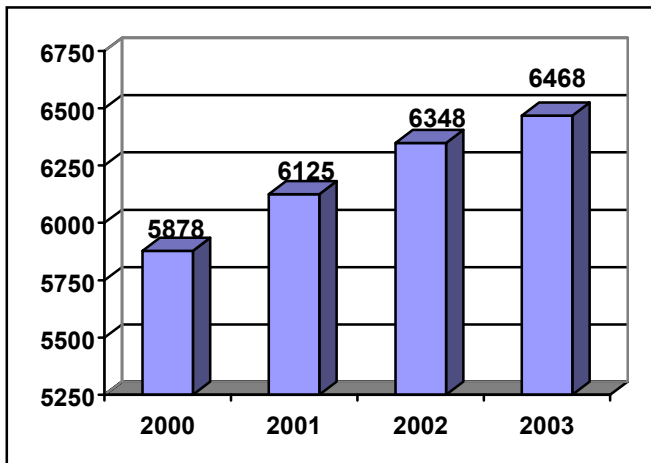


Abbildung 20: Güterverkehrsaufkommen (in Mio. t) im Straßengüterverkehr, 2003

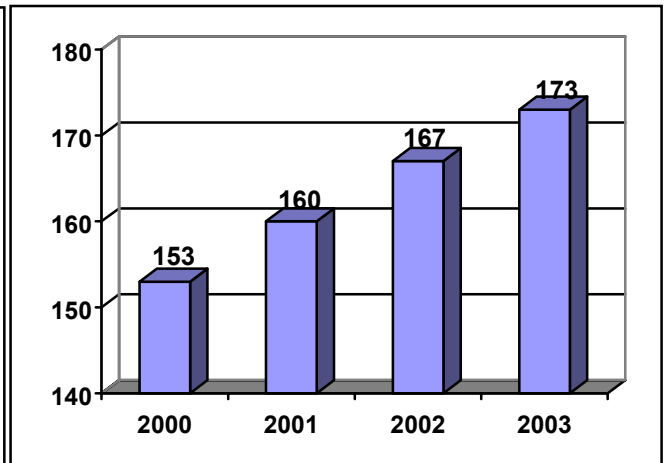


Abbildung 21: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) im Straßengüterverkehr, 2003

Alle Prognosen zur künftigen Güterverkehrsentwicklung auf der Straße in Russland weisen auf die hohen Wachstumsraten hin. Die Entwicklung der Produktion, steigende Pro-Kopf-Einkommen und ein überdurchschnittlich zunehmender Warenaustausch mit den westeuropäischen Ländern, liefern dafür schlagkräftige Argumente.

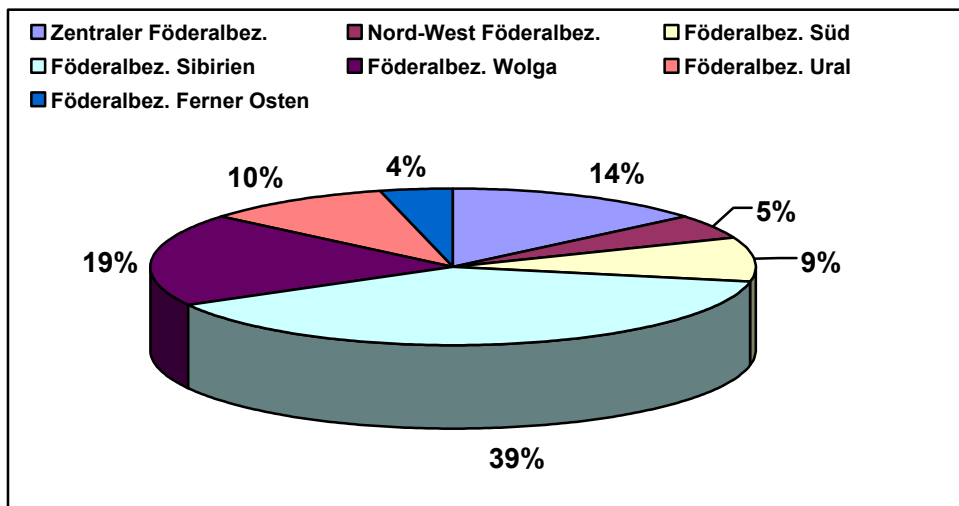


Abbildung 22: Aufteilung des Güterverkehrsaufkommens (in Mio. t) nach Regionen, 2003

5.1.2 Verkehrsträger Schiene

Als Massentransportmittel über lange Distanzen nimmt die Bahn in Russland einen wichtigen Teil des Verkehrsmarktes ein. Die geographischen Dimensionen und weiträumige Verteilung der Wirtschaftszentren stützen die Bedeutung der Bahn auch in Zukunft. Die Bahn in Russland erbringt rd. 83,2% der gesamten Güterverkehrsleistung. Täglich werden dort 3,18 Mio. t. Güter auf der Bahn transportiert.

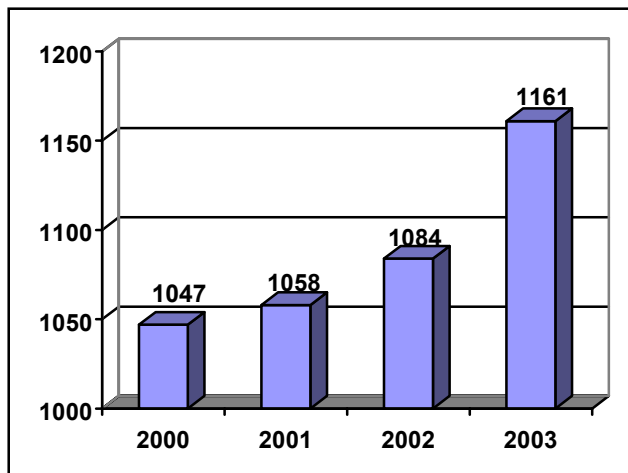


Abbildung 23: Güterverkehrsaufkommen (in Mio. t) im Schienengüterverkehr, 2003

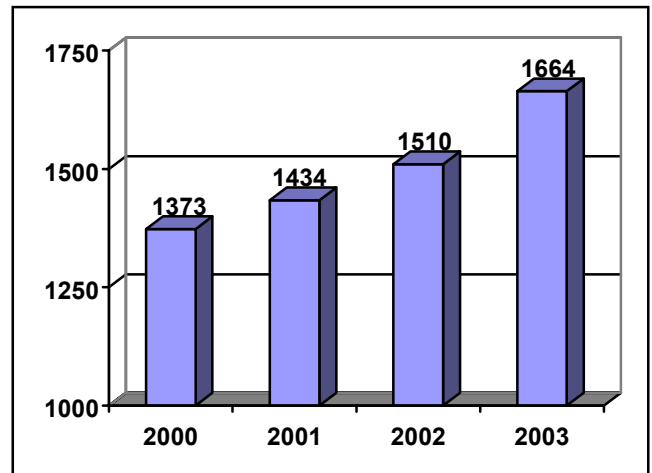


Abbildung 24: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) im Schienengüterverkehr, 2003

Im Mai 2001 beschloss die russische Regierung die Umsetzung der Bahnreform. Die Hauptziele der laufenden Bahnreform sind die Reorganisation der wirtschaftlichen Tätigkeit der Russischen Eisenbahnen, Liberalisierung des Eisenbahnmarktes und Freigabe der Tarife im Eisenbahnverkehr.

Im Rahmen der Bahnreform wurde im Oktober 2003 das ehemalige Bahnministerium (MPS) aufgelöst und Russlands zweitgrößtes Unternehmen „Russische Eisenbahnen AG“ (RZD) gegründet. Das Grundkapital der RZD beträgt 50 Mrd. USD. Der Umsatz belief sich in 2003 auf 19,37 Mrd. USD.

| Rang | Unternehmen | Branche | Umsatz in Mio. USD | Staatsanteil in % |
|------|--------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| 1 | Gasprom | Erdgas | 26.710,8 | 34,1 |
| 2 | Russische Eisenbahnen AG | Eisenbahn | 19.371,5 | 100 |
| 3 | Lukoil | Erdöl | 19.345,0 | 0 |
| 4 | RAO UES | Energie | 19.347,1 | 52 |
| 5 | Yukos | Erdöl | 19.349,0 | 0 |
| 6 | TNK BP | Erdöl | 10.379,0 | 0 |
| 7 | Surgutneftegas | Erdgas | 7.662,0 | 0 |
| 8 | Sberbank | Finanzen | 6.261,4 | 64 |
| 9 | Sibneft | Erdöl | 6.205,2 | 0 |
| 10 | Norilskij Nickel | Buntmetalle | 4.938,0 | 0 |
| 11 | Russkij Alumini | Buntmetalle | 4.509,0 | 0 |
| 12 | Svyazinvest | Telekommunikation | 4.329,3 | 75 |
| 13 | Avtovaz | Automobilbau | 4.261,1 | 0 |
| 14 | Tatneft | Erdöl | 3.800,3 | Über 50 |
| 15 | AFK Sistema | Telekommunikation | 3.759,9 | 0 |
| 16 | Transneft | Erdöltransport | 3.719,8 | Fast 100 |
| 17 | Rosneft | Erdöl | 3.205,4 | 100 |
| 18 | Magnitka | Metallurgie | 3.047,0 | 24 |
| 19 | Severstal | Metallurgie | 2.663,3 | 0 |
| 20 | NLMK | Metallurgie | 2.468,0 | 0 |

**Tabelle 11: Vergleich der größten russischen Unternehmen nach Umsatz
(Quelle: Handelsblatt, 2004)**

In den letzten Jahren sind in Russland 85 Privatbahnunternehmen entstanden, die heute einen wichtigen Partner der einheimischen Wirtschaft und Industrie darstellen. Mehr als 25% der Güter werden über die Privatbahnen transportiert. Rd. 30% (ca. 200 Tsd. Güterwagen) des gesamten Güterwagen-Bestands in Russland ist bereits in der Hand dieser Unternehmen.

| Unternehmen | Güterbeförderung | | |
|---------------------------------|-----------------------|---------------|-----------------|
| | <i>Innerstaatlich</i> | <i>Export</i> | <i>Ingesamt</i> |
| Severstaltrans | - | - | 53,3 |
| Baltransservice | 4,052 | 5,052 | 9,545 |
| Uralkalii | 4,520 | 2,566 | 7,088 |
| Nowaja Perewosotshnaja Kompania | 0,30 | 1,40 | 1,70 |
| LUKoil-Trans | 3,560 | 3,123 | 6,683 |
| Link-Oil-SPB | 0,135 | 6,243 | 6,378 |
| TransGroup AS | 1,822 | 4,250 | 6,072 |
| JUKOS-Transservice | 1,885 | 3,974 | 5,859 |
| Eurosib | 0,564 | 2,462 | 3,091 |
| Transgarant | 1,793 | 0,645 | 2,438 |
| Magistralnefteorgsintez | 0,346 | 1,075 | 1,423 |

Tabelle 12: Güterbeförderung (in Mio. t) der wichtigsten Privatbahnunternehmen in Russland, 2004

Die Chancen - nach teilweise erfolgreicher Umstrukturierung - der Bahn in Russland in einem sich wandelnden Verkehrsmarkt sind insbesondere dann vorhanden, wenn es gelingt, die entscheidenden Systemvorteile gegenüber den Wettbewerbern - schnellere und günstigere Güterbeförderung großer massenhafter und gebündelter Gütermengen über weite Entfernungen - zu realisieren. Das setzt jedoch eine umfassende Kenntnis des derzeitigen und zukünftigen Marktgeschehens, die Entwicklung neuer, bedarfsgerechter Produktionsideen sowie eine aktive und systematische Vermarktung der Leistungen voraus.

| Güterart | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Kohle | 315,4 | 381,4 | 417,4 | 427,9 |
| Koks | 14,6 | 19,8 | 19,8 | 24,5 |
| Mineralölerzeugnisse | 191,6 | 220,7 | 230,2 | 259,9 |
| Eisen, Stahl und NE-Metalle | 229,7 | 254,1 | 252,6 | 252,3 |
| Chemische Erzeugnisse | 49,7 | 56,8 | 55,3 | 61,2 |
| Baumaterialien | 112,3 | 142,5 | 145,8 | 145,8 |
| Forstwirtschaftliche Erzeugnisse | 53,2 | 57,2 | 61,0 | 68,5 |
| Getreide- und Futtermittel | 37,3 | 38,5 | 35,5 | 45,4 |

Tabelle 13: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) im Schienengüterverkehr nach wichtigsten Güterarten, 2002

5.1.3 Seeschifffahrt

Die Seeschifffahrt gehört zu den stark wachsenden Verkehrsbranchen in Russland. Wesentlicher Grund dafür ist das dynamisch steigende Exportaufkommen an Rohöl und Mineralölerzeugnissen.

Im Jahr 2003 betrug der Güterumschlag in den russischen Häfen 285,7 Mio. t. Das bedeutet 10% mehr Güter im Vergleich zum Vorjahr. Der sich schon im ersten Halbjahr 2004 abzeichnende stabile Wachstumstrend beim Güterumschlag in der russischen Seeschifffahrt hat sich nach Vorliegen der ersten geschätzten Daten für das dritte Quartal weiter verstärkt. Insgesamt betrug von Januar bis November 2004 die Menge der umgeschlagenen Güter über 290 Mio. t. Ein noch stärkerer Zuwachs ist bei den Mineralölerzeugnissen festzustellen, deren Umschlag um 30% auf knapp 163 Mio. t zunahm.

| Häfen | Güterumschlag | Hauptaktionäre |
|-----------------------|---------------|-------------------------------------|
| St. Petersburg | 20,5 | Nasdor Anstalt, Staatsanteil (50 %) |
| Wostotschnij | 15,35 | „Severstaltrans“ |
| Noworosijsk | 13,99 | „Lokoil“ die Russische Bank „Delo“ |
| Murmansk | 9,03 | „Lokoil“ |
| Wladiwostok | 7,07 | Metkombinat Magnotogorsk |
| Nachodka | 6,70 | Ewrazholding |
| Waniinkij | 5,64 | Staatsanteil (55 %) |
| Tuapse | 4,64 | „Severstaltrans“ |
| Kaliningrad | 4,05 | OOO „Dork“ |

Tabelle 14: Güterumschlag (in Mio. t) der wichtigsten Seehäfen in Russland, 2003

Einheimische Reedereien in Russland leisten einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der Verkehrsbranche in Russland. Der Anteil von russischen Seeschiffahrtsgesellschaften am gesamten Güterumschlag beträgt rd. 74%.

Auftragsgebiet für russische Reedereien ist die ganze Welt. Über 50% der Schiffe der einheimischen Handelsflotte fahren unter ausländischer Flagge.

5.1.4 Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt als Bestandteil des russischen Verkehrssystems weist die meisten Mängel auf. Die Schiffbarkeit der Flüsse und Kanäle wird durch meteorologische Einflüsse (Wasserstand) und mangelhaften Ausbau stark beeinträchtigt.

Im Jahr 2003 hatte die Binnenschifffahrt in Russland nur ein geringes Wachstum zu verzeichnen. Die Güterstruktur der russischen Binnenschifffahrt ist vom Massengut geprägt. Hierbei bestimmen Güter wie Mineralölerzeugnisse, Kohle, Koks, forstwirtschaftliche Erzeugnisse das Transportgeschehen.

Die wichtigsten russischen Binnenhäfen sind: Archangelsk, Perm, Jaroslaw, Saratow, Tsheboksari.

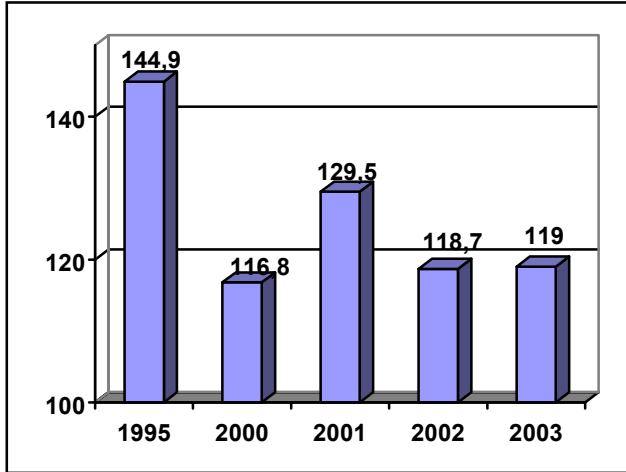


Abbildung 25: Güterverkehrsaufkommen (in Mio. t) in der Binnenschifffahrt, 2003

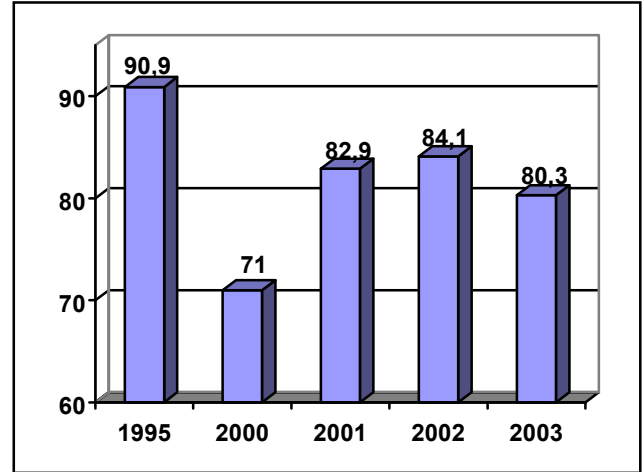


Abbildung 26: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) in der Binnenschifffahrt, 2003

Die Binnenschifffahrt in Russland hat noch zahlreiche freie Kapazitäten sowohl auf den Verkehrswegen als auch in den Binnenhäfen. Sollen sie genutzt werden, müssen sich die Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt auf die veränderten Bedürfnisse der Verlagerer einstellen. Dafür muss allerdings intensiv investiert werden, um den Umstrukturierungsprozess beschleunigen zu können.

5.1.5 Luftfracht

In den letzten Jahren ist in Russland nur ein geringes Wachstum in der Luftfracht zu beobachten. Die Entwicklung der Leistung im Luftfrachtverkehr wird maßgeblich vom grenzüberschreitenden Verkehr bestimmt.

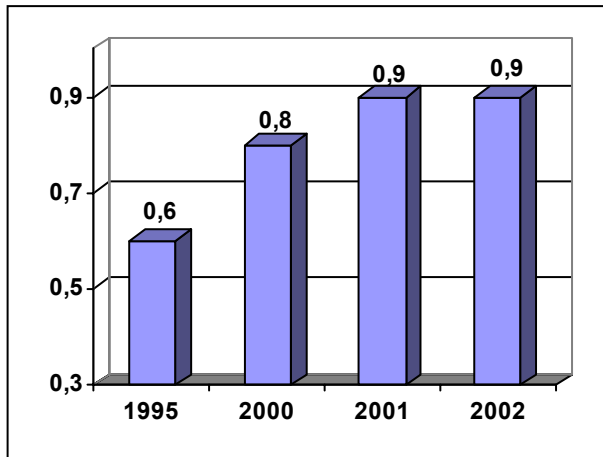


Abbildung 27: Güterverkehrsaufkommen (in Mio. t) in der Luftfracht, 2002

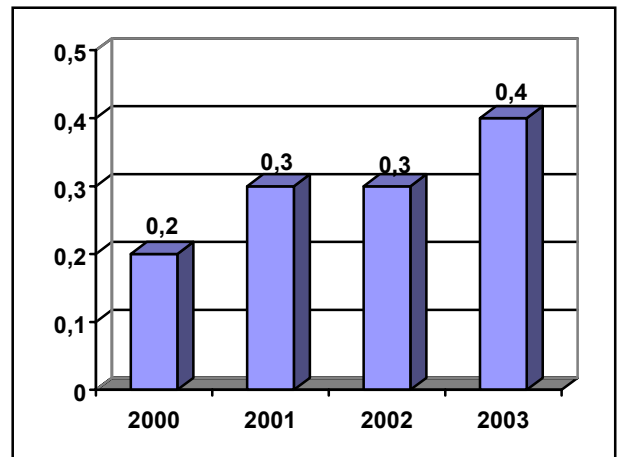


Abbildung 28: Güterverkehrsleistung (in Mrd. tkm) in der Luftfracht, 2002

Wegen der unpassenden technologischen Basis hat sich die Zahl der Fluggesellschaften in Russland seit 1994 von 383 auf 210 verringert. Allein im Jahr 2002 sind 29 Fluggesellschaften aus dem Markt geschieden.

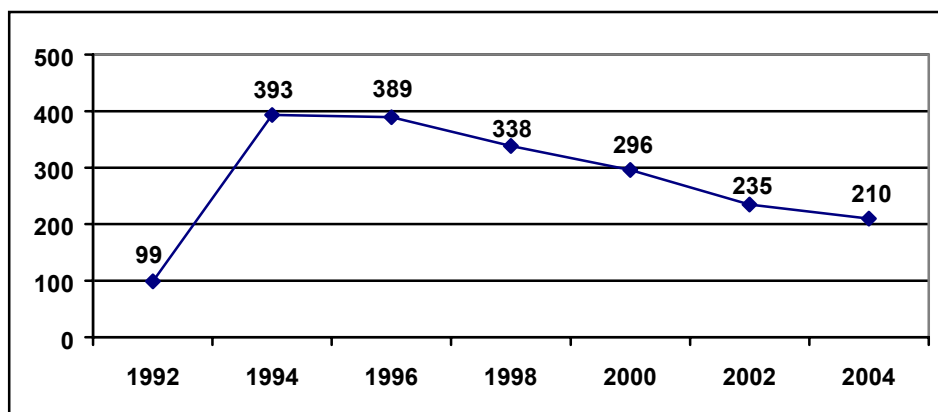


Abbildung 29: Entwicklung der Zahl von Fluggesellschaften in Russland

5.1.6 Containerverkehre

Aus der Intensivierung der Auslandsaktivitäten Russlands mit den westeuropäischen Ländern resultiert ein starkes Wachstum der internationalen Containerverkehre. Die entscheidende Rolle in diesem Bereich spielt die Transsibirische Eisenbahnmagistrale (Transsib). Nach Angaben des russischen Verkehrsministeriums wurde auf dieser Strecke in den ersten 9 Monaten des Jahres 2004 ein Plus der Containerverkehre von 31,4% im Vorjahresvergleich erreicht. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 109.000 TEU im Transit (+38,4%), 81.000 TEU im Import (+36%) und 85.400 TEU im Export (+19%) befördert. Der überwiegende Teil des Transitcontainerverkehrs über diese Route entfällt wie schon in den Vorjahren auf Beförderungen zwischen Finnland und Korea bzw. China. Täglich verkehren mindestens zwei Containerexpresszüge zwischen Buslovskaya an der finnisch-russischen Grenze und den ostsibirischen Pazifikhäfen Vostochny-Nachodka.



Abbildung 30: Transsibirische Eisenbahn

Die Steigerung des Güterverkehrsaufkommens im Bereich des Containertransportes in Russland intensiviert sich mit den Anstrengungen der Spediteure bei der Gewinnung entsprechender Frachtvolumina in der Region. Hierbei sind auch viele westeuropäische Unternehmen erfolgreich engagiert. Die Angebotsvielfalt im Containerverkehr von, nach und durch Russland ist generell gestiegen. Dazu gehören heute solche regulären Containerzüge wie "Ostwind", "Westwind", "Cardas", "Karpaty", "Baltic Transit", "Northern Lights" und weitere. Diese sorgen für gute Verbindungen zwischen verschiedenen Destinationen Europas und dem Schienennetz der GUS-Staaten und damit auch einen reibungslosen Zu- und Ablauf zur Transsibirischen Eisenbahnmagistrale.

Auch bei den Containertransporten auf See ist seit 2000 ein dynamisches Wachstum zu beobachten. So stieg der Containerumschlag in den russischen Häfen vom Januar bis Juli 2004 um 17,3% auf 8 Mio. t (660 Tsd. TEU). Das stärkste Wachstum des Containerumschlags im Jahre 2004 war in den Häfen von St. Petersburg, Kaliningrad und Nowosibirsk zu verzeichnen. In den Häfen von Nachodka und Wladiwostok ist hingegen der Containerumschlag deutlich gesunken. Bis 2012 erwartet das Verkehrsministerium der RF ein Wachstum auf 5 Mio. TEU im Jahr.

Zu den Hauptexportgütern im Containerverkehr Russlands gehören neben Erdöl und Metallen auch Holzwaren, zunehmend Papier, Zellstoff und halbfertige Produkte aus diesen Rohstoffen. Importwaren, die via Hamburg nach Russland gelangen, sind u.a. Kraft- und Schmierstoffe, Maschinen, Nahrungsmittel, chemische Produkte und elektrotechnische Erzeugnisse. Für den schnellen Vor- und Nachlauf der Container auf dem Seeweg sorgen die zahlreichen Feederdienste. Zu den Reedern, die regelmäßige Verbindungen zwischen Hamburg und den russischen Häfen anbieten, gehören u.a. Team Lines, ESF, MaerskSealand, OOCL, Containerships OY, Samskip und Unifeeder.

| Verkehrsträger | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Schiene | 10,7 | 11,8 | 12,8 |
| Straße | 5,3 | 5,5 | 4,3 |
| Seeschiff | 2,0 | 2,6 | 2,7 |
| B-Schiff | 0,4 | 0,4 | 0,3 |

Tabelle 15: Containerumschlag nach Verkehrsträgern in Mio. t, 2003

6 Logistikmarkt in Russland

6.1 Aktuelle Aspekte und Besonderheiten des Logistikmarktes

Logistik entwickelt ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Russland. Der russische Logistikmarkt befindet sich im tiefgreifenden Wandel. Die Veränderungen werden insbesondere nachfrageseitig getrieben. Neben der intensivierten wirtschaftlichen Verflechtung mit den westeuropäischen Ländern macht sich die Veränderung der logistischen Anspruchsprofile von Produktion und Handel bemerkbar. Die Wettbewerbssituation von Unternehmen verladender Wirtschaft wird immer mehr von der Kostensituation geprägt. Die Logistikkosten werden ein immer entscheidenderer Faktor, insbesondere im Produktionssektor.

Der Logistikmarkt in Russland wird charakterisiert durch:

- einen fehlenden Wettbewerb und die relativ geringe Anzahl an Unternehmen, die sich als Logistikdienstleister auf dem Markt positionieren
- fehlende Transparenz des Logistikmarktes
- einen steigenden Outsourcing-Anteil in der Logistik: nach Aussage von Experten beträgt die Outsourcing-Quote etwa 45% . (Diese Quote resultiert allerdings aus der Verkehrsbranche, insbesondere aus dem Bahnbereich.)
- eine relativ geringe Bedeutung der Logistik in der Industrie durch fehlendes Management und Logistik Know-how: Viele Industrieunternehmen in Russland denken in sowjetischen Stereotypen. Diese Unternehmen charakterisieren sich i. d. R. durch die enormen Transport- und Lagerkosten.
- ein starkes Investitionswachstum in der Logistikimmobilie: Das Investitionsvolumen in der russischen Logistikimmobilie ist in 2003 im Vergleich des Vorjahres um 12,5% gestiegen (2002 betrug das Wachstum 10%). Im Jahre 2003 betrug die Entwicklung neuer Lagerflächen im Moskauer Gebiet 370 Tsd. m². Die aktuelle Nachfrage nach dem Aufbau neuer Lagerstandorte in Moskau beträgt 1,5 bis 2 Mio. m². Die Kosten für den Infrastrukturaufbau belaufen sich auf 750 Mio. USD.

In Zukunft soll die Entwicklung des Logistikmarktes in Russland den Strategien von Industrie und Handel hinsichtlich der Entscheidung über Produktionsstätten, Absatzregionen und Organisationsstrukturen folgen.

Hierbei sind folgende **Trends** zu berücksichtigen:

- der internationale Verkehr wächst stärker als der nationale Verkehr
- verkehrsträgerübergreifende multimodale Transportketten werden zunehmen
- branchenspezifische und innovative Logistikkonzepte werden verlangt
- der Konzentrationsprozess bei Industrie, Handel und Verkehrsgewerbe wird weiter voranschreiten
- Der zunehmende Wettbewerb unter den Akteuren der Transportwirtschaft wird sich auf den wachsenden nationalen und internationalen Austausch hochwertiger Güter mit relativ guten Transportpreisen konzentrieren.

6.2 Der Markt für Logistikdienstleistungen

In Russland beträgt das Marktvolumen für Logistik nach Schätzungen rd. 120 Mrd. USD wobei dies alle Transport-, Lager-, Umschlags- und Mehrwertleistungen sowie die mit der logistischen Koordination verbundenen Aktivitäten umfasst. Dabei machen Spedition und Transporte über 55% des gesamten Logistikvolumens aus, Lagerei und Frachtumschlag 15%, der Rest entfällt auf die Logistikplanung/Administration, Auftragsabwicklung sowie Supply-Chain-Management (SCM).

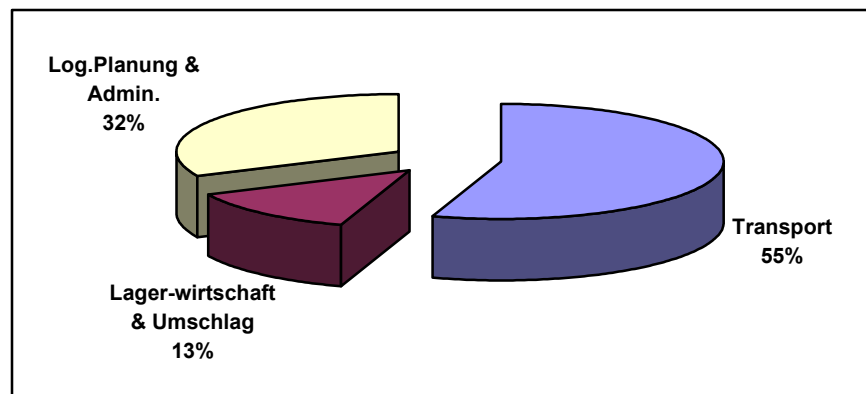


Abbildung 31: Aufteilung des russischen Logistikmarktes (in %) 2003

Nach Schätzungen von Experten wird die Wachstumsprognose des Marktes in den kommenden Jahren durchschnittlich 16% jährlich betragen. Die wachstumsstärksten Bereiche werden hierbei die Logistikplanung und das Supply-Chain-Management sein.

6.3 Logistikkimmobilien und Umschlagsmarkt

Der Markt für Logistikkimmobilien in Russland zeichnet sich durch zahlreiche veraltete Lagerflächen aus, die noch von den historisch gewachsenen Industriegebieten herrühren. Dem stand über Jahre hinweg eine verhaltene Nachfrage gegenüber, die erst seit 2000 wieder ansteigt.

Prozessveränderungen in Industrie und Handel, Umorientierung der Wirtschaft auf westeuropäische Märkte und Intensivierung des länderübergreifenden Verkehrs haben Auswirkungen auf die Entwicklungen von Logistikstandorten in Russland. Hieraus leiten sich folgende Trends für Logistikkimmobilien ab:

- steigende Anforderungen an Standort und Gebäude
- wachsender Bedarf an modernen Objekten
- Tendenz zur Auslagerung logistischer Leistungen an Logistikdienstleister
- Preise und Mieten sind nicht nur lage-, sondern auch objekttypabhängig. Zunehmendes Interesse nationaler und internationaler Investoren für moderne Objekte.

In den Markt für Lager- und Logistikflächen in Russland kommt zunehmend Bewegung, allerdings immer noch überwiegend aus dem Bereich der Eigennutzer bzw. nach dem Prinzip build to suit. Die A- und B-Klasse-Lagerhäuser gehören in Russland meistens den „Verkäufermarkt“. C- und D-Klasse Lager sind überwiegend in der Hand des Käufermarktesⁱⁱⁱ.

ⁱⁱⁱ Die Klassifikation der Lager wurde von dem Consultingunternehmen- „Knight Frank“ ausgearbeitet. Nach dieser Klassifikation ist ein Lager der Klasse A ein modernes einstöckiges Lager mit einem verkehrsgünstigen Standort in der unmittelbaren Nähe der Autobahn oder zentralen Magistralstraße, ausgerüstet mit den Sicherheits- und Ventilationsanlagen sowie mit modernen Steuerungssystemen. Das Lager der Klasse B stellt ein ausgebautes oder rekonstruiertes Lager mit Kommunikationsinfrastruktur und mit einem LKW-Abstellplatz dar. Die Lager der Klasse C sind umgebaute Produktionsgebäude oder –hallen mit einem Asphalt- oder Betonbelag und mit einer Heizungsanlage. Die Lager der Klasse D sind Objekte oder Hallen ohne Heizungsanlagen und Kommunikationsinfrastruktur.

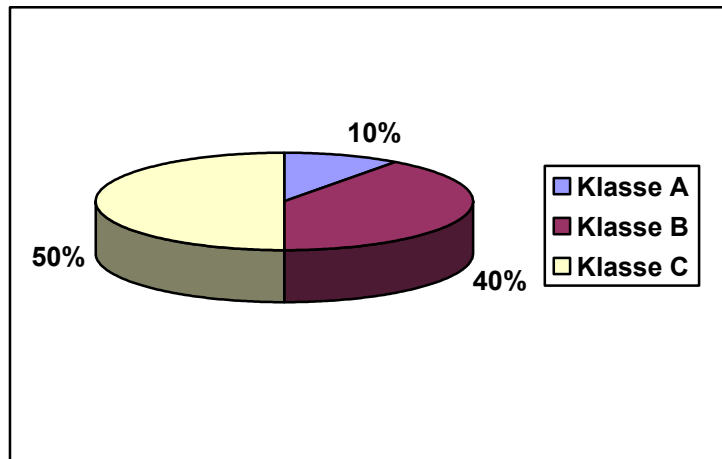


Abbildung 32: Struktur der Lagerflächen in Russland

Das Marktvolumen der Dienstleistungen im russischen Lagergeschäft wird zurzeit auf 3 Mrd. USD geschätzt. Die Experten erwarten bis 2007 eine Steigerung auf 15 Mrd. USD. Die Steigerung von Lagerflächen in Russland beträgt 20-30% jährlich. Die logistikgeeigneten Immobilien konzentrieren sich auf folgende Städten: Moskau, St. Petersburg, Ekaterinburg, Nowosibirsk, Nizhni-Nowgorod, Samara, Ristow am Donn, Krasnodar. Die Nachfrage nach A-Klasse-Lagerhäuser in diesen Städten ist besonders hoch.

| Stadt/Region | Marktvolumina in Mrd. USD | Flächenpotenziale in Tsd. m ² |
|----------------|---------------------------|--|
| Moskau | 65,60 | 5435 |
| St. Petersburg | 10,20 | 845 |
| Samara | 1,91 | 158 |
| Ekaterinburg | 1,89 | 156 |
| Nowgorod | 1,64 | 136 |
| Kazan | 1,44 | 119 |
| Nowosibirsk | 1,41 | 117 |
| Perm | 1,40 | 116 |
| Omsk | 1,24 | 103 |
| Rostow am Don | 1,10 | 91 |

**Tabelle 16: Flächenpotenziale der A-Klasse-Lagerhäuser in den wichtigsten Regionen Russlands
(Quelle: Jones Lang LaSalle, 2004)**

Der Raum Moskau zählt bereits heute zu den Regionen Russlands mit der höchsten Konzentration an Hallen- und Lagerflächen. Das Volumen des Moskauer Logistikimmobilienmarktes wird auf 65,6 Mrd. USD geschätzt. Es überwiegen Eigennutzer, die sich längerfristig in der Region engagieren.^{iv} Weitere Nutzer befinden sich bereits in weiterführenden Verhandlungen. I. d. R. werden die Grundstücke erworben, auf denen gemäß den jeweiligen Anforderungen ein Objekt errichtet wird.

Das Angebot an modernen Lagerflächen in Moskau ist begrenzt. So kommen auf die etwa 12 Mio. Menschen in Moskau und Umgebung nur 1,8 Mio. m² Lagerfläche. Davon 360.000 m² (20% des gesamten Lagerflächenbestands) entsprechen dem Standard der Lagerfläche Klasse A. (Zum Vergleich: So stehen den 1,6 Mio. Einwohnern der Stadt Warschau rund 1 Mio. m² moderne Lagerfläche zur Verfügung).

^{iv} (so investierte z.B. die russische Einzelhandelskette- "Pjaterotchka" rd. 35 Mio. US-Dollar in ein eigenes Logistikzentrum mit rd. 45.000 qm BGF im Moskauer Gebiet. Ein Schweizer Investor realisiert südöstlich von Moskau einen Logistikpark. Erster Nutzer und Auftraggeber für ca. 10.000 qm BGF ist der Reifenkonzern und Autozulieferer Continental.)

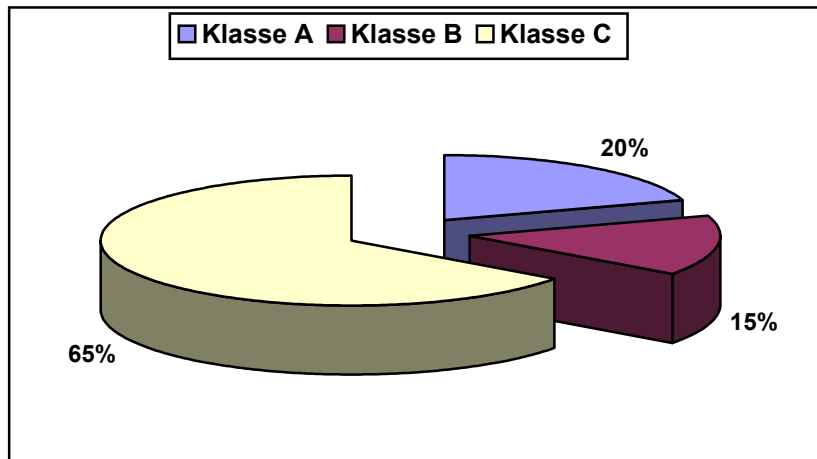


Abbildung 33: Struktur der Lagerflächen in Moskau

Die aktuelle Nachfrage nach modernen Lagerflächen in Moskau beträgt 3,5 Mio. m². Bis zum ersten Quartal 2005 müssen zusätzlich 400.000 m² neue Flächen für den Markt bereitgestellt werden. Die Mietverträge für diese Flächen sind bereits abgeschlossen.

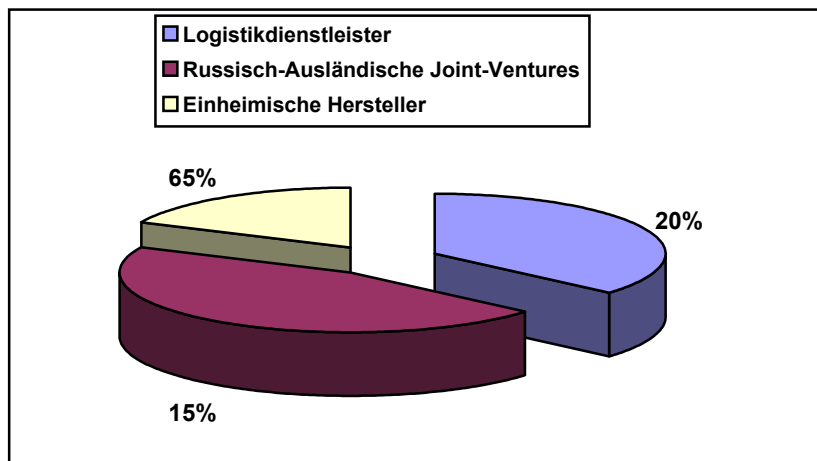


Abbildung 34: Struktur der Lagermieter in Moskau

Die Mietpreise liegen in der gesamten Region Moskau zwischen 120 und 140 USD/m² im Jahr. Die relativ große Spanne spiegelt kein Zentrums-Peripherie-Gefälle wider. Verkehrsanbindung und Objektqualität sind die bestimmenden Faktoren für den Mietpreis.

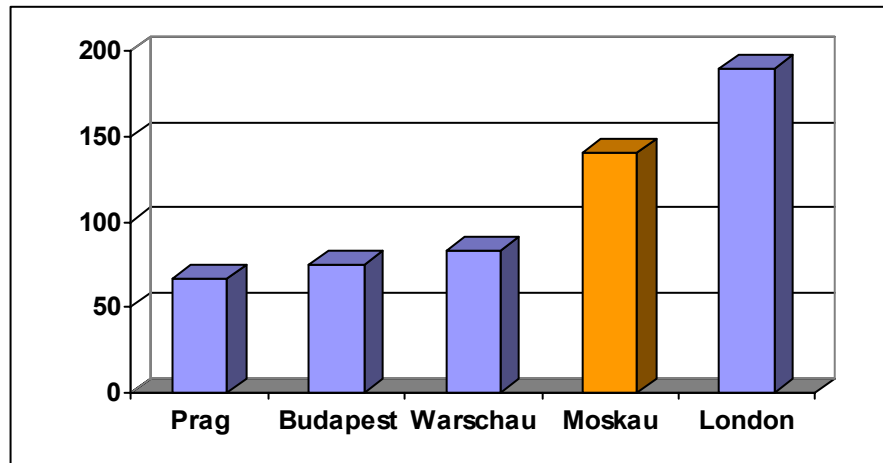


Abbildung 35: Vergleich Mietpreise (USD/m²) Logistikflächen im Jahr

Der Vermietungsmarkt für Hallen- und Lagerflächen ist schwerpunktmäßig auf das Stadtgebiet beschränkt. Die für moderne Lager geeigneten Flächen befinden sich außerhalb der MKAD (Moskau-Ringautobahn). In den letzten Jahren sind die Verkehrsdichte sowie die Mietpreise für Lagerflächen erheblich gestiegen. Die namhaften Entwicklungsgesellschaften wie ProLogis, AIG/Lincoln und Henes beschäftigen sich intensiv mit dem russischen Logistikimmobilienmarkt. Sie haben eigene Logistikflächen bereits im Moskauer Raum erworben, um sie zukünftig an Logistikdienstleister zu vermarkten. Viele ausländische Logistikdienstleister und russische Unternehmen (wie z. B. NLC und LIT Terminal) sind bestrebt, in Russland Logistikflächen zu kaufen.

Wenn die Unternehmen auf gemieteten (die Mietzeit der staatlichen Grundstücke beträgt normalerweise 49 Jahre) Flächen die Lager und Gebäude einrichten, besteht eine gute Chance in wenigen Jahren die Fläche zu einem akzeptablen Preis zu kaufen. Der Kaufpreis von Logistikflächen am MKAD beträgt zwischen 250.000 und 500.000 USD/ha.

| Stadt | Lagerhaltung der Ware innerhalb von 24h |
|-----------------|---|
| | RUB/m ² |
| Moskau | 6-21 |
| St. Petersburg | 6-17 |
| Rostow am Don | 4-12 |
| Nizhni-Nowgorod | 4-10 |
| Samara | 6-12 |
| Ekaterinburg | 5-12 |
| Nowosibirsk | 6-18 |

Tabelle 17: Lagerhaltung der Ware in den wichtigsten Städten Russlands

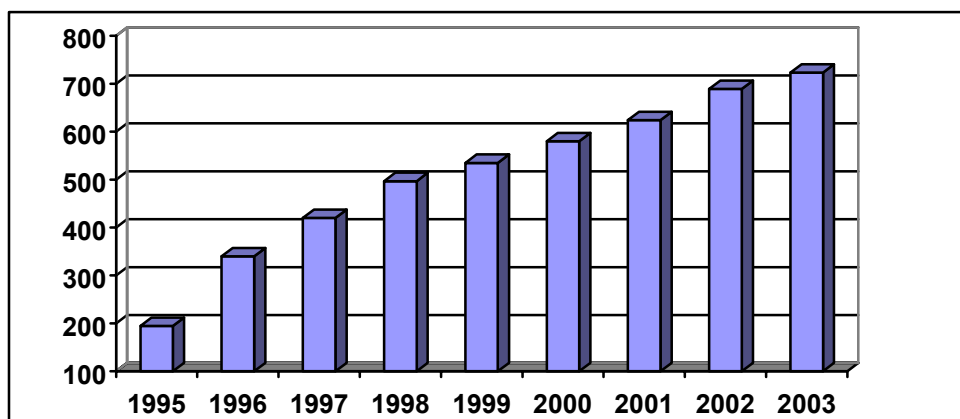


Abbildung 36: Wachstumsdynamik der Lagerflächenpotenziale in der Region Moskau (in Tsd. m²)

Angetrieben von soliden Einkommenszuwächsen ist die Nachfrage am Moskauer Einzelhandelsimmobilienmarkt ebenfalls steigend. Zusätzlich lag der Gesamtbestand an Einkaufszentren trotz erheblicher Entwicklungsaktivitäten Ende 2003 nur bei 789.000 m² – geringfügig mehr als in Mailand und weniger als in Warschau, Berlin und Madrid. Zusätzlich engagieren sich in diesem Markt verstärkt internationale Ketten. Der Preis für erstklassige Einzelhandelsflächen beträgt rd. 3.000

USD/m² im Jahr. Die Miete für Standorte in Einkaufszentren beläuft sich auf etwa 2.250 USD/m² im Jahr. Damit sind die Mietpreise im Vergleich zu Mailand und Madrid hoch, jedoch ähnlich wie in Berlin und geringer als in Paris oder London.

| | Lagerhäuser | Klasse | Fläche in m ² |
|----|--------------------------|--------|--------------------------|
| 1 | Strogino | A | 30.000 |
| 2 | Juschnij Technopark | A | 24.000 |
| 3 | Kulon 8 Marta | A | 9.000 |
| 4 | Kulon Juschnij | A | 12.000 |
| 5 | Daimon Logistics | A | 12.000 |
| 6 | Millenium Logistics Park | A, B | 40.000 |
| 7 | Kotelniki | A | 22.000 |
| 8 | Enter Logistics | A | 10.000 |
| 9 | Otschakowo | A | 16.000 |
| 10 | Rewiko | A | 24.000 |
| 11 | FM Logistics | A | 70.000 |
| 12 | Sheremetyevo Ind | B | 19.000 |
| 13 | Molkom | B | 75.000 |
| 14 | Terminal Premier | B | 35.000 |
| 15 | Terminal Lesnoj | A | 43.000 |
| 16 | LIT Terminal | A | 10.000 |

Tabelle 18: Die wichtigsten Lagerhäuser und Logistikzentren in Moskau

Fertig erschlossene **Gewerbe- und Industrieflächen** sind in Moskau nur eingeschränkt verfügbar. Bei den innerstädtischen Gewerbegebieten stehen Restrukturierungsmaßnahmen im Vordergrund. Während in den innerstädtischen Bezirken Gewerbeflächen nur eingeschränkt zu haben sind, bieten die Außenbezirke ausreichend Möglichkeiten zur Ansiedlung von Logistikeinrichtun-

gen. Zum Teil befinden sich in den Gewerbe- und Industriegebieten bereits heute Lager- und Logistikflächen, die rd. 350.000 m² betragen. Nach Angaben der Moskauer Stadtverwaltung sind in Moskau rd. 950 mittelständische und große Industrie- und Produktionsunternehmen angesiedelt. Davon befinden sich 23% im zentralen Stadtbezirk.

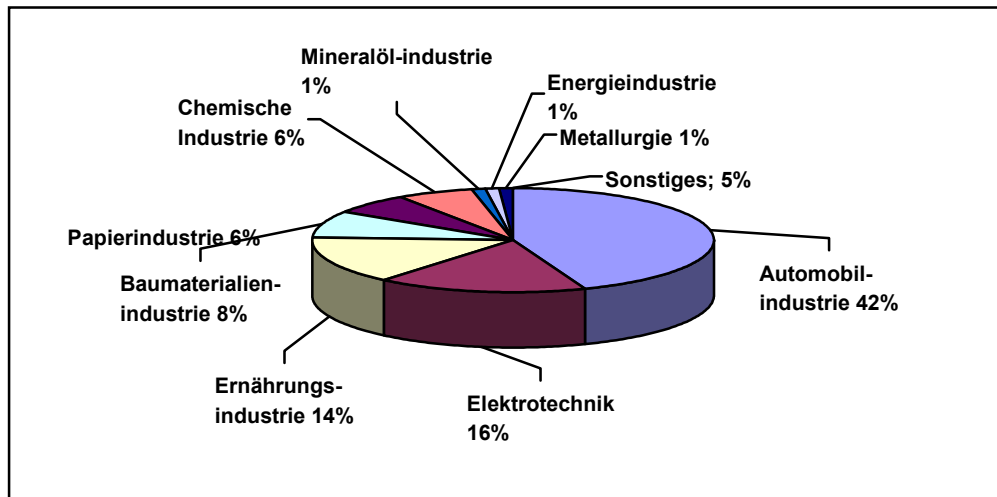


Abbildung 37: Nutzung der Gewerbe- und Industrie­flächen in Moskau nach Industrie­branchen

In den letzten Jahren wurden von vielen ausländischen Unternehmen in Moskau alte Gewerbe- und Industriegewerbe gemietet und für die Aufnahme der Produktion die alten Produktionshallen modernisiert und nachgebessert. Einige davon (wie z. B. McDonalds, Coca-Cola, Efes) haben neue Produktionsstandorte eingerichtet.

6.4 Logistikunternehmen

Der Markt der russischen Logistikunternehmen ist stark fragmentiert. Die Umsetzung moderner logistischer Konzeptionen in der russischen Industrie und Produktion erhöht die Qualitätsansprüche an die Logistikdienstleister. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Systemeigenschaften sind nicht alle Verkehrsträger in Russland in gleicher Weise in der Lage, diesen Anforderungen gerecht zu werden. Dies hat Konsequenzen für die Marktchancen der Anbieter.

Straßengüterverkehrsunternehmen in Russland agieren im Markt für logistische Systemangebote recht erfolgreich, während komplexe Transportlösungen unter Beteiligung der Bahn eher Einzel­fallcharakter aufweisen.

Bei den Logistikdienstleistern in Russland ist generell eine stärkere Differenzierung der Leistungsprofile zu beobachten. Auf der einen Seite stehen die reinen Frachtführer, die über die Transportleistung hinaus kaum Zusatzdienste oder höherwertige logistische Leistungen anbieten. Demgegenüber versuchen Logistikdienstleister mit breiterem und komplexerem Leistungsprofil, sich aus eigener Kraft oder durch Kooperationen zu Systemdienstleistern zu entwickeln. Sie wollen für ihre Kunden aus Industrie und Handel umfassende logistische Leistungspakete anbieten. Dies kann z.B. die Übernahme der kompletten Distribution oder die Warenversorgung eines flächendeckenden Netzes bedeuten. Der Schwerpunkt liegt dann auf der Planung und Steuerung der Supply Chain und dem Betrieb eines expeditionellen Netzwerks. Reine Frachtführerleistungen werden in der Regel an Frachtführer oder Subunternehmer ausgelagert.

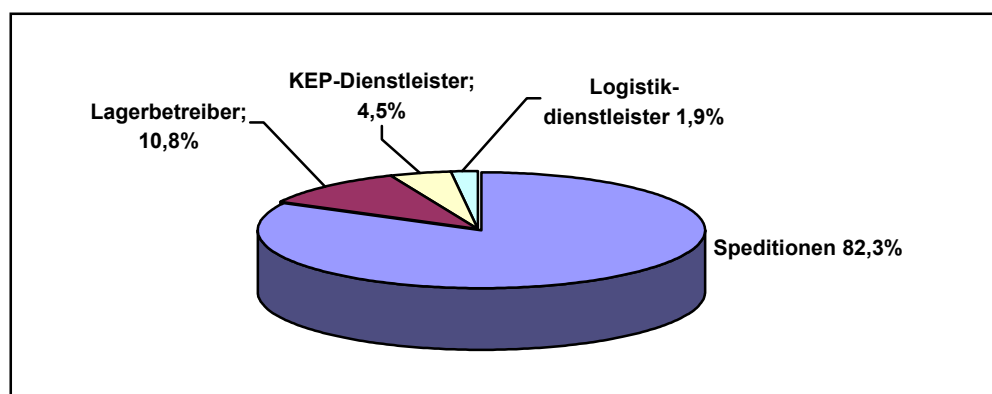


Abbildung 38: Unternehmensstruktur in der Logistik in Russland

Zurzeit existieren in Russland rd. 150 große Logistikunternehmen, die im Bereich der klassischen Transportlogistik tätig sind. 63% dieser Transportunternehmen sind im Zentralen Föderalbezirk angesiedelt. Die wichtigsten Logistikdienstleister in Russland sind: National Logistic Company (NLK), Tablogix, ATL. Von den ausländischen Anbietern haben vor Ort FM Logistic, Wincanton Logistics, Kühne & Nagel, Schenker, Panalpina, Rewico eine Niederlassung aufgebaut. Rd. 42,4 % der Logistikdienstleister in Russland verfügen über eine eigene Fahrzeugflotte. In der KEP-Branche sind es nur 8,3 %.

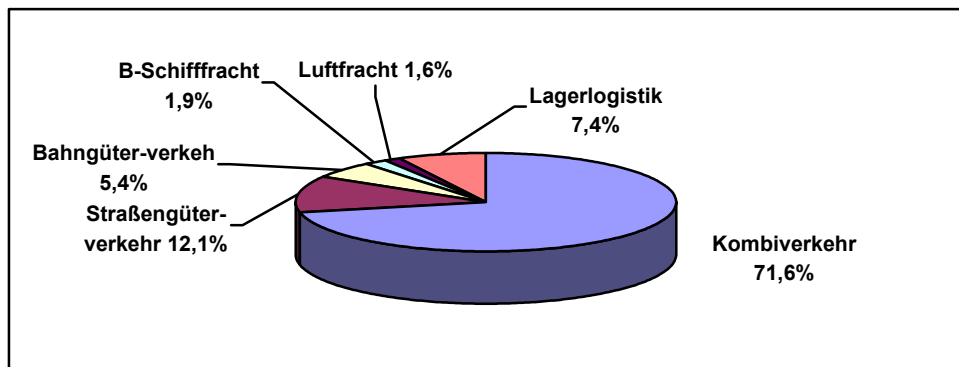


Abbildung 39: Leistungsprofil von Logistikunternehmen in Russland

In der letzten Zeit übernehmen immer mehr Transportunternehmen in Russland komplette logistische Dienstleistungen. Die in Tabelle 19 dargestellten Leistungsspektren der russischen Unternehmen zeigen, dass viele einheimische Dienstleister zunehmend die Bereiche der Waren- und Lagerwirtschaft übernehmen.

| Unternehmen | Straßengüterverkehr | Bahntransporte | Luftfracht | Kombinierter Verkehr | B-Schiff | Seefracht | Speditionsdienstleistungen | Lagerlogistik | Kommissionierung und Verpackung |
|-------------------------------------|---------------------|----------------|------------|----------------------|----------|-----------|----------------------------|---------------|---------------------------------|
| ATL Holding | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| SAIMAA LINES | x | | x | x | | x | x | x | x |
| Armadillo | x | x | x | | | | x | x | x |
| Bait-Transit-Kontinent | x | x | x | x | | x | x | x | x |
| Ewroaziatskaja Transportnaja Gruppa | x | x | | x | | | x | x | x |
| Eltrans+ | | | | | | | x | x | x |
| Inkotek | x | x | | x | x | x | x | x | x |
| INFOKOM | x | | | | | | x | x | x |
| AZ Group | x | x | x | x | | | x | x | x |
| KAMAZawtodor | x | x | | | x | | x | | x |
| Junitrans | x | x | | | | | x | x | x |
| RBS ESHELON | x | x | x | x | | | x | x | x |
| Rusmarin | x | x | x | x | | x | x | x | x |
| Russkaja Logistitsheskaja Sludchba | x | | | x | x | x | x | x | x |
| SANNA | x | | | | | | x | x | x |
| SIBTROJA | x | | | x | | | x | | |
| Stok-Tran-service | x | | | x | | | x | x | x |
| Logistikzentrum Toliati | x | x | x | x | | | x | x | x |
| Trans-Logistik-Ekspress | | | | | | | x | x | x |
| Logistikzentrum Ural | x | x | | x | | | x | x | x |
| United Logistik Service | x | x | | x | | x | x | x | x |

Tabelle 19: Leistungsspektrum der wichtigsten russischen Transportunternehmen

| Unternehmen | Straßengüterverkehr | Bahntransporte | Luftfracht | Kombinierter Verkehr | B-Schiff | Seefracht | Speditionsdienstleistungen | Lagerlogistik | Kommissionierung und Verpackung |
|---|---------------------|----------------|------------|----------------------|----------|-----------|----------------------------|---------------|---------------------------------|
| TABLOGIX | | | | | | | x | x | x |
| Agrosnab | x | | | | | | x | x | x |
| Belgrodsnab | x | | | | | | x | x | x |
| Desna | x | | | | | | x | x | x |
| Süd Terminal | x | | | | | | x | x | x |
| Nacionalnaja Logistitsheskaja Kompanija (NLP) | x | x | x | x | | | x | x | x |
| Rewiko-Russia | x | | | | | | x | x | x |
| Santens-Service | | | | | | | | x | x |
| Stajjlink | | | | | | | | x | x |
| FM Logistic | x | x | x | x | | | x | x | x |
| Energo Terminal Service | x | | | | | | x | x | x |

Tabelle 20: Leistungsspektrum der wichtigsten russischen Lagerlogistik-Dienstleister

Auch die Kontraktlogistik zeigt in Russland immer mehr Entwicklungspotenziale auf. Bei vielen großen Dienstleistern ist seit geraumer Zeit eine Intensivierung von Kontraktlogistikgeschäften zu beobachten. Auch viele Mittelständler wollen die Kontraktlogistikgeschäfte aufbauen, aber nur wenige schaffen es, den Ansprüchen der produzierenden Industrie gerecht zu werden.

| Unternehmen | Kontraktlogistik | Exklusiv-Verträge | Kurzfristige Verträge |
|-------------------------------------|------------------|-------------------|-----------------------|
| ATL Holding | 100 | 100 | 0 |
| SAIMAA LINES | 80 | 5 | 15 |
| Armadillo | 80 | 5 | 15 |
| Bait-Transit-Kontinent | 95 | 1 | 4 |
| Ewroaziatskaja Transportnaja Gruppa | 80 | 15 | 5 |
| Eltrans+ | 60 | 30 | 10 |
| Inkotek | 60 | 10 | 30 |
| INFOKOM | 90 | 10 | 0 |
| AZ Group | 30 | 15 | 45 |
| KAMAZawtodor | 75 | 25 | 5 |
| Junitrans | 70 | 10 | 20 |
| RBS ESHELON | 50 | 10 | 40 |
| Rusmarin | 52 | 4 | 44 |
| Russkaja Logistitsheskaja Sluschba | 97 | 3 | |
| SIBTROJA | 74 | 16 | 10 |
| Stok-Tran-service | | | |

Tabelle 21: Kooperationsformen mit Kunden

7 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

7.1 Straßen

Russland wird charakterisiert durch eine mangelnde Straßeninfrastruktur. Es besteht eine hohe verkehrsinfrastrukturelle Diskrepanz zwischen den Regionen sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht. Der Nachteil der russischen Verkehrsinfrastruktur liegt auch darin, dass die bestehenden Verkehrssysteme kaum Netzwerkeffekte erzeugen.

Die wesentlichen Nachteile der russischen Straßeninfrastruktur sind unter anderem:

- der geringe Anteil der Autobahnen an der Gesamtlänge der Straßen mit befestigtem Fahrbahnbelag
- Fehlen multimodaler Güterumschlagspunkte
- beträchtlicher Rückstand bei Instandhaltung und Modernisierung von Straßen.

Das Straßennetz in Russland ist von sehr unterschiedlicher Qualität, sein Ausbau kann mit dem immer stärker werdenden Straßenverkehr nicht Schritt halten. Die Dichte des Netzes nimmt von West nach Ost stark ab: Je weit man sich von Moskau nach Osten entfernt, desto mehr verschlechtern sich die Straßenverhältnisse. Diese Entwicklung behindert eine reibungslose Abwicklung des Güterverkehrs in östlichen Regionen Russlands.

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|------|------|
| Öffentliche Straßen | 455 | 539 | 584 | 589 | 593 |
| Gesamtes Straßennetz | 884 | 940 | 900 | 899 | 896 |
| Straßen mit befestigtem Fahrbahnbelag | 657 | 750 | 754 | 755 | 755 |

Tabelle 22: Übersicht der Straßenlänge (in Tsd. km) in Russland

Das gesamte öffentliche Straßennetz in Russland beträgt 593.000 km. Davon 93,1% mit befestigtem Fahrbahnbelag. Im Jahre 2003 wurden die neuen Straßen mit einer Länge von 2.792 km im Betrieb aufgenommen.

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Russische Föderation | 23 | 28 | 31 | 31 | 32 |
| Zentraler Föderalbezirk | 134 | 169 | 184 | 185 | 186 |
| Föderalbezirk Nord-West | 29 | 37 | 40 | 40 | 40 |
| Südrussischer Föderalbezirk | 93 | 99 | 107 | 108 | 110 |
| Föderalbezirk Wolga | 87 | 100 | 121 | 122 | 123 |
| Föderalbezirk Ural | 13 | 17 | 19 | 20 | 20 |
| Föderalbezirk Sibirien | 14 | 16 | 17 | 18 | 18 |
| Föderalbezirk Ferner Osten | 4 | 5 | 5,5 | 5,4 | 5,3 |

Tabelle 23: Vergleich der Straßendichte (km/1000km²) nach Regionen

7.2 Eisenbahnnetz

Russland verfügt über ein gut entwickeltes Schienennetz, das eine solide Basis für die Entwicklung des Güterverkehrsmarktes darstellt. Mit 85.500 km ist das Russische Bahnnetz das zweitgrößte weltweit. Die Hälfte des gesamten Netzes ist elektrifiziert und zwar 50% davon mit Gleich- bzw. Wechselstrom. Der größte Teil der Strecke ist mit automatischen Blocksystemen und Streckenfernsteuerung ausgerüstet.

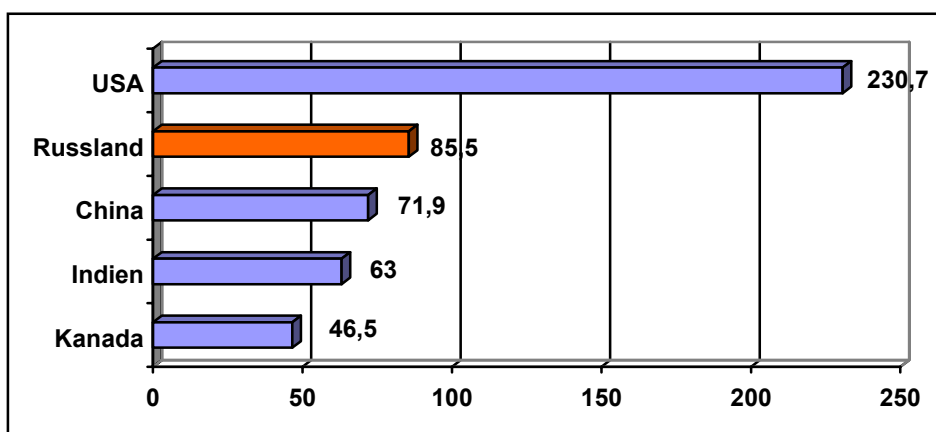


Abbildung 40: Vergleich der Längen des Bahnnetzes in Tsd. km

Das russische Magistralnetz ist ausschließlich im Besitz der Russischen Eisenbahnen AG. Es existieren aber auch interne Eisenbahnnetze mit einer Länge rd. 80.000 km, welche sich im Besitz der russischen Industrieunternehmen befinden.

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|------|------|------|------|------|
| Gesamtlänge (in Tsd. km) | 87 | 87 | 86 | 86 | 86 |
| Elektrifizierte Strecken (in %) | 37,3 | 39,0 | 41,0 | 41,6 | 42,3 |
| Schienendichte (km/1000km²) | 9,4 | 8,9 | 8,1 | - | - |

Tabelle 24: Übersicht der Schieneninfrastruktur in Russland

7.3 Wasserstraßennetz

Die Gesamtlänge des Binnenwassernetzes in Russland beträgt 101,7 Tsd. km. 45 Tsd. km davon besitzen innerhalb des nach Leistungsfähigkeit klassifizierten Netzes maßgebliche Bedeutungen für den nationalen und grenzüberschreitenden Güterverkehr.

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Russische Föderation | 6,0 | 4,9 | 5,0 | 6,0 | 6,0 |
| Zentraler Föderalbezirk | 5,97 | 4,0 | 3,06 | 5,53 | 5,64 |
| Föderalbezirk Nord-West | 18,42 | 15,62 | 13,66 | 18,07 | 17,2 |
| Südrussischer Föderalbezirk | 4,45 | 4,07 | 3,29 | 4,39 | 4,52 |
| Föderalbezirk Wolga | 9,64 | 7,07 | 6,58 | 9,28 | 9,37 |
| Föderalbezirk Ural | 13,92 | 10,52 | 10,53 | 13,01 | 13,01 |
| Föderalbezirk Sibirien | 28,67 | 24,33 | 25,08 | 38,0 | 27,84 |
| Föderalbezirk Ferner Osten | 21,62 | 18,08 | 22,37 | 23,47 | 24,1 |

Tabelle 25: Vergleich der Dichte der Binnenwasserstraßen (km/1000km²) nach Regionen

Seit 1990 ist in Russland ein Abbau des Bestands der Binnenschiffsflotte zu beobachten. Die Zahl der Binnenschiffe betrug in 2002 8.800. Davon waren 8.000 Güterschiffe und 800 Passagierschiffe.

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|
| Güterschiffe | 14,1 | 11,9 | 9,1 | 8,6 | 8,0 |
| Passagierschiffe | 1,7 | 1,4 | 0,9 | 0,9 | 0,8 |

Tabelle 26: Entwicklung der Binnenschiffsflotte (in Tsd. Stück) in Russland

7.4 Flughäfen

Die Zahl von Flughäfen ist in Russland seit 1992 von 1302 auf 496 drastisch verringert worden, wobei die Zahl internationaler Flughäfen von 19 auf 70 gestiegen ist. Die wichtigsten russischen Flughäfen sind: Sheremetyevo, Domodedovo, Wnukovo und Pulkovo.

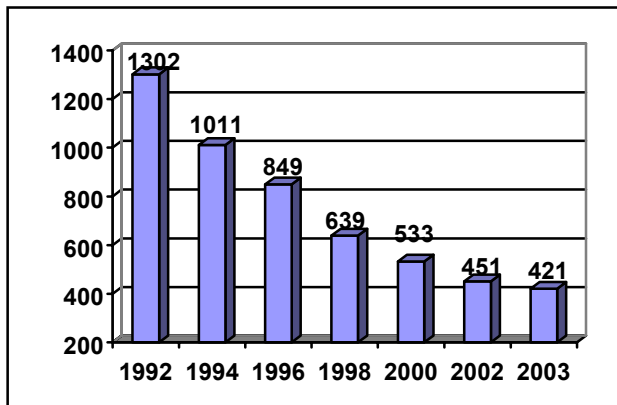


Abbildung 41: Entwicklung der Zahl von Flughäfen

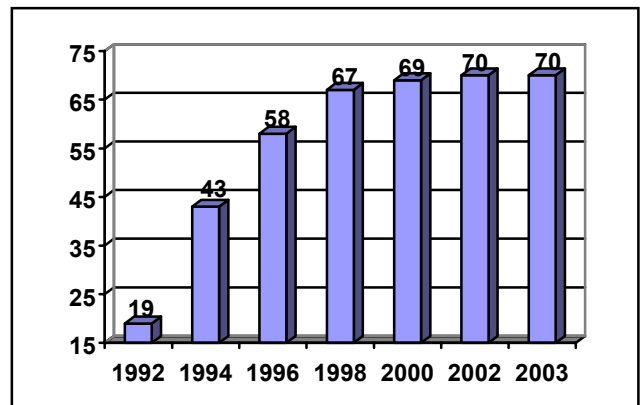


Abbildung 42: Entwicklung der Zahl von internationalen Flughäfen

Die Flugzeugflotte Russlands umfasst zurzeit rd. 6.014 Flugzeuge, davon 1.954 Frachtflugzeuge. Im russischen Luftfrachtgeschäft dominieren zurzeit die einheimischen Luftfrachtunternehmen wie: Aeroflot, Sibir, Pulkovo, Tyumenaviatrans, Wolga-Dnepr.

| | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|------|
| Flugzeugflotte insgesamt | 8,0 | 6,5 | 6,1 | 5,9 |
| davon im Besitz der Fluggesellschaften mit regulären Fluglinien | 6,8 | 4,0 | - | - |

Tabelle 27: Entwicklung der Flugzeugflotte in Russland

7.5 Pan-europäische Verkehrskorridore in Russland

Um die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu stärken und den Zusammenhalt der Mitgliedstaaten zu fördern, legte die Europäische Union im Juli 1996 die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) bis 2010 fest. Entsprechend der geplanten Transeuropäischen Netzen existieren auch für die mittel- und osteuropäischen Länder die Verkehrsverbindungen so genannte pan-europäische Korridore, deren Aus- und Neubau aus Sicht der europäischen Verkehrspolitik oberste Priorität hat. Die pan-europäischen Korridore gelten als Grundlage der Verknüpfung von mittel- und osteuropäischen Ländern, darunter auch Russland, mit dem Transeuropäischen Netz. Die Korridore sollen die infrastrukturelle Erschließung der Mittel- und Osteuropas nachhaltig verbessern.

Drei pan-europäische Verkehrskorridore durchqueren das Territorium der Russischen Föderation:

- Korridor II von Berlin über Warschau, Minsk, Smolensk, Moskau nach Nishnij Nowgorod,
- Korridor IX mit seinen beiden Zweigen, von Helsinki über St. Petersburg, Moskau, bzw. von St. Petersburg über Pskow nach Weißrussland,
 - beide Zweige treffen sich in Kiew, um dann über Rumänien und Bulgarien nach Alexandroupoli in Griechenland zu laufen,
 - von Kiew wiederum geht ein Zweig nach Norden, der über Minsk, Vilnius mit einem Abzweig in Kaliningrad und mit dem anderen in Klaipeda endet.
- Durch das Kaliningrader Gebiet verläuft ebenfalls Korridor I auf dem Wege von Helsinki nach Gdansk.

Korridor I leitet seine Bedeutung aus dem intraregionalen Handel zwischen Westeuropa und dem Baltikum ab. Er hat bereits heute eine verbindende Wirkung zwischen den Anrainern der östlichen Ostsee untereinander und in deren Verkehr mit dem Westen.

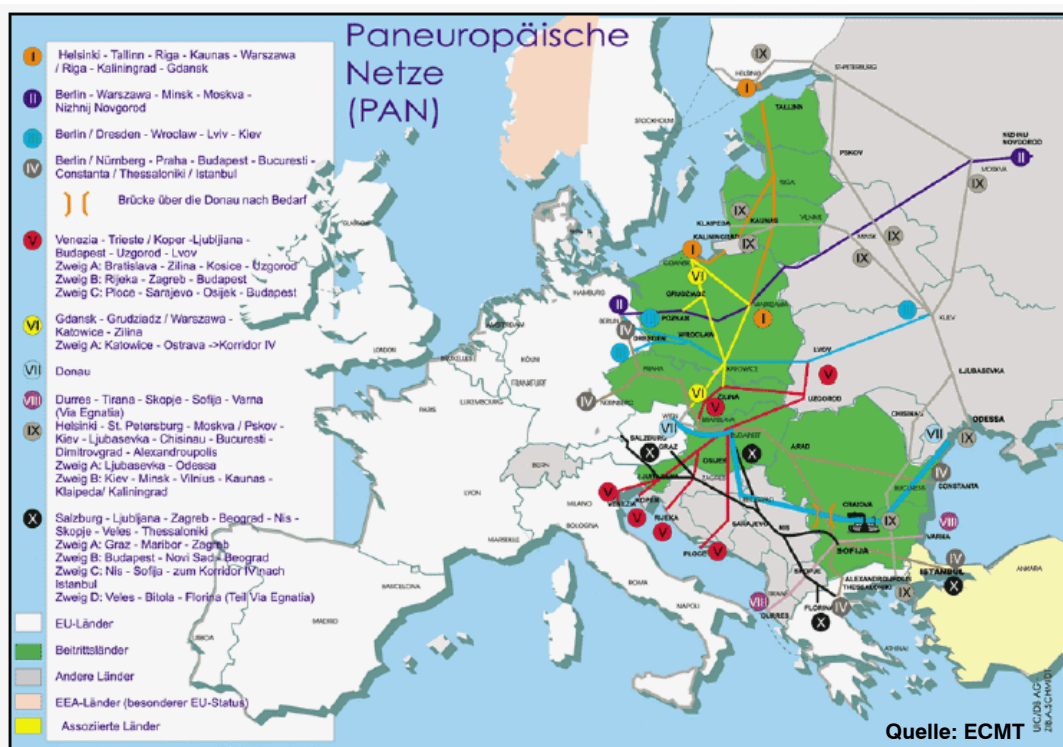


Abbildung 43: Pan-Europäische Verkehrskorridore



8 Markteintritt in Russland

8.1 Gründung von Gesellschaften

Durch die Einleitung der Reformen im Rechts- und Steuersystem ist die Gründung einer Gesellschaft in Russland deutlich einfacher geworden. Ein ausländischer Investor kann seine Investition in beliebiger Form tätigen, sofern sie nicht russischem Gesetz widerspricht. Ausländische Unternehmen müssen gemäß den Rechts- und Organisationsformen, die die russische Gesetzgebung vorsieht, gegründet werden. Wirtschaftliche Organisationen, an denen ausländische Investoren beteiligt sind, werden durch das Gesetz über ausländische Investitionen geschützt.

Mögliche Gesellschaftsformen bei Gründung eines Unternehmens in Russland sind:

- Geschlossene Aktiengesellschaft (ZAO)
- Offene Aktiengesellschaft (OAO): Das Mindestkapital für eine offene AG mit Auslandsbeteiligung ist das 1000 fache des jeweils gesetzlich festgelegten Basislohns (z. Zt. ca. 3 €). Eine Ein-Mann-AG ist zulässig.
- Gesellschaft mit beschränkter Haftung (OOO): Mindestkapital für eine GmbH mit Auslandsbeteiligung ist das 100 fache des jeweils gesetzlich festgelegten Basislohns. Eine Ein-Mann-GmbH ist zulässig.
- Gesellschaft mit zusätzlicher Haftung
- Volle Genossenschaft
- Kommanditgenossenschaft
- Für ausländische Investoren (auch Zweigniederlassung (Filiale) und Repräsentanz) kommen erfahrungsgemäß für die Gründung eines Tochterunternehmens die ZAO und die OOO am besten in Betracht.

Die Registrierung aller Unternehmen erfolgt in Russland bei der örtlichen Steuerbehörde am Sitz des zu registrierenden Unternehmens. Für die Registrierung sind folgende Unterlagen erforderlich:

- Antrag auf Registrierung
- Beschluss über die Gründung einer juristischen Person
- Gründungsunterlagen der juristischen Person
- Handelsregisterauszug (Gründungszertifikat) oder ein anderes Dokument, das den juristischen Status der als Gründer auftretenden Gesellschafter belegt. Bei ausländischen juristischen Personen ist eine notariell beglaubigte Kopie mit Apostille zu versehen und eine beglaubigte Übersetzung ins Russische beizufügen.
- Zahlungsbeleg über die Einzahlung einer Registrierungsgebühr. Diese Gebühr beträgt 2000 RUB.

- Vollmacht eines Vertreters der Gründungsgesellschafter für das Registrierungsverfahren. Das Registrierungsverfahren dauert etwa 5 Tage.

8.1.1 Beteiligungsmöglichkeiten

Ausschließlich der militärisch-strategischen Wirtschaftsbereiche sind die ausländischen Beteiligungen in Russland bis zu 100% möglich. Ausländische Investoren erwerben Anteile russischer Unternehmen durch Aktienkauf, Auktionsverfahren, Ausschreibung oder über den russischen Staatseigentumsfonds im Falle von Privatisierungen.

8.1.2 Kapitalbeteiligung

Ausländische Investoren können Geld- wie auch Sacheinlagen in ein Unternehmen einbringen. Für Aktiengesellschaften und GmbH's kann die Geldkapitaleinbringung auch in Form von Devisen erfolgen. Für Sacheinlagen, die vom Investor aus dem Ausland eingeführt werden, gelten eine Reihe von Zollvergünstigungen. Diese erlauben eine zoll- und mehrwertsteuerfreie Einfuhr von Sachgegenständen als Kapitaleinlage.

8.2 Immobilienerwerb

Ausländische natürliche und juristische Personen können Eigentum an Boden und Gebäuden in Russland erwerben. Vom Erwerb ausgeschlossen sind landwirtschaftliche Flächen und solche Grundstücke, die sich in den von der Regierung festgelegten Grenzgebieten befinden. Landwirtschaftliche Flächen können gepachtet werden. Nach russischem Recht fällt das Eigentum an Boden und darauf stehenden Gebäuden auseinander. Wenn das Grundstück nicht im Eigentum des Gebäudeeigners steht, verfügt dieser nur für denjenigen Teil des Grundstückes über das Nutzungsrecht, der für die Nutzung des Gebäudes tatsächlich notwendig ist. Der Kaufvertrag bedarf der einfachen Schriftform und muss alle Angaben enthalten, die zur Identifizierung der Immobilie notwendig sind wie Angaben über die Lage, Adresse, Nutzungsbestimmung, Fläche und Erbauungsdatum. Fehlen Teile dieser Angaben, gilt der Vertrag als nicht geschlossen.

In Moskau ist der Erwerb von Boden derzeit eingeschränkt. Zurzeit sind folgende Rechtsverhältnisse möglich:

- Pachtrecht
- Recht der unentgeltlichen zeitweiligen Nutzung
- Recht des Erbbesitzes auf Lebenszeit
- Recht der unbefristeten Nutzung
- Recht der beschränkten Nutzung.

Der Kauf des Pachtrechts erfolgt in Form eines Kaufvertrages zwischen der Moskauer Stadtverwaltung und dem Pächter. Das notwendige Pachtrecht für das Grundstück muss zuvor über die Teilnahme an einer öffentlichen Ausschreibung erworben werden. Die Registrierung der Rechte an Immobilien erfolgt bei den entsprechenden Behörden des Russischen Justizministeriums.

8.3 Personalsuche

Die Arbeitskräfte sind in der Regel gut ausgebildet. Qualifiziertes Personal gibt es insbesondere im Bereich Forschung und Entwicklung. Korrespondenzsprachen sind Russisch, Deutsch und Englisch.

8.4 Lohnniveau/Lohnsteuer

Gesetzlicher Monatsmindestlohn: 600 Rubel. Durchschnittlicher Monatsbruttolohn (Stand: Juli 2004): Russlandweit 6524 RUB / In Moskau ca. 9800 RUB. Regional und branchenbezogen existieren erhebliche Unterschiede im Lohn- und Gehaltsniveau. Angaben der staatlichen Statistik spiegeln nur begrenzt die tatsächlichen Einkommen wider.

Angestellte von ausländischen Unternehmen erwarten in der Regel höhere Bezüge. Auf das Bruttogehalt zahlen Arbeitnehmer einheitlich 13% Einkommensteuer. Für Nichtresidenten der RF (natürliche Personen, die sich weniger als 183 Tage im Kalenderjahr in Russland befinden) beträgt diese 30%.

8.4.1 Sozialversicherungsabgaben

Die regressive Sozialsteuer wird vom Arbeitgeber direkt abgeführt (ab 1. Januar 2003 auch für ausländische Arbeitnehmer). Der anzuwendende Steuersatz beträgt bei Einkommen bis zu 100 000 Rubel im Jahr 36,5 %. Ab einem Einkommen von 600.000 Rubel im Jahr werden zunächst pauschal 105.000 Rubel als Steuer erhoben und von dem Betrag, der 600.000 Rubel übersteigt, weitere 2% als Steuer berechnet. Landwirtschaftliche Betriebe müssen mindestens 26,1% abführen, Privatunternehmer mindestens 22,8% und Rechtsanwälte mindestens 17,6%. Steuern und monatliche Steuererklärung sind vom Steuerzahler zu entrichten.

8.4.2 Zusatzleistungen

Neben dem Grundgehalt sind weitere Zuwendungen in Russland durchaus üblich. Unter deutschen Firmen ist die Gewährung eines Mobiltelefons (in Abhängigkeit von der Position), zusätzlicher Versicherungen (vor allem Krankenversicherung) und Weiterbildungsmaßnahmen verbreitet. Etwa die Hälfte der deutschen Unternehmen stellt Ihren Mitarbeitern im gehobenen Management einen Firmenwagen zur Verfügung.

8.4.3 Formalitäten bei der Einstellung und Lohnabrechnung

Das Arbeitsverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer wird durch einen schriftlichen Arbeitsvertrag geregelt. Er hat die Kernpunkte des Arbeitsverhältnisses zu enthalten. Obligatorische Inhalte des Arbeitsvertrages sind Name und Adresse von Arbeitnehmer und Arbeitgeber, Arbeitsplatz, Datum des Arbeitsbeginns, Stellenbezeichnung, gegenseitige Rechte und Pflichten, Arbeitsbedingungen, Arbeitsordnung (kann extra bestimmt werden), Entlohnung, Befristung, sowie Arten und Bedingungen der Sozialversicherung. Für eine Befristung des Arbeitsvertrages muss ein besonderer Grund vorliegen. Der Arbeitsvertrag kann zusätzliche Regelungen enthalten wie Probezeit oder Schutz von Geschäftsgeheimnissen.

8.5 Steuern und Abgaben

Als Grundlage des russischen Steuersystems dient das Steuergesetzbuch der Russischen Föderation (NK). Derzeit gibt es in Russland 44 verschiedene Steuerarten: 17 föderale, 5 regionale und 22 kommunale Steuern.

Zu den wichtigsten **föderalen Steuern** gehören:

- Gewinnsteuer für Körperschaften
- Mehrwertsteuer
- Verbrauchsteuer
- Einkommensteuer
- Einheitliche Sozialsteuer
- Zölle
- Wertpapierhandelsteuer
- Staatliche Gebühren
- Gebühren für die Verwendung der Bezeichnungen „Russland“ und „Russische Föderation“.

Zu den wichtigsten **regionalen Steuern** gehören:

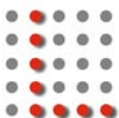
- Steuer auf Unternehmensvermögen
- Verkaufsteuer (seit dem 01.01.2004 aufgehoben)

Zu den wichtigsten **kommunalen Steuern** gehören:

- Steuer auf Privatvermögen
- Grundsteuer
- Werbesteuer.

Es gelten folgende **wesentliche Steuersätze**:

- Einkommensteuer: 13% für Steuerinländer, 30% für Steuerausländer und auf Dividenden, 35% auf Bankzinsen
- Gewinnsteuer: 24 % (in verschiedenen Regionen Reduzierung auf maximal 20% möglich), 15% auf Dividenden von russischen an ausländische Organisationen.
- Mehrwertsteuer: 18% (Regelsatz).



Ausländische Organisationen und natürliche Personen sind ebenso wie russische Organisationen und natürliche Personen grundsätzlich steuerpflichtig. Steuerbelastung und -befreiung ausländischer Organisationen und natürlicher Personen sind durch den NK und internationale Verträge geregelt. Zwischen Russland und Deutschland besteht ein „Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung (DBA) im Bereich der Einkommen- und Vermögensteuer“. Es wird auf die folgenden russischen Steuerarten angewandt:

- Gewinnsteuer auf Körperschaften
- Einkommensteuer
- Steuer auf Unternehmens- und Privatvermögen.

Das DBA erstreckt sich auch auf Dividendenausschüttungen, Zinserträge, Urheberrechte, Einkünfte aus Lizenzvergaben und die Enteignung von Vermögen. Ausländische Unternehmen, Organisationen und natürliche Personen, die ihre Geschäftstätigkeit durch Filialen, Repräsentanzen, Büros, Agenturen oder Betriebsstätten ausüben, sind dazu verpflichtet, sich spätestens zehn Tage nach der staatlichen Registrierung bei dem zuständigen örtlichen Finanzamt anzumelden, das fortan die Steuererfassung kontrolliert.

Das russische Ministerium für Steuern und Abgaben ist mit seinen angeschlossenen Finanzämtern die wichtigste Steuerbehörde. Darüber hinaus können Zollbehörden und staatliche Fonds außerhalb des Staatsbudgets (Renten-, Kranken- und Sozialversicherungen) Kontrollfunktion übernehmen. Steuerzahler sind dazu verpflichtet, ihre Steuerschuld selbständig zu berechnen, abzuführen und fristgerecht eine Steuererklärung beim Finanzamt einzureichen. Bei Missachtung von Form oder Frist können Geldstrafen erhoben werden.

8.5.1 Sonderwirtschaftszonen

Die Ausnahmeregelungen für besondere Wirtschaftszonen sind weitgehend aufgehoben worden. Lediglich für das Kaliningrader Gebiet werden weiterhin Vergünstigungen gewährt. Investitionen und Unternehmenstätigkeit werden vom Staat geschützt. So ist etwa die Einfuhr von Waren in das Kaliningrader Gebiet von Zöllen und anderen Abgaben befreit. Gleiches gilt für die Ausfuhr, sofern die Ware in der Sonderwirtschaftszone hergestellt ist. Eine Ware gilt dann als in der Sonderwirtschaftszone hergestellt, wenn die Höhe des dort erstellten Mehrwerts (Bearbeitung) nicht weniger als 30% (für elektronische Ware bzw. komplexe Haushaltstechnik nicht weniger als 15%) des gesamten Warenwertes beträgt. Ferner sollte eine Weiterverarbeitung der Ware die Änderung des Warenkodes gemäß der Steuerklassifikation nach sich ziehen.

8.5.2 Steuervergünstigungen für ausländische Investoren

Generell sind alle Steuerbegünstigungen zum 1.1.2002 abgeschafft worden. Für "vorrangige Investitionsvorhaben" existieren jedoch Zollvergünstigungen. Lediglich vereinzelte Regionen bieten Vergünstigungen, die in den jeweiligen Gesetzen über ausländische Investitionen geregelt sind. Regionen sind dazu berechtigt, Unternehmen steuerliche Kredite zu gewähren. Ebenfalls verfügen Regionalregierungen über das Recht, den Prozentsatz der regionalen Steuern zu mindern. Dies geschieht in der Regel, wenn ein Unternehmen in erklärt vorrangigen wirtschaftlichen Bereichen tätig werden möchte. Solche Tätigkeiten können etwa lokale Infrastrukturarbeiten oder innovative Konstruktionstätigkeit sein.

8.5.3 Devisenbestimmungen

Die russische Landeswährung ist für Bilanztransaktionen und für den Umtausch von Devisen innerhalb Russlands konvertibel. Russische Unternehmen sind dazu verpflichtet, mindestens 25% ihrer Devisenerlöse aus Exportgeschäften in Landeswährung umzuwandeln. Eine Reduzierung dieser gesetzlichen Quote ist geplant. In- und ausländische, natürliche und juristische Personen können beschränkt Fremdwährungskonten zur Abwicklung ihrer laufenden Devisengeschäfte eröffnen.

9 Wichtige Adressen

Delegation der Deutschen Wirtschaft in der RF

Kasatschi per. 7
119017 Moskau (Russland)
Tel.: +7 (95) 234 49 50
Fax: +7 (95) 234 49 51
Email: ahk@dihk.ru

Repräsentanz der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen mbH (GfW) in Moskau

1. Kasatschij Per., 5/2, Geb. 1
RUS 119017 Moskau
Tel.: +7 (95) 737 3199
Fax: +7 (95) 737 5562
E-Mail: moskau@gfw-nrw.ru
Internet: www.gfw-nrw.ru

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland

Mosfilmowskaja ul. 56
119285 Moskau, Russland
Tel.: +7 (95) 937 95 00
Fax: +7 (95) 938 23 54
Internet: www.deutschebotschaft-moskau.ru

OOO Informationszentrum der Deutschen Wirtschaft

Ansprechpartner: Dr. Alexander Spaak (Geschäftsführer)
Kasatschi per. 5
Russland, 119017 Moskau
Tel.: +7 (95) 234 49 50
Fax: +7 (95) 234 49 51
E-mail: spaak@izdw.ru
Internet: www.izdw.ru

Moskauer Komitee für die staatliche Registrierung von Immobilienobjekten und Immobiliengeschäften

Ul. Bolschaja Tulschaja d. 15
115191 Moskau, Russland
Tel.: +7 (95) 957 68 16
Internet: www.mkr.mos.ru



Ministerium für Wirtschaftsentwicklung und Handel der Russischen Föderation

1-st Tverskaya-Yamskaya Str.
125993, GSP-3, Moscow, A-47, Russland
Tel.: +7 (95) 200-0353
Fax: +7 (95) 251-6965
Internet: www.economy.gov.ru

Ministerium für Steuern und Abgaben der Russischen Föderation

ul. Neglinnaja, 23
103381 Moskau, Russland
Tel/Fax: +7 (95) 200-49-01, 200-11-78
E-mail: mns@nalog.ru
Internet: www.nalog.ru

Moskauer Verwaltung des Ministeriums für Steuer und Abgaben der Russischen Föderation

ul. Bol. Tulsckaja 15
115191 Moskau, Russland
Tel: +7 (95) 958 2540, 957 6410, 957 67 07
Fax: +7 (95) 958 2558
E-mail: u77@r77.nalog.ru
Internet: www.mosnalog.ru

Staatliche Registrierungsbehörde

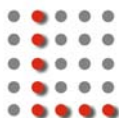
3/5 Smolensky Blvd.
119835 Moskau, Russland
Tel.: +7 (95) 246-72-00, 246-86-49,
E-mail: info@palata.ru
Internet: www.palata.ru

Handels- und Industrie Kammer der Russischen Föderation

St. Ilyinka 6
109012 Moskau, Russland
Tel.: +7 (95) 929-0009
Fax: +7 (95) 929-0360
E-mail: dios-inform@tpprf.ru

Deutsche Repräsentanz der Stadt St. Petersburg

Karl-Liebknecht-Str. 32, 10178 Berlin
Tel.: (030) 24 73 88 25
Fax: (030) 24 73 88 22
E-Mail: St.Petersburg@immotrans.com



**Landesinitiative
Logistik NRW.**



Regionale Förderagentur für Kaliningrad:

Ansprechpartner: Artur Usanov (Chief Executive)
Geologicheskaya 1,
Office 410,
236006 Kaliningrad, Russland
Tel.: +7 (112) 43 08 51, 43 08 64
Fax: +7 (112) 43 08 63
E-Mail: info@rda.baltnet.ru
Internet: <http://www.kaliningrad-rda.org>

**Delegation der Deutschen Wirtschaft in der Russischen Föderation
Außenstelle Kaliningrad**

Ul. Kutusowa 39,
236010 Kaliningrad, Russland
Tel: +7 (112) 21 15 38, - 55 55 44
Fax: +7 (112) 55 42 36
E-Mail: service@hkhamb-ahk-kaliningrad.com
Internet: <http://www.hkhamb-ahkkaliningrad.com>

**Kontaktbüro Republik Baschkortostan
Deutsche Repräsentanz der Republik Udmurtien:**

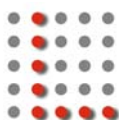
COMMIT Project Partners GmbH
Ansprechpartner : Herr Gerrit Schmitter
Karl-Liebknecht-Str. 31, 10178 Berlin
Tel.: (030) 24 04 96 84
Fax: (030) 24 30 3-173
E-Mail: berlin@commit-pp.com
Internet: <http://www.commit-pp.com>

**Delegation der Deutschen Wirtschaft in der Russischen Föderation
Außenstelle Novosibirsk**

ul. Lenina 21, Hotel "Sibir", Zimmer 729, RF
630004 Novosibirsk, Russland
Tel.: +7 (3832) 23 46 56
Fax: +7 (3832) 23 46 56
E-Mail: deis@sib.ru

Vertretung der Region Altai in Deutschland

Ansprechpartner: Herr Oleg Kislow
Grunewaldstr. 57, 10825 Berlin
Tel.: (030) 857 28 539
Fax: (030) 787 16 499
E-Mail: altkraj@aol.com



**Landesinitiative
Logistik NRW.**