

# BUSINESS В РОССИИ БИЗНЕС RUSSLAND

WIRTSCHAFTSJOURNAL ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ №1/2013

## Не заглушите!

РОССИЙСКИЙ РЫНОК КАК  
ДВИГАТЕЛЬ ЕВРОПЕЙСКОГО  
АВТОПРОМА

SEITE **14**

## Läuft und läuft

RUSSLANDS AUTOMARKT IST  
EIN MOTOR FÜR DIE  
KRISELNDE BRANCHE

SEITE **10**



**Interview** 2  
VISAFREIHEIT? BITTE SO SCHNELL WIE MÖGLICH!

**Lebensstandard** 70  
STUDIE SIEHT WOHLSTAND AUF REKORDNIVEAU

**Интервью** 4  
ОТМЕНА ВИЗ? ДА, И ПОСКОРЕЕ!

**Благосостояние** 74  
ИССЛЕДОВАНИЕ: УРОВЕНЬ ЖИЗНИ ВЫСОК КАК НИКОГДА

**DIE 1. ADRESSE FÜR  
DEUTSCHE FIRMEN IN RUSSLAND!**



“Wir helfen Ihrem Unternehmen in Russland!”

**OUTSOURCING BUCHHALTUNG  
FINANCIAL REPORTING (IFRS, HGB)  
IT-OUTSOURCING & AUTOMATISIERUNG  
BÜROS IM GERMAN BUSINESS CAMPUS**

*Sie finden uns mitten in Moskau im  
German Business Campus:*

RUFIL CONSULTING  
115114 Moskau, Russland  
Shlyuzovaya Nab., dom 8, str. 1  
Office 415, 4th floor

Tel: +7 (495) 233 01 25  
+7 (495) 221 26 65  
Fax: +7 (495) 221 26 67

**Ansprechpartner:**  
Anton Schneider und Philipp Rowe  
schneider@rufil-consulting.com

[WWW.RUFIL-CONSULTING.COM](http://WWW.RUFIL-CONSULTING.COM)



# Преимущество.

120 лет инноваций для Вашего успеха.



## Преимущества наших инноваций:

Рефрижераторы с усовершенствованной технологией FERROPLAST® Thermo Technology. Эффективное энергопотребление при перевозках свежих и замороженных продуктов, а также сухогрузных перевозках. Высокая надежность седельных полуприцепов или надстроек на шасси, автопоездов со сквозной загрузкой или прицепов.



## Выше эффективность и рентабельность:

Модельный ряд тентовых полуприцепов выгодно отличается рациональным процессом погрузки, максимальным использованием грузового пространства и разумными затратами в течение всего срока эксплуатации.



## Конфигурация с учетом потребностей:

Модульная система построения позволяет комбинировать ковшовую платформу, заднюю стенку, шасси и ходовую часть самосвального полуприцепа с учетом Ваших индивидуальных потребностей.



## Гибкость в использовании:

Седельное контейнерное шасси S.CF 45' EURO позволяет гибко реагировать на вызовы. Здесь в полной мере проявляются надежность, эффективность по времени и рентабельность независимо от типа перевозимых грузов - от стандартного контейнера 20' до евроконтейнера 45' с длинным туннелем и косыми углами.

## Schwerpunktthema: Mobilität

- 2 **„Konjunkturprogramm zum Nulltarif“**  
Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft für Visafreiheit
- 6 **Notizen**  
АНК, Nawalnyj, Potanin und eine Klage gegen Samsung
- 10 **Russland schiebt Autokonjunktur an**  
Verkäufe wachsen weiter - gegen den europäischen Trend
- 18 **„Fahrzeughaltungskosten senken“**  
Analystenmeinungen zum russischen Automarkt
- 20 **„Hier wird zu viel von Krisen geredet“**  
Automanager Wittemann über seinen Job in Russland
- 28 **Russische Auto-Biografien**  
Der Saporoschez 965 und andere Autolegenden
- 30 **Schmitz Cargobull setzt auf Russland**  
Deutscher Hersteller eröffnet Montagewerk
- 34 **Robomania**  
Beim Moskauer „Robofest“ kamen 500 Roboter zusammen
- 54 **Oberstufe des Nahverkehrs**  
Der Moskauer Aeroexpress wird 2015 doppelstöckig
- 56 **Achtung, Bummelzug!**  
Wenn der Güterverkehr langsamer als das Fahrrad ist
- 62 **Drehkreuz für die Schiene**  
Ortstermin im riesigen Rangierbahnhof Inskaja
- 64 **Am Ende des Tages ein Sauerstoffcocktail**  
Russlands Lokführer zwischen Stress und Wellness
- 66 **Ein Kind der Musik**  
Wie der russische Woksal zu seinem Namen kam
- 68 **Bahnhöfe von Kaliningrad bis Wladiwostok**  
Eine Fotoreise durch ganz Russland
- 70 **Wie lebt sich in Russland?**  
Nach einer Studie war der Wohlstand nie so groß
- 78 **Sag das nicht!**  
Wie Beamte gegen Korruption geschult werden
- 80 **Das Flugzeug und der Humor**  
Der Ruf des Superjet ist nicht ganz so super

## Тема выпуска: мобильность

- 4 **«Конъюнктурная программа»**  
Союз промышленников за безвизовый режим
- 6 **Заметки**  
Немцы в России, «Боржоми», Навальный и Потанин
- 14 **Надежда мирового автопрома – Россия**  
Объем продаж растет – вразрез с европейским трендом
- 18 **«Снизить стоимость владения авто»**  
Аналитики о будущем российского авторынка
- 24 **«Здесь о кризисах говорят слишком часто»**  
Топ-менеджер Виттеманн о своей работе в России
- 28 **Русские авто-биографии**  
«Запорожец 965» и другие легенды на колесах
- 32 **Российский вектор Schmitz Cargobull**  
Немецкий концерн запускает новый завод
- 34 **Робомания**  
Московский «РобоФест» собрал более 500 роботов
- 55 **Второй этаж для электрички**  
Московский «Аэроэкспресс» станет двухъярусным
- 59 **Внимание, нескорый поезд!**  
Когда товарный состав едет медленнее, чем велосипед
- 63 **Вертушка на рельсах**  
Гигантская сортировочная станция Инская в деталях
- 65 **Кислородный коктейль, чтоб расслабиться**  
Стресс и велнес российских машинистов
- 67 **Дитя музыки**  
Мелодичная этимология русского «вокзала»
- 68 **Вокзалы от Калининграда до Владивостока**  
Фотопутешествие по России
- 74 **Как жизнь, Россия?**  
По результатам исследования: благосостояние растет
- 79 **Не говори этого!**  
Правила поведения для чиновников против коррупции
- 80 **Самолет и юмор**  
Репутация «Суперджета» не совсем супер

## Ratgeber 35-53      Советы специалистов

- 36 **Personalsuche**  
Scherl & Partner zu zehn Fallstricken
- 40 **Unternehmensrecht**  
Rufil Consulting zur juristischen Adresse in Russland
- 44 **Migrationsrecht**  
Balashova Legal Consultants zum Status von Ausländern
- 48 **Steuerrecht**  
Pepeliaev Group zum Umgang mit Preisnachweisen
- 50 **Zollrecht**  
Pepeliaev Group zum Gericht der EAWG
- 38 **Подбор кадров**  
Десять советов от Scherl & Partner
- 42 **Предпринимательское право**  
Rufil Consulting о юридическом адресе в России
- 46 **Миграционное право**  
Balashova Legal Consultants о статусе иностранцев
- 49 **Налоговое право**  
Ключевые тенденции от «Пепеляев групп»
- 52 **Таможенное право**  
«Пепеляев групп» о полномочиях Суда ЕврАзЭС



Rainer Lindner, Geschäftsführer des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft

# „Ein Konjunkturprogramm zum Nulltarif“

DER OST-AUSSCHUSS DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT WILL VISAFREIHEIT „SO SCHNELL WIE MÖGLICH“

SCHON IM SOMMER KÖNNTE SIE WIRKLICHKEIT WERDEN, DIE VISAFREIHEIT ZWISCHEN RUSSLAND UND DER EU, DRANG KÜRZLICH VON DEN VERHANDLUNGSTISCHEN NACH AUSSEN. ABER ES IST WIEDER NUR DIE VISAFREIHEIT DER ANDEREN. NACHDEM DEUTSCHLAND SEINEN WIDERSTAND AUFGEGEBEN HAT, DÜRFEN INHABER VON DIENSTPÄSSEN DARAUF HOFFEN, IN BÄLDE VON DER VISAPFLICHT AUSGENOMMEN ZU WERDEN. ANDERTHALB JAHRE HABE MAN DARUM GERUNGEN, HEISST ES. WAS DAGEGEN DIE GENERELLE ABSCHAFFUNG DER VISAPFLICHT BETRIFFT, GEHT DAS RINGEN WEITER. GERADE WURDEN DIE RUSSEN WIEDER VERTRÖSTET, DASS BIS ZU DEN OLYMPISCHEN WINTERSPIELEN IN SOTSCHI 2014 NICHT MIT EINEM DURCHBRUCH ZU RECHNEN SEI. JETZT HAT DER OST-AUSSCHUSS DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT DAS THEMA AUF SEINE TAGESORDNUNG GESETZT. DIE ZEIT SEI REIF DAFÜR, SAGT GESCHÄFTSFÜHRER RAINER LINDNER IM INTERVIEW.

FOTO: OST-AUSSCHUSS DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT

FOTO: WWW.UALIBZ

**Herr Lindner, 2003 hat der damalige EU-Kommissionspräsident Romano Prodi in einem Zeitungsinterview visafreien Verkehr mit Russland „innerhalb der nächsten fünf Jahre“ in Aussicht gestellt. Warum ist es dazu nicht gekommen?**

Die Aussage fiel in einer Zeit, in der sich die EU und der Schengen-Raum nach Osten hin erweiterten und dafür alle neuen EU-Mitglieder die Visapflicht mit Russland neu einführen mussten. Vielleicht wollte Prodi den Unmut darüber dämpfen. Tatsache ist, dass in der Folge nicht genug getan wurde, um die Abgrenzung der EU nach Osten zu überwinden. Dass es möglich gewesen wäre, zeigt der sehr erfolgreiche Visa-Liberalisierungsprozess in Südosteuropa.

**Den Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft als Interessenvertretung deutscher Unternehmen im östlichen Europa betrifft die Visaproblematik ganz unmittelbar. Was hören Sie von Ihren Mitgliedern?**

In unseren Umfragen sprechen sich 80 Prozent der Unternehmen mit Russlandgeschäft für die baldige Abschaffung der Visapflicht aus. Jahr für Jahr verursacht diese allein für Deutsche und Russen rund 160 Millionen Euro an Bürokratiekosten. Zudem sind die eingeschränkten Reisemöglichkeiten eine ständige Belastung für Geschäftsbeziehungen, den Tourismus und zivilgesellschaftliche Kontakte. Die Abschaffung der Visapflicht wäre ein Konjunkturprogramm zum Nulltarif.

**Das Visaverfahren weitgehend zu vereinfachen, wäre Ihnen also zu wenig?**

Unser Ziel ist es, die Visapflicht zu überwinden, und zwar so schnell wie möglich – nicht nur mit Russland, sondern auch den übrigen europäischen Ländern. Auf EU-Ebene muss Deutschland hier zum Antreiber werden. Bis dahin gilt es, die bestehenden Spielräume innerhalb des EU-Visa-Kodexes optimal auszunutzen und die Visaverfahren zu vereinfachen, so wie es die Finnen bereits heute machen. Mit den deutschen Visazentren, die gerade in Russland geschaffen werden, ist hier ein erster Fortschritt erkennbar.

**Halten Sie es nicht für paradox, dass ausgerechnet das postkommunistische Russland in der Visafrage als Anwalt der Freizügigkeit agiert, damit aber im freiheitlichen Europa gegen Mauern läuft?**

Es ist in der Tat paradox, dass die EU mit Ländern wie Venezuela, Honduras, Mexico oder Nicaragua visafreien Verkehr unterhält, unsere Nachbarn in Osteuropa aber unter Pauschalverdacht stellt, kriminell zu sein. Für die wirklich Kriminellen sind Visa keine Hürden. Biometrische, computerlesbare Pässe sind dagegen deutlich effektiver.

**Was sagen Sie zu dem beliebten Einwand, dass die EU bei Wegfall der Visa von Billigarbeitern aus Russland und angrenzenden ehemaligen Sowjetrepubliken überrannt zu werden droht?**

Die Schengen-Länder Norwegen und Polen verzichten bereits seit längerem im kleinen Grenzverkehr mit Russland beziehungsweise der Ukraine auf die Visapflicht.



Von massenhafter Einwanderung ist nichts bekannt. Im Gegenteil: Die Grenzregionen erleben durch den belebten Handel einen wirtschaftlichen Aufschwung. Und für den Fall des Missbrauchs durch illegale Einwanderer haben Russland und die EU längst ein Rückführungsabkommen ausgehandelt. Nebenbei: Russland ist inzwischen die sechstgrößte Volkswirtschaft der Welt. Die Arbeitslosenrate ist niedriger und die Einkommen sind höher als in so manchem EU-Land.

**Deutschland gilt innerhalb der EU als einer der größten „Bremser“ auf dem Weg zur Visafreiheit. Wie schätzen Sie die Stimmungslage unter den Entscheidungsträgern ein? Ist ein Durchbruch auf absehbare Sicht möglich?**

Ich bin da optimistisch, denn Visafreiheit ist keine Gnade, die wir gewähren, sie liegt im ureigenen wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Interesse der EU. Die meisten haben das inzwischen verstanden. Mit der Republik Moldau könnte noch 2013 Visafreiheit eingeführt werden. Auch die Ukraine hat gute Chancen, wenn sie sich anstrengt. Und Russland wird es mit Beharrlichkeit ebenfalls schaffen, da bin ich sicher. Ein Großereignis wie die Olympischen Winterspiele in Sotschi 2014 ist dafür ein guter Katalysator. Spätestens dadurch wird allen klar werden, dass wir bei dem Thema dringend Fortschritte benötigen.

DAS INTERVIEW FÜHRTE TINO KÜNZEL.

# «Конъюнктурная программа по нулевому тарифу»

ВОСТОЧНЫЙ КОМИТЕТ ГЕРМАНСКОЙ ЭКОНОМИКИ ВЫСТУПАЕТ ЗА ВВЕДЕНИЕ БЕЗВИЗОВОГО РЕЖИМА И КАК МОЖНО СКОРЕЕ



Отмена виз обсуждается не только в дипломатических кругах, но и в обществе, как здесь на круглом столе в Высшей школе экономики в Москве.

УЖЕ ЭТИМ ЛЕТОМ ОН МОЖЕТ СТАТЬ РЕАЛЬНОСТЬЮ – БЕЗВИЗОВЫЙ РЕЖИМ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕС. ТАКАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПРОСОЧИЛАСЬ НЕДАВНО ЗА СТЕНЫ ЗАЛОВ ПЕРЕГОВОРОВ. НО СНОВА СВОБОДА ДОСТАЕТСЯ ДРУГИМ. ПОСЛЕ ТОГО КАК ГЕРМАНИЯ ПРЕКРАТИЛА СОПРОТИВЛЕНИЕ, ВЛАДЕЛЬЦЫ СЛУЖЕБНЫХ ПАСПОРТОВ МОГУТ НАДЕЯТЬСЯ НА СКОРУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ БЕЗВИЗОВОГО ВЪЕЗДА В ЕС. КАК БЫЛО СКАЗАНО, БОРЬБА ЗА НЕЕ ДЛИЛАСЬ ПОЛТОРА ГОДА. ЧТО ЖЕ ДО ВСЕОБЩЕЙ ОТМЕНЫ ВИЗ, ТО ЗДЕСЬ БОРЬБА ПРОДОЛЖАЕТСЯ. СОВСЕМ НЕДАВНО РУССКИХ ОПЯТЬ УГОВОРИЛИ ПОДОЖДАТЬ, СОСЛАВШИСЬ НА ТО, ЧТО ВПЛОТЬ ДО ОЛИМПИЙСКИХ ИГР В СОЧИ В 2014 ГОДУ РАССЧИТЫВАТЬ НА ПРОРЫВ НЕ СТОИТ. ТЕПЕРЬ ВОСТОЧНЫЙ КОМИТЕТ ГЕРМАНСКОЙ ЭКОНОМИКИ ПОСТАВИЛ ЭТОТ ВОПРОС НА ПОВЕСТКУ ДНЯ. СЕЙЧАС ДЛЯ ЭТОГО КАК РАЗ САМОЕ ВРЕМЯ, ГОВОРИТ В СВОЕМ ИНТЕРВЬЮ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМИТЕТА РАЙНЕР ЛИНДНЕР.

ФОТО: ТИНО КЮНЦЕЛЬ

ФОТО: EXPRESS/AGALLER

Господин Линднер, в 2003 году Романо Проди, бывший в то время президентом Еврокомиссии, в одном из интервью говорил о перспективе создания безвизового режима с Россией в «течение следующих пяти лет». Почему это не произошло?

Заявление это было сделано во время расширения Евросоюза и Шенгенской зоны на Восток, когда новые государства – члены ЕС были вынуждены возобновлять визовый режим с Россией. Возможно, Проди хотел смягчить возникшее в связи с этим недовольство. Факт в том, что в последующие годы слишком мало было сделано для того, чтобы преодолеть отгороженность ЕС от Востока. То, что это было вполне возможно, показывает сегодня успешный процесс либерализации визового режима в странах Юго-Восточной Европы.

**Визовая проблематика напрямую затрагивает Восточный комитет германской экономики как представителя интересов немецких компаний в Восточной Европе. Что говорят члены комитета по этому поводу?**

В наших опросах 80% компаний, работающих на российском рынке, выступают за скорейшую отмену визового режима. Из года в год он только русским и немцам стоит около 160 млн. евро, которые уходят на бюрократические процедуры. Кроме того, ограниченные возможности передвижения существенно отягощают процесс развития деловых связей, туризма и общественных контактов. Поэтому отмена визового режима могла бы стать конъюнктурной программой по нулевому тарифу.

**То есть, упрощения визовых процедур с вашей точки зрения недостаточно?**

Наша цель – устранить визовый режим и как можно скорее: не только с Россией, но и с остальными европейскими странами. На уровне Евросоюза Германия должна форсировать этот процесс. А до тех пор следует оптимально использовать свободное пространство, имеющееся в рамках визового кодекса ЕС, и упрощать визовые процедуры. Так, как это, например, уже делают финны. О первых заметных успехах этого процесса свидетельствуют немецкие визовые центры, которые в настоящее время создаются на территории России.

**Вам не кажется парадоксальным, что именно посткоммунистическая Россия выступает в визовых вопросах в роли защитника права свободы передвижения и натаккивается при этом в свободной Европе на непробиваемые стены?**

Парадокс действительно состоит в том, что ЕС поддерживает безвизовый режим с такими странами, как Венесуэла, Гондурас, Мексика и Никарагуа, и в то же время подозревает наших соседей в Восточной Европе в поголовной криминальности. Ведь для реальных преступников визы – это не препятствие. Тогда как биометрические, электронно-считываемые паспорта здесь являются куда как более эффективным средством.

Как вы относитесь к популярному возражению, что при отмене визового режима с Россией Евросоюзу грозит массовый наплыв дешевой рабочей силы из России и соседних с ней бывших советских республик? Страны Шенгенской группы Норвегия и Польша уже давно отказались от визовых режимов для малого приграничного передвижения. Норвегия с Россией, Польша с Украиной. О массовых потоках мигрантов до сих пор ничего не известно. Напротив: за счет оживленной торговли приграничные регионы переживают экономический подъем. А на случаи нелегальной миграции Россия и ЕС заключили соглашение по реадмиссии. Вскользь замечу, что на сегодняшний день Россия является шестой по величине национальной экономикой мира. Уровень безработицы там ниже, а заработная плата выше, чем в некоторых странах ЕС.

**Германия считается в Евросоюзе самым сильным «тормозом» на пути к безвизовому режиму. Как вы оцениваете сегодня настроения в ответственных за принятие решений кругах? Возможен ли здесь в обозримом будущем прорыв?**

Я настроен оптимистично. Поскольку безвизовый режим – это не милость, которую мы оказываем. Его введе-



ние – в собственных экономических, политических и общественных интересах ЕС. На сегодняшний день большинство уже пришло к такому пониманию. Возможно, уже в 2013 году будет введен безвизовый режим с Молдавией. Хороший шанс будет и у Украины, если она постарается. И Россия, при должном упорстве, тоже сможет достичь этого, я уверен. Такое крупное событие, как Олимпийские игры в Сочи в 2014 году, может дать нужный толчок в этом направлении. И самое позднее, к этому моменту всем станет ясно, что нам необходимы скорейшие преобразования в этой области.

БЕСЕДУ ВЕЛ ТИНО КЮНЦЕЛЬ

# Notizen

# Заметки

## Weniger Unternehmen, mehr Optimismus

Erstmals seit fünf Jahren ist die Zahl deutscher Unternehmen in Russland gesunken. Sie lag nach amtlichen russischen Angaben zum Jahreswechsel bei 6109 – ein Minus von 192 gegenüber 2011. Dennoch behauptet Deutschland damit unangefochten die Spitze im ausländischen Business in Russland. Aus Sicht der Deutsch-Russischen Auslandshandelskammer ist der Rückgang „eine Reaktion auf die Konsolidierungsbestrebungen der deutschen Mutterhäuser, die im Gefolge der Eurokrise die Sparpotenziale weltweit ausloten“, so der Vorstandsvorsitzende Michael Harms. Das Interesse deutscher Unternehmen am russischen Markt habe gleichzeitig „deutlich zugenommen“. In einer aktuellen Umfrage der ANK und des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft unter ihren Mitgliedern gaben 50 Prozent an, das Geschäftsklima in Russland habe sich im zurückliegenden Jahr verbessert. 2011 waren es 42 Prozent gewesen. 83 Prozent rechnen für das laufende Jahr mit einer positiven Wirtschaftsentwicklung in Russland. 2011 hatten sich nur 71 Prozent optimistisch geäußert.

## Предприятий меньше, оптимизма больше

Впервые за последние пять лет число немецких компаний в России снизилось. По данным российских ведомств, к новому году оно составило 6109 – это на 192 компании меньше, чем в 2011 году. Тем не менее, Германия удерживает за собой неоспоримое первенство среди зарубежного бизнеса в России. С точки зрения Российско-Германской внешнеторговой палаты (ВТП), спад явился «реакцией на попытки консолидации немецких материнских компаний, которые вследствие кризиса евро нащупывают потенциалы экономии по всему миру», рассказал председатель правления ВТП Михаэль Хармс. Он отметил, что в то же время значительно возрос интерес немцев к российскому рынку. В одном из актуальных опросов среди членов ВТП и Восточного комитета германской экономики, 50% указали, что деловой климат в России в прошедшем году улучшился. В 2011 году это подтвердили 42% опрошенных. 83% рассчитывают в текущем году на позитивное экономическое развитие в России. Такими оптимистами в 2011 году были лишь 71%.

## Gemischte Gefühle

Die Analysten von Morgan Stanley haben den Stand der Reformen in Russlands Wirtschaft als durchwachsen beurteilt. Ein Jahr nach der Wiederwahl von Wladimir Putin zum Präsidenten untersuchten sie die Umsetzung von dessen Wahlversprechen in zwölf Wirtschaftsfeldern. Ergebnis: Auf vier Gebieten werden die Reformen als „gut“ beurteilt, in sechs als „mittelmäßig“ und in zwei als „schlecht“.

## Смешанные чувства

Аналитики компании Morgan Stanley оценили состояние реформ в российской экономике как посредственное. Через год после перевыборов Владимира Путина в президенты России они проанализировали реализацию его предвыборных обещаний по 12 экономическим направлениям. Результат: в четырех областях реформы оцениваются на «хорошо», в шести на «средне» и в двух на «плохо».

## Behördengang online

In Russland ist erstmals eine Baugenehmigung im Internet erteilt worden. Der Antrag zum Bau von zwei Wohnhochhäusern im Südosten von Moskau wurde im Februar online gestellt und online bewilligt. Das Prozedere dauerte rund eine Woche. Persönlich vorsprechen musste der Antragsteller nicht.

## Разрешение онлайн

Впервые в России разрешение на строительство было выдано по интернету. Заявка на строительство двух многоэтажных жилых домов на юго-востоке Москвы была подана и одобрена в онлайн-режиме. Процедура продлилась одну неделю. Личное присутствие заявителя не требовалось.



Weinkeller in der georgischen Hauptstadt Tiflis.  
Винный погреб в грузинской столице Тбилиси.

## Wolle mer se reinlasse?

Noch im Laufe des Frühjahrs könnten georgische Weine und das traditionsreiche Mineralwasser „Borjomi“ in die russischen Läden zurückkehren. Das sagte Gennadij Onischtschenko, Leiter der staatlichen Verbraucheraufsicht. Russland hatte 2006 die Einfuhr von Getränken aus Georgien verboten, offiziell wegen Verstößen gegen „sanitäre Normen“. Das Embargo fiel in eine Zeit, als sich die russisch-georgischen Beziehungen massiv verschlechterten, deshalb wurde der Schritt allgemein als politische Entscheidung verstanden. „Borjomi“ war damals nach Verkaufserlösen Branchenführer in Russland. Das im Premiumsegment gehandelte Mineralwasser, dessen Zusammensetzung nach Firmenangaben seit 1830 unverändert ist, verlor durch den Wegfall des russischen Marktes auf einen Schlag 60 Prozent seines Umsatzes.

Mit dem Machtwechsel in Georgien und der Wahl von Bidsina Iwanischwili zum Regierungschef hat sich das bilaterale Verhältnis zuletzt entspannt. Ende Februar ließen sich 36 georgische Wein- und vier Mineralwasserproduzenten von russischen Lebensmittelprüfern „inspizieren“. Anschließend konnten sie die Registrierung ihrer Getränke in Russland beantragen. „Borjomi“ hat das bereits getan, so wie auch regelmäßig in den Jahren davor. Seit Januar befindet sich das Unternehmen mehrheitlich im Besitz der russischen Alfa-Gruppe. Geschäftsführer Sasa Kikwadse sagte der Internetzeitung Gazeta.ru, er hoffe, dass das Mineralwasser „in Kürze“ wieder in Russland erhältlich sein werde.

## Ну что, впустим их?

Возможно, что уже этой весной грузинские вина и традиционная минеральная вода «Боржоми» смогут вернуться на российские прилавки. Об этом заявил Геннадий Онищенко, руководитель Роспотребнадзора. Россия запретила ввоз напитков из Грузии в 2006 году, официальная причина – нарушение санитарных норм. Введение эмбарго совпало с периодом резкого ухудшения российско-грузинских отношений, поэтому этот шаг в общем рассматривался как политический. «Боржоми» была тогда лидером отрасли по прибыли. Минеральная вода, которая продается в премиум-сегменте и состав которой, по данным компании, не менялся с 1830 года, выпав из российского рынка, в одночасье потеряла 60% объема продаж.

После смены власти в Грузии и назначения Бидзины Иванишвили главой правительства, в двусторонних отношениях наступила разрядка. В конце февраля 36 грузинских алкогольных предприятий и четыре производителя минеральной воды прошли проверку российских инспекторов пищевой продукции. После чего получили разрешение на регистрацию своих напитков в России. Производитель «Боржоми» уже подал заявку, как делал это все предыдущие годы. С января контрольный пакет акций компании принадлежит российской «Альфа-групп». Генеральный директор Заза Киквадзе сообщил интернет-изданию Газета.ру, что минеральная вода в ближайшее время поступит в продажу в России.



## Einzelkämpfer gegen Samsung

Nicht nur Apple liefert sich einen Rechtsstreit mit Samsung, sondern auch der Russe Wladimir Schumilin. Er hat den Elektronikkonzern auf umgerechnet mehr als acht Millionen Euro Entschädigung verklagt. Schumilin behauptet, dass Mobiltelefone mit zwei SIM-Karten seine Erfindung seien und er auf dem Territorium Russlands die Rechte daran besitze. Das Patent stamme von 2002 und sei nach wie vor gültig. Da Samsung solche Telefone in Russland verkaufe, ohne sich mit ihm ins Benehmen gesetzt zu haben, müsse er nun eben andere Saiten aufziehen. Der Fall wird seit Ende letzten Jahres vor einem Moskauer Stadtbezirksgericht verhandelt. Experten halten Schumilins Chancen für minimal.



## Один против Samsung

Не только компания Apple ведет судебную тяжбу с Samsung, но и россиянин Владимир Шумилин. Он подал судебный иск к концерну на возмещение ущерба в размере более восьми миллионов евро. Шумилин утверждает, что это он изобрел мобильные телефоны с двумя SIM-картами, и на территории России права на это изобретение принадлежат ему. Патент был зарегистрирован в 2002 году и до сих пор действителен. А поскольку Samsung продает такие телефоны в России без предварительного согласования с ним, то ему пришлось прибегнуть к другим мерам. Иск рассматривается в одном из районных судов Москвы с конца прошлого года. Эксперты оценивают шансы Шумилина как минимальные.

## Buchstäbliche Korruption

Die St. Petersburger Admiralitätswerft muss einen Auftrag zum Kauf von 4,3 Tonnen rostfreiem Stahl neu ausschreiben. Das hat Russlands Antimonopolbehörde verfügt und damit einer Beschwerde von Anti-Korruptions-Blogger Alexej Nawalnyj entsprochen. Dem war unter anderem aufgefallen, dass in der Internetausschreibung das kyrillische „s“ im Wort „Stahl“ durch ein identisch aussehendes lateinisches „c“ ersetzt worden war.

Dabei handelt es sich um einen beliebten Trick. Werden in russische Wörter Buchstaben aus dem Latein eingefügt, die es auch im kyrillischen Alphabet gibt, wie zum Beispiel a, p oder y, wird die Ausschreibung für etwaige Interessenten „unsichtbar“: Die Suchfunktion findet diese Wörter nicht. „Mangels Mitbewerbern“ gehen Aufträge staatlicher Unternehmen oder Organisationen somit an Kandidaten ihrer Wahl, die bereit sind, dafür Schmiergeld zu zahlen.

Eine fast narrensichere Methode, denn wer dabei auffliegt, kann immer noch so tun, als habe er sich nur vertippt. Dabei ist das Problem bekannt: Schon 2009 forderte der damalige russische Präsident Medwedew den Vizepremier Schuwalow auf, sich der Sache anzunehmen und die Schuldigen zu bestrafen. Passiert ist offenbar nicht viel.

## Буквальная коррупция

Санкт-Петербургская компания «Адмиралтейские Верфи» должна будет заново провести тендер на закупку 4,3 тонны нержавеющей стали. Об этом распорядилась Федеральная антимонопольная служба (ФАС) и тем самым удовлетворила жалобу блоггера-антикоррупционера Алексея Навального. Кроме прочего, Навальный обнаружил, что в интернет-тендере русская буква «с» в слове сталь была заменена на идентичную латинскую «с».

Это излюбленный трюк. Если в тексте тендера буквы русского алфавита заменены на такие же латинские, например «а», «р» или «у», то он становится «невидим» для возможных претендентов: поисковая машина не находит нужных слов. А «за недостатком предложений» заказы госпредприятий или организаций уходят к кандидатам по выбору, которые, в свою очередь, готовы за это заплатить.

Этот метод практически рассчитан на дураков, так как даже если все вскроется, то всегда можно все списать на опечатки. При этом проблема не новая: еще в 2009 году президент Дмитрий Медведев потребовал от вице-премьера Шувалова заняться этим вопросом и наказать виновных. Очевидно, что с тех пор было сделано не много.

## In guter Gesellschaft

Wladimir Potanin (52) hat sich als erster Russe der amerikanischen Spenderkampagne „Giving a Pledge“ angeschlossen. Der Multimilliardär, Präsident der Moskauer Investmentgesellschaft Interros, verpflichtete sich damit, mindestens die Hälfte des eigenen Vermögens für wohltätige Zwecke zur Verfügung zu stellen. Potanin hatte bereits vor Jahren erklärt, seine drei Kinder sollten einmal auf eigenen Beinen stehen, er werde ihnen kein Geld vererben. Das müsse vielmehr zum „Wohle der Gesellschaft“ eingesetzt werden. Der Unternehmer betreibt in Russland seit 1999 eine Wohltätigkeitsstiftung unter seinem Namen.

„Giving a Pledge“ richtet sich ausdrücklich an Superreiche. Dem exklusiven Club, 2010 von IT-Pionier Bill Gates und Finanzmagnat Warren Buffett ins Leben gerufen, gehören derzeit 105 Familien und Einzelpersonen an. Unter den Mitgliedern sind viele weitere prominente Namen, darunter Facebook-Gründer Mark Zuckerberg, Filmemacher George Lucas und der New Yorker Bürgermeister Michael Bloomberg.

## В хорошей компании

Владимир Потанин (52 года) стал первым русским, присоединившимся к американской благотворительной акции «Giving a Pledge» («Клятва дарения»). Таким образом, multimilliardер и президент инвестиционной компании «Интеррос» обязался пожертвовать половину своего состояния на благотворительные цели. Потанин еще несколько лет назад заявил, что не намеревается завещать состояние своим детям, потому что те должны расти самостоятельными. Вместо этого его деньги должны пойти на «благо общества». В 1999 году предприниматель основал благотворительный фонд, который носит его имя.

«Клятва дарения» ориентирована исключительно на богатейших людей планеты. Эксклюзивный клуб, созданный в 2010 году главой Microsoft Биллом Гейтсом и финансовым магнатом Уорреном Баффетом, насчитывает сегодня 105 членов. Среди них много других знаменитостей, например, основатель Facebook Марк Цукерберг, кинематографист Джордж Лукас и мэр Нью Йорка Майкл Блумберг.

## dls Land und See Spedition All over cargo



### Integrierte Logistiklösungen für Industrie, Handel und Gewerbe

- Internationale LKW-Transporte durch Europa, Russland und die GUS: Phyto-Waren, Medizin- und Veterinärprodukte, Gefahrgüter inkl. Lagerung in Russland
- Regionale Transporte in Deutschland, Russland, Polen, Weißrussland und Kasachstan
- Übermaß- und Schwerlast-Transporte
- Weltweite Containerverschiffung (FCL/LCL).
- dls Express Cargo – für schnelle Door-to-Door-Lieferungen inkl. Luftfracht
- dls Euro Lager in Moskau, St. Petersburg, Brest und Jekaterinburg
- SQUAS-zertifiziert.

Tel.: +7 (495) 647 6290; Fax: +7 (495) 593 8410  
www.dls-deutschland.ru; info@dls-deutschland.ru





Lahmende

# Autobranche:

## Russland legt Hand an

DAS LAND DES LADA NIVA UND DER SCHLECHTEN STRASSEN HAT SICH ZU EINEM FREUDENSPENDER FÜR DIE INTERNATIONALE AUTOINDUSTRIE GEMAUSERT. IN DEN KOMMENDEN JAHREN WIRD RUSSLAND AUCH NOCH DEUTSCHLAND DEN RANG ALS FÜHRENDER AUTOMARKT EUROPAS ABLAUFEN.

Von Tino Künzel

FOTO: TINO KÜNZEL

Russland, du Autoland, man erkennt dich in letzter Zeit gar nicht wieder. Was war es doch gleich noch, woran wir immer gedacht haben, wenn von dir die Rede war? Der Lada, na klar! Das einzige Sowjetfabrikat, das sich im Kapitalismus behauptet hat, wenn auch nur mit massiven Staatshilfen. Bis zum vergangenen Herbst wurde sogar der „Vierer“ noch hergestellt, die Kombivariante eines Autos, das den Fiat-124 von 1966 kopierte und sich über die Jahrzehnte, sagen wir es offen, nicht unbedingt stark veränderte. Aber wenigstens tat es auch nicht so, als sei es modern, wie seine Nachfolger, von denen Händler in Deutschland hinter vorgehaltener Hand sagten, man mache drei Kreuze, wenn der Kunde nach dem Kauf vom Hof gefahren sei und der elektrische Fensterheber noch funktioniere.

Die heutigen Modelle von Lada leisten sich zugegebenermaßen weniger elementare Schwächen, sie sind aber schmucklose automobile Dutzendware. Das ultimative russische Auto ist deshalb trotz seines proletarischen Äußeren nach wie vor der robuste, allradgetriebene Niva. Er versucht gar nicht erst, sich beim Massengeschmack anzubiedern, lässt in Sachen Komfort viele Wünsche offen, macht dafür aber unter keinen Umständen schlapp. In Deutschland wird dieser Traktor im Schafspelz mit „Jägerrabatt“ verkauft, ein unmissverständlicher Hinweis auf die Zielgruppe. Für Russlands wechselhafte Straßenverhältnisse ist der Wagen ebenfalls ein guter Griff.

Damit ist es an der Zeit, den Blick auf den gesamten Markt zu weiten. Denn Russland ist längst nicht nur – und sogar immer weniger – Lada. Das Marktforschungsunternehmen „Awtostat“ aus Togliatti, wo auch der Lada-Hersteller AwtoWAS seinen Sitz hat, gibt die Zahl der Autos auf den russischen Straßen mit 36,9 Millionen an. Wenig mehr als ein Drittel davon sind Ladas. Unter den Neuwagen ist sogar nur noch jeder fünfte ein Lada. Immerhin: AwtoWAS, im Dezember von Renault übernommen, scheint finanziell aus dem Größten raus und schaut wieder zuversichtlicher in die Zukunft.

Der große Rest sind ausländische Fabrikate, was nicht gleichbedeutend mit Importautos ist. Die Mehrheit der „Inmarki“ wird schon heute in Russland produziert. Ihr Anteil steigt zudem von Jahr zu Jahr.

### Zehn Prozent Wachstum 2012

2012 wurden in Russland 2,76 Millionen Pkw verkauft. Das waren zehn Prozent mehr als im Jahr davor. Allerdings schwächte sich das Wachstum in der zweiten Jahreshälfte deutlich ab. Hatte es im Januar noch bei 20 und im Februar bei 25 Prozent gegenüber den Vorjahresmonaten gelegen, wurden im November und Dezember nur noch bescheidene zwei Prozent verzeichnet.

Umso erstaunlicher war der Freudensprung, den die Statistik im Januar 2013 machte. Fünf Prozent Plus – das übertraf alle Erwartungen. Jörg Schreiber, Chef von Mazda Motors Rus und Vorsitzender des Komitees der Autohersteller

### Die gefragtesten Pkw-Marken in Russland

	Hersteller	Neuzulassungen 2012 (Stück)	+/- zu 2011 (Prozent)
1	Lada	520 500	-12,8
2	Chevrolet	206 400	+18,7
3	KIA	193 200	+30,0
4	Renault	182 100	+18,9
5	Hyundai	181 300	+13,9
6	VW	168 000	+39,2
7	Toyota	160 000	+27,9
8	Nissan	154 700	+13,0
9	Ford	117 200	+4,1
10	Skoda	97 000	+33,2

QUELLE: „AUTOSTAT“, TOGLIATTI

**ETM** EURO TOURISM MANAGEMENT

Visa aller Art nach **Russland**, GUS und China

Tel.: +49 30 37 44 9283 info@euroturism.de www.euroturism.de

Ob beruflich oder touristisch - bei uns bekommen Sie **einfach und günstig** das ganze **Service-Paket** für Ihre Reise nach **Russland**, **GUS-Länder** und **China**.



In einem neuen Werk in Wladiwostok werden SUVs von Mazda montiert.

in der Association of European Businesses (AEB) in Russland, sprach von einem „sehr guten Signal“. Im Februar flachte sich die Kurve jedoch sofort wieder ab und kehrte zu den bereits gewohnten zwei Prozent zurück. Marktbeobachter, die dem russischen Markt für dieses Jahr nur einen leichten, auf jeden Fall aber nur noch einstelligen Zugewinn prognostiziert haben, fühlten sich bestätigt. Da zudem im ersten Halbjahr traditionell mehr Neuwagen verkauft werden als im zweiten, könnte am Jahresende unter dem Strich auch eine Null stehen.

Nach drei rauschenden Jahren ist die Party damit erst einmal zu Ende. Grund zur Ernüchterung besteht trotzdem nicht. 30 Monate in Folge mit jeweils zweistelligen Zuwächsen – vom April 2010 bis zum September 2012 – waren im Wesentlichen eine Gegenbewegung zum Einbruch in Folge der weltweiten Wirtschaftskrise. Zuletzt wurde das Vorkrisenergebnis sogar erstmals übertroffen. Jetzt scheinen ruhigere Zeiten angebrochen zu sein, wobei die fundamentalen Indikatoren dennoch positiv sind. Die Abschwächung der Konjunktur ist für den AEB eher eine allgemeine Erscheinung: Der russische Verbraucher sei aus Ungewissheit über die weitere wirtschaftliche Entwicklung vorsichtiger geworden und halte sein Geld zusammen.

### Westeuropa im Nachfragetief

Doch das sind, zumindest aus westeuropäischer Sicht, fast schon Luxusprobleme. Das Essener Marktforschungsunternehmen Polk geht davon aus, dass die Pkw-Nachfrage in Westeuropa 2013 zum vierten Mal in Folge zurückgeht und auf den tiefsten Stand seit 1993 fällt. „Auch wenn sich die wirtschaftliche Situation wie erwartet im Jahresverlauf entspannt und das Verbrauchervertrauen allmählich zurückkehrt, werden die ökonomischen Rahmenbedingungen nicht

### Wichtige Automärkte (Zulassungen 2012 in Millionen, Veränderung zu 2011)

China	14,7	+6,8%
USA	14,5	+13%
Japan	3,4	+26%
Deutschland	3,1	-2,9%
Russland	2,8	+10%
Großbritannien	2,0	+5,3%
Frankreich	1,9	-14%
Italien	1,4	-19,9%
Spanien	0,7	-13%

ausreichen, diese Region ins Plus zu bringen“, sieht Polk zwar Licht am Horizont, aber keine kurzfristige Besserung.

Im Moment reißen die Hiobsbotschaften nicht ab. Deutschland meldete im Februar 10,5 Prozent weniger Zulassungen als im entsprechenden Vorjahresmonat. Dabei hatte sich der größte Automarkt Europas im verbreitet trüben Vorjahr noch relativ stabil gezeigt und war nur um 2,9 Prozent geschrumpft. Westeuropa als Ganzes meldete Verluste von acht Prozent. Der schuldengeplagte Süden befand sich geradezu im freien Fall. In Italien wurden so wenige Autos verkauft wie zuletzt 1979.

Die Branche lechzt nach guten Nachrichten, aber sie kommen vorerst nur aus anderen Teilen der Welt. Mit Verkäufen in den USA und China gleichen etwa deutsche Oberklasse-Hersteller die Konjunkturmisere in Europa aus. In den USA haben die beginnende Erholung der Wirtschaft und die leichtere Verfügbarkeit von Krediten den lange schwachen Markt in Schwung gebracht.

In Europa ist Russland nach Neuzulassungen bisher hinter Deutschland die Nummer zwei, verkürzt jedoch den Rückstand zusehends. Die Wachablösung ist nur eine Frage der Zeit. Russlands Präsident Wladimir Putin erwartet sie spätestens für 2016. Für die Russen spricht, dass die Pkw-Dichte bisher weitaus geringer als im Westen ist, dass nur vier Prozent der Familien zwei Autos besitzen, während gleichzeitig der Wohlstand steigt und die Arbeitslosigkeit gegen null tendiert.

Ein Rettungsring für kriselnde Autobauer ist der russische Markt (noch) nicht, dafür reicht sein Volumen nicht aus. In China und den USA wird jeweils das Fünffache an Autos verkauft. Zudem sind die Lohnkosten in Russland relativ hoch, zumindest in Relation zu China, während ein Auto, um zum Bestseller zu werden, kaum mehr als 10000 Euro kosten darf. Doch gute Geschäfte können in Russland allemal gemacht werden. Und die Perspektiven sind vielversprechend. Deshalb dürfte das Interesse an russischen Markt weiter steigen.



## Your business is always in motion

Swift and powerful, confident and imposing. Multivan<sup>1</sup> is a reliable partner, which will effectively emphasize your image. There's the whole world under its impressive look. World of businessman. It has everything to feel comfortable and confident in every situation without stopping your business even for a minute:

- 4Motion<sup>2</sup> all-wheel drive and automatic DSG
- The centre console with integral insulated box
- Spacious leather interior trim with precious wood
- Multimedia system with DVD and Wi-Fi
- Insulating-glass package
- Multifunctional table

Possibilities of Multivan can embrace the unembraceable – your business.



Das Auto.

OFFICIAL PARTNER

# Автомобильный сектор хромает – Россия помогает

РОДИНА ПЛОХИХ ДОРОГ И «ЛАДЫ-НИВЫ» ПОРАДОВАЛА МИРОВУЮ АВТОПРОМЫШЛЕННОСТЬ. В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ РОССИЯ МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО КРУПНЕЙШЕГО ЕВРОПЕЙСКОГО АВТОРЫНКА, ОТВОЕВАВ ТИТУЛ ВЕДУЩЕГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА ЕВРОПЫ У ГЕРМАНИИ.

Тино Кюнцель

Пробки на Московских дорогах уже никого не удивляют: машины стали доступным атрибутом сегодняшней жизни в России.



Lada Granta

## Топ-10 самых продаваемых машин в России

	Модель	Марка	Продажи 2013 (январь/февраль)
1	Granta	Lada	22796
2	Solaris	Hyundai	15778
3	Kalina	Lada	13167
4	New Rio	KIA	11512
5	Duster	Renault	11338
6	Priora	Lada	10183
7	Polo	VW	9687
8	Focus	Ford	9295
9	Niva	Chevrolet	7611
10	Nexia	Daewoo	7421

ИСТОЧНИК: ASSOCIATION OF EUROPEAN BUSINESSES

Россия, автомобильная страна, в последнее время тебя прямо не узнать. Что когда-то первым приходило на ум, если речь заходила о тебе? Ну конечно, – «Лада»! Единственный советский продукт, утвердившийся и на Западе, пусть и за счет мощной поддержки государства. Его призрак бродил по Европе до самой прошлой осени, пока в Тольятти не сняли с производства «четверку» – универсал ВАЗ-2104, созданный по лекалам «Fiat-124» 1966 года, и за десятилетия своего существования, прямо скажем, не сильно изменившегося. Но этот автомобиль, по крайней мере, и не пытался выглядеть современно. Чего не скажешь о последующих моделях: говорят, немецкие дилеры «Лада» с облегчением перекрещивались, если их клиент выезжал со двора до того, как откажут стеклоподъемники.

Стоит признать, что в современных моделях «Лады» значительно меньше мелких поломок, но сама марка остается незатейливым массовым товаром. Как ни странно, самым узнаваемым русским автомобилем в Германии по-прежнему считается прочная, полноприводная «Нива». Этот пролетарский автомобиль с отсутствием комфорта нравится далеко не всем, зато не подведет ни при каких обстоятельствах. Этот «трактор в овечьей шкуре» продается в Германии со скидкой для охотников – недвусмысленный намек на целевую группу. Но и для непредсказуемых российских дорог этот автомобиль – удачный выбор.

Пора взглянуть на автомобильный рынок в целом. Россия – уже давно не только, и не столько «Лада». По данным тольяттинского аналитического агентства «Авто-стат», общее количество автомобилей на российских дорогах составляет 36,9 миллиона. Чуть более трети из них – «Лады». Среди новых машин только каждая пятая «Лада». АвтоВаз, перешедший в декабре под контроль Renault, преодолел главные финансовые трудности и готов смотреть в будущее.

Оставшаяся часть приходится на иномарки, большинство которых уже не импортируется, а производится в России, и объем этого производства растет.

### Десять процентов в 2012 году

В 2012 году в России было продано 2,76 миллиона легковых автомобилей – на 10% больше, чем в 2011 году. Однако во второй половине года рост значительно снизился. Если, по сравнению с аналогичными периодами предыдущего года, объем продаж вырос в январе на 20%, а в феврале на 25%, то в ноябре и декабре всего на 2%.

Тем больше удивил скачок в январе 2013 года – 5%, превзошедшие все ожидания. Йорг Шрайбер, председатель комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) в России и генеральный директор компании Mazda Motors Rus, назвал это «очень хорошим сигналом». Однако в феврале кривая роста вновь пошла вниз и вернулась к двум процентам. Это подтвер-

дило прогнозы рыночных наблюдателей, согласно которым в нынешнем году российский рынок вырастет незначительно и не выйдет за рамки однозначных показателей. Кроме того, в первом полугодии уровень продаж новых машин всегда выше, чем во втором, поэтому не исключено, что рост вообще окажется близок к нулевому.

Таким образом, после трех лет бурного роста, бум, похоже, закончился. Но причин для «отрезвления» пока нет: ежемесячные двузначные приросты с апреля 2010-го по сентябрь скомпенсировали обвал рынка в 2008 г. Недавно были впервые превышены докризисные результаты. Наступили более спокойные времена, причем фундаментальные индикаторы позитивные. Ослабление конъюнктуры АЕВ считает скорее всеобщим явлением. Из-за неопределенности будущего экономического развития российский потребитель стал осторожнее и не торопится тратить деньги.

### Падение спроса в Западной Европе

Тем временем для рынков Западной Европы эти цифры не проблема, а скорее роскошь. Так, германские аналитики из компании рыночных исследований «Polk» подсчитали, что спрос на легковые автомобили в 2013 году в Западной Европе сократится четвертый год подряд и упадет до уровня 1993 года. «Даже если конъюнктура улучшится и доверие потребителей вернется, рамочные



Выделиться можно по-разному: на капоте этого автомобиля есть даже привет немецкому гонщику.

условия экономики недостаточны для достижения роста», говорится в отчете. И хотя «Polk» видит свет в конце тоннеля, но в краткосрочной перспективе улучшений не ожидает.

Сейчас печальные известия следуют одно за другим. В Германии в феврале 2013 г. было поставлено на учет

на 10,5 % меньше автомобилей, чем за аналогичный период прошлого года. Вместе с тем в довольно мрачном 2012 году самый крупный автомобильный рынок Европы оставался относительно стабильным и сократился всего на 2,9% в отличие от Западной Европы в целом, где потери составили 8%. Например, в Италии объем продаж новых автомобилей скатился до уровня 1979 г.

Таким образом, европейский автопром жаждет хороших новостей. Но приходят они из других частей света. Так, германские производители автомобилей сегмента премиум компенсируют потери на европейском рынке через продажи в США и Китае. Благодаря постепенному выздоровлению экономики и более доступным кредитам ослабленный американский рынок переживает подъем.

Россия заняла второе после Германии место по объему продаж в Европе и заметно сократила разрыв. Момент, когда Россия выйдет в европейские лидеры, не за горами. Президент России Владимир Путин ожидает его к 2016 году. В пользу страны говорят относительно низкая плотность автопарка, прирост благосостояния и сокращение безработицы.

Но пока российский рынок не может спасти терпящих убытки производителей из-за относительно небольшого объема: продажи в Китае и США в пять раз выше. Кроме того, стоимость рабочей силы в России по сравнению, например, с Китаем, намного выше, а самый востребованный рыночный сегмент колеблется в районе цены 10000 евро за новый автомобиль. Но, в любом случае, в России можно делать хороший бизнес. И перспективы здесь многообещающие. Поэтому интерес к российскому рынку будет расти.

### Автомобильные кластеры в России

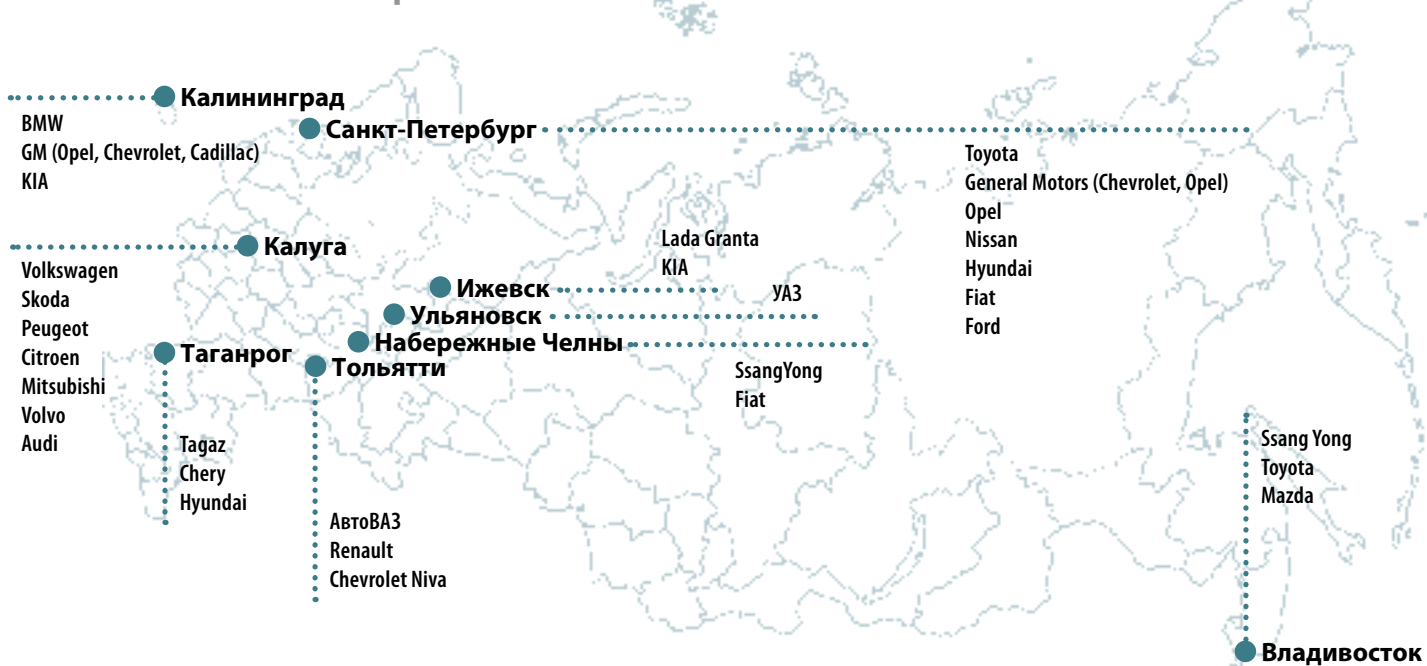


ФОТО: ТИМО КОЧЕТОВ



# ENGINEER SUCCESS

New technologies  
New solutions  
New networks

Jetzt Termin vormerken:  
8.-12. April 2013

## Von welchen Innovationen können Sie profitieren?

- Die HANNOVER MESSE 2013 bietet auf 11 internationalen Leitmessexpositionen den kompletten Marktüberblick.
- Neueste Entwicklungen entlang der gesamten industriellen Wertschöpfungskette.
- Aktuelles Branchen-Know-how in den Kernbereichen Industriearbeitung und IT, Energie- und Umwelttechnologien, Antriebs- und Fluidtechnik, industrielle Zulieferung, Produktionstechnologien und Dienstleistungen sowie Forschung und Entwicklung.

Besuchen Sie das weltweit wichtigste Technologieereignis. Mehr unter [hannovermesse.de](http://hannovermesse.de)



NEW TECHNOLOGY FIRST  
8.-12. April 2013 · Hannover · Germany

# Analysten zu den Perspektiven des russischen Marktes

## Weniger Premium, mehr Medium

Die Schlüsselfaktoren für das Wachstum des Automarktes in der jüngsten Vergangenheit waren die steigenden Privateinkommen und damit die Erholung der Nachfrage, der Ausbau der Finanzierungsmodelle und das stabile makroökonomische Umfeld in Russland. Es ist davon auszugehen, dass der Markt auch 2013 leicht wachsen wird. Gründe dafür sind die Überalterung des Autobestandes, dessen Durchschnittsalter bei zwölf Jahren liegt, während es in Westeuropa sieben Jahre sind, weiterhin die vergleichsweise niedrige Pkw-Dichte und die steigende Anzahl von Finanzierungsprogrammen, die von den Banken gemeinsam mit den Herstellern angeboten werden.

2014 und 2015 könnten die Wachstumsraten wieder anziehen und in den darauffolgenden Jahren weiter steigen, vorausgesetzt, es kommt zu keiner signifikanten Verschlechterung der weltwirtschaftlichen Lage.

Charakteristisch für den russischen Automarkt ist ein dramatischer Rückgang des Anteils der Premiumklasse. Statistisch hat sich die Gunst der Kunden zugunsten des mittleren Preissegments zwischen 10000 und 20000 Euro verlagert.

Russische Fabrikate verlieren tendenziell an Stellenwert. 2012 sank ihr Anteil an Neuzulassungen auf 21 Prozent, im Jahr davor waren es noch 25 Prozent. Gleichzeitig zeigt das Volumen an Autos ausländischer Marken, die in Russland hergestellt werden, nach oben. Mit dem Erlass 166 wurden von der Regierung attraktive Anreize geschaffen, um den Ausstoß zu erhöhen oder neue Produktionsstätten zu erschließen. Bauen die Hersteller ihre Kapazitäten kräftig aus, werden ihnen Zollvergünstigungen bei der Einfuhr von Komponenten gewährt. Das sollte sich auch in den kommenden Jahren positiv auf das Wachstum auswirken.

### Ernst & Young

gehört zu den Marktführern in der Wirtschaftsprüfung, Steuerberatung, Transaktionsberatung sowie Risiko- und Managementberatung.



## От класса «премиум» к классу «медиум»

Ключевыми факторами роста российского автомобильного рынка в недавнем прошлом были растущие доходы населения и, связанные с ними, возобновление спроса, расширение моделей кредитования и стабильная макроэкономическая ситуация в стране. В 2013 году также ожидается небольшой рост на фоне старения парка автомобилей (средний возраст автомобиля в России – 12 лет против 7 лет в Европе), его относительно низкая плотность и растущее число программ кредитования от банков и автопроизводителей.

В 2014 и 2015 годах темпы роста возможно увеличатся и будут увеличиваться и в последующие годы, при условии, если конъюнктура мировой экономики сохранится прежней и не пойдет на спад.

Характерным для российского авторынka стал резкий спад в сегменте премиум-класса. Статистика показывает, что потребительские предпочтения сдвинулись в сторону ценового сегмента между 10000 и 20000 евро.

Постепенно уменьшается объем автомобилей российских брендов: если в 2011 году 25 процентов всех постановок на учет были за российскими марками, то в прошлом году их доля сократилась до 21 процента. Одновременно растет объем автомобилей зарубежных брендов российского производства. Указом правительства № 166 были созданы стимулы для увеличения и налаживания производства. Пока производители будут расширять производственные мощности, им будут предоставляться таможенные льготы на ввоз компонентов. В ближайшие годы это также положительно скажется на росте авторынka.

### Ernst & Young

является одним из мировых лидеров в области аудита, налогообложения и бизнес-консалтинга.

# Аналитики о будущем российского рынка

## Kosten bremsen Wachstum

Der Markt hat 2012 deutlich zugelegt und so die Erwartungen übertroffen. Derzeit zeichnet sich eine Stabilisierung auf dem jetzigen Niveau ab.

Zu den nachteiligen Faktoren, die sich negativ auf das Wachstum auswirken, gehört demgegenüber der teure Unterhalt eines Autos in Russland. Die Aufwendungen sind in absoluten Zahlen höher als in entwickelten Ländern wie Großbritannien und den USA. In Relation zum Privateinkommen sind sie sogar erheblich höher.

Was den Besitz eines Autos in Russland so kostspielig macht, sind in erster Linie die vergleichsweise teuren Versicherungen und Kredite. Auch der Spritzpreis steigt. Das alles wird in Betracht gezogen, wenn sich Kunde für oder gegen den Kauf eines Autos entscheidet.

Die hohen Kosten der Fahrzeughaltung haben dazu geführt, dass in Russland ein großer Teil der Autos bereits zehn und mehr Jahre alt ist. Außerdem sparen die Autobesitzer an der Vorsorge (durch Verzicht auf die Kaskoversicherung), am Werkstattservice (Reparaturen in Eigenregie) und an Qualitätsbenzin (getankt wird billig).

Die Unterhaltskosten für das Auto zu senken, ist im Interesse aller Marktteilnehmer. Damit steigt die Nachfrage sowohl nach Autos als auch nach damit verbundenen Produkten und Dienstleistungen. Alte Autos werden durch neue ersetzt, die leistungsstärker und umweltfreundlicher sind.

Staatlicherseits, auch von Lokalbehörden, kann in dieser Richtung viel getan werden, etwa durch die Subventionierung von Autokrediten, durch den Ausbau von Abwrackanlagen und die Schaffung von Anreizen zur Herstellung von Komponenten und Ersatzteilen aus Altmaterial sowie durch die Förderung der Produktion, Einfuhr und des Kaufs von Autos mit sparsameren und ökologischeren Motoren.

### PricewaterhouseCoopers

ist eine der führenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Welt, bestehend aus einem globales Netzwerk unabhängiger Unternehmen.

## Дороговизна мешает росту

По результатам 2012 года рынок продемонстрировал существенный рост, превзошедший ожидания. В настоящее время заметны признаки стабилизации.

Один из факторов, сдерживающих дальнейший рост – высокая стоимость владения автомобилем в России. Она в абсолютных значениях выше, чем в таких развитых странах, как Великобритания и США. А относительно личного располагаемого дохода – значительно выше.

Наиболее существенными статьями в стоимости владения авто в России являются сравнительно большие расходы на страхование и кредит, а также удорожание топлива. При принятии решения о приобретении личного транспорта это все принимается во внимание покупателем.

Вследствие дороговизны владения авто в структуре автопарка значительную долю занимают автомобили старше 10 лет. Кроме того, автовладельцы экономят на страховке (отказываются от КАСКО), техническом обслуживании («гаражный» ремонт) и топливе (использование топлива низкого качества).

Снижение стоимости владения авто – общий интерес всех участников рынка, поскольку оно ведет к увеличению объемов продаж автомобилей и связанных с их эксплуатацией товаров и услуг, обновлению автопарка за счет замещения старых авто новыми, более эффективными и экологичными. Государство, в том числе местные власти, имеют возможность управлять стоимостью владения авто и стимулировать рациональное использование автомобилей с помощью таких инструментов, как субсидирование ставок по кредитам, развитие утилизационных производств и предоставление стимулов к восстановлению и производству компонентов и запчастей для авто из вторсырья.



### PricewaterhouseCoopers

является крупнейшей в мире международной сетью компаний, предлагающих профессиональные услуги в области консалтинга и аудита.

## „Hier wird zu viel von Krisen geredet“

### EIN DEUTSCHER MANAGER SPRICHT ÜBER SEINE ERFahrungen IM AUTOLAND RUSSLAND

FRANK WITTEMANN IST GESCHÄFTSFÜHRER VON JAGUAR LAND ROVER IN RUSSLAND. BEVOR DER DEUTSCHE AUTOMANAGER BEI DER BRITISCHEN EDELMARKE ANHEUERTE, WAR ER CHEF DER MARKE VOLKSWAGEN IN RUSSLAND, KENNT ALSO BEIDE ENDEN DES MARKTES. ALS DER 43-JÄHRIGE SAARLÄNDER 2008 NACH RUSSLAND KAM, VERABSCHIEDETE SICH GERADE EIN ANDERER: DER AUFschwUNG. DOCH SO RASANT, WIE NICHT ZULETZT DIE RUSSISCHE AUTOBRANCHE NACH UNTEN RAUSCHTE, SO SCHNELL ZOG DIE KONJUNKTUR AUCH WIEDER AN. EIN GESPRÄCH ÜBER DEN STANDORT RUSSLAND, ÜBER SERVICEKULTUR UND DAS IDEALE AUTO FÜR RUSSISCHE VERHÄLTNISSE.

**Herr Wittemann, in den fünf Jahren, die Sie jetzt in Russland sind, ist der russische Markt vor Ihren Augen kräftig eingebrochen und danach kräftig gewachsen, sogar über das Vor-Krisen-Niveau hinaus. Haben Sie in dieser Zeit nur quantitative Veränderungen miterlebt oder auch qualitative?**

Beides. Der Markt wird reifer. Früher war er stark auf den reinen Neuwagenverkauf fixiert. Der Handel hat die Autos vor allem ausgeliefert und kam selbst dabei kaum hinterher, weil die Nachfrage so groß war. Aber in der Krise sind dann einige auf der Strecke geblieben, weil sie nicht verstanden haben, dass Service, Gebrauchtwagen und andere Dienstleistungen auch wichtig sind. Inzwischen ist der Markt breiter aufgestellt.

**Trotzdem hat auch der Neuwagenverkauf 2012 noch einmal zweistellig zugelegt, und das vor dem Hinter-**

**grund der roten Zahlen, die aus traditionellen Autoländern in Westeuropa kommen.**

Russland hat 140 Millionen Einwohner, davon besitzen laut Statistik aber nur 27 Prozent ein Auto. In Deutschland zum Beispiel ist die Pkw-Dichte mehr als doppelt so hoch. Also spricht schon das schiere Potenzial für den russischen Markt.

**Sofern sich die Menschen ein neues Auto leisten können.**

Die Entwicklung geht ja klar dahin, dass die Einkünfte steigen und die Mittelschicht wächst. Das spiegelt sich im Übrigen auch im Angebot wider, das immer breiter wird. Vor Jahren war im unteren Preissegment nur Lada erhältlich. Heute gibt es da jede Menge Mitbewerber und im Ergebnis für den Kunden eine große Auswahl an Autos mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Frank Wittemann, Geschäftsführer von Jaguar Land Rover in Russland



FOTO: JAGUAR LAND ROVER

### „Der Markt boomt nicht mehr“

#### Wie viel Luft hat der Markt noch nach oben?

Im Moment ist er in der Konsolidierung. Er boomt nicht mehr. Man sieht, dass sich der Markt nach der Krise erholt hat, dass er kontinuierlich wächst und auch weiter wachsen wird, aber nicht mehr mit dieser Geschwindigkeit wie in den vergangenen Jahren.

#### Wenn es behutsamer aufwärts geht, geht es dann im Falle einer neuen Krise vielleicht auch gebremster abwärts?

Das weiß ich nicht. Aber für meinen Geschmack wird in Russland überhaupt zu viel von Krisen geredet. Die russische Wirtschaft steht relativ stabil da, und wenn man sich den Ölpreis anschaut und die Voraussagen für die nächsten Jahre, dann bleibt das auch so. Die Arbeitslosigkeit ist sehr gering, bei Fachkräften praktisch gleich Null. Und eine Jugendarbeitslosigkeit von 25 Prozent wie in Spanien kann man sich hier gar nicht vorstellen. Trotzdem reagieren die Leute extrem sensibel auf jedes Feuerchen, das irgendwo brennt. Sie sind sehr vorsichtig, was man aus der Historie sicher auch verstehen kann. Aber man muss den Gedanken der Krise mal ein bisschen aus den Köpfen bekommen, dann entwickelt sich auch der Automobilmarkt wieder besser.

#### Ist der russische Autokäufer ein anderes Wesen als zum Beispiel der deutsche?

Nein. Er bezahlt genauso viel Geld und will dafür genauso guten Service haben. Zumindest gehören die Zeiten, als er schlechten Service noch toleriert hat, zunehmend der Vergangenheit an, je mehr die Russen sich im Ausland aufhalten. Sie sind ja mittlerweile, glaube ich, was früher die Deutschen waren: Reiseweltmeister. Und dabei erleben sie auch die Servicekultur in anderen Ländern. Dasselbe wird dann zu Hause eingefordert. Von daher passt sich der russische Kunde immer mehr dem Rest der Welt an.

### „Die Kombis von Russland sind die SUVs“

#### Was ist das Auto, auf das der russische Markt gewartet hat?

Wenn Sie nach Westeuropa schauen, da sieht man wahnsinnig viele Kombis auf den Straßen. Hier sehen sie gar keine. Die Kombis von Russland sind die SUVs. (Anm. d. Red.: SUV steht für Sports Utility Vehicle, eine gelände-, aber auch familienaugliche Großraumlimousine.) Das liegt unter anderem daran, dass der Verkehr hier teilweise sehr intensiv ist und man deshalb aus Sicherheitsgründen lieber in einem etwas höheren Auto sitzt. Und dann sind die Straßen teilweise so schlecht oder auch gar nicht vorhanden, dass man ein allradtaugliches Auto haben möchte. All diese Sachen erfüllt der SUV und erfüllt der Kombi nicht. Leute, die sich in Europa vielleicht einen Kombi kaufen würden, kaufen sich hier einen SUV. Das heißt, dass wir als Jaguar Land Rover für Kunden, die dabei auch noch Wert auf Prestige legen, die idealen Autos haben, weil wir der weltgrößte Anbieter im Luxus-

FOTO: ZARULEM

SUV-Bereich sind. Nicht umsonst ist Land Rover in Russland eine der gefragtesten Marken.

#### Was macht für Sie den Reiz aus, in so einem Wachstumsmarkt zu arbeiten?

Man kann mehr bewegen. Wenn du heute etwas veränderst, siehst du morgen den Erfolg. In entwickelten Märkten geht es dagegen nur um Nuancen. Die Strukturen in Russland sind noch lange nicht perfekt, aber sie werden einmal erheblich besser sein als in Westeuropa, wo man immer noch diese ganzen Hinterhofgaragen hat, die irgendwann aus einer Tankstelle herausgewachsen sind und wo Mama und Papa den Service gemacht haben. Im Gegenzug dazu fängt man hier praktisch bei null an und kann alles neu aufbauen, wie aus dem Lehrbuch. Außerdem ist das Händlergeschäft deutlich profitabler: Wir reden in Russland von drei bis fünf Prozent Profitabilität, in Westeuropa sind es null bis ein Prozent, wenn man denn überlebt.

#### Ist Russland also ein Standort, der als Arbeitsplatz in der Branche hoch im Kurs steht?

Die Schlange an Bewerbern ist nicht lang. Man kriegt junge, sehr motivierte Leute, die wachsen wollen, egal wo. Die würden auch auf den Mond gehen. Wenn man jedoch Leute fragt, die sich bereits in ihrer Komfortzone niedergelassen haben, für die ist es schwer, sich Russland vorzustellen. Paradoxerweise sind sie häufig viel leichter bereit, nach China zu gehen, was ich absolut nicht verstehen kann, oder aber in Länder, die sich schöner anhören, wie Italien zum Beispiel. Auch das ist für mich schwer nachzuvollziehen: Was hat man davon, nahe an der Toskana zu sein, wenn der Markt eine Katastrophe ist und einem den letzten Nerv raubt?



Riesenandrang auf dem Moskauer Internationalen Autosalon: Das Interesse von Industrie und Besuchern ist enorm.

### Russlands Autohauptstadt: Wladiwostok

Das Marktforschungsunternehmen „Awtostat“ hat errechnet, dass in Russland gegenwärtig 271 Autos auf 1 000 Einwohner kommen. Das entspricht in etwa der Pkw-Dichte Westeuropas in den 70er Jahren.

Eine Studie von „AlfaStrachowanije“ sieht selbst die Großstädte Moskau (299) und St. Petersburg (288) trotz permanenter Staus weit hinter dem deutschen Durchschnitt, der über 500 liegt, wobei die genauen Angaben schwanken. Allerdings sind die regionalen Unterschiede in Russland beträchtlich. So sind etwa die Kaukasus-Republiken Inguschetien (110) und Tschetschenien (119) relativ schwach motorisiert, während der Pazifikregion mit 580 Pkw an der Spitze liegt.

Das ist nur auf den Blick paradox: Wladiwostok und sein Umland sind einer der größten Absatzmärkte für günstige japanische Gebrauchtwagen, die auf dem Seewege angeliefert werden und sich bei den russischen Autokäufern extremer Beliebtheit erfreuen. Beim Neuwagenverkauf ist Wladiwostok dagegen nur im Mittelfeld. Den ersten Platz belegt erwartungsgemäß Moskau.

Nach Angaben von „Awtostat“ sind etwa die Hälfte aller Autos in Russland mehr als zehn Jahre alt. Einheimische und ausländische Fabrikate halten sich ungefähr die Waage.



Im Hafen von Wladiwostok warten japanische Gebrauchtwagen auf ihre neuen Besitzer.

### „Verbreitet falsches Bild von Russland“

**Vielleicht wirkt ja die Vorstellung abschreckend, die viele von Russland haben.**

Kommt darauf an, mit wem man redet. Die Wirtschaft versteht das große Potenzial durchaus und investiert ja auch hier. Bei Privatpersonen herrscht tatsächlich verbreitet ein falsches Bild von Russland vor. Das Bild ist zu grau und kalt, die Leute darin lachen nie, trinken nur Wodka. Russland ist auf dieser Ebene noch sehr unerklärt. Leider reisen ja auch viel zu wenige nach Russland. Wenn ich Besuch von Freunden habe, die sind alle überrascht. Keiner scheint damit zu rechnen, wie nett es hier ist.

#### Woran mag das liegen?

Sicher ist das Russlandbild sehr verhärtet von der Geschichte.

**Zur Verhärtung hätte allerdings vor allem die andere Seite Grund. Doch die Russen mögen Deutschland und die Deutschen auf eine geradezu unerschütterliche Art und Weise.**

Ich kann's nicht erklären. Es ist so ein bisschen das Ungeheure, das man mit Russland verbindet. Viele Deutsche fliegen übers Wochenende nach Madrid, aber keiner käme auf die Idee, nach Moskau zu fliegen, obwohl das genauso weit ist.

**So spontan geht das leider auch nicht, dafür braucht man ein Visum.**

Das ist ein ganz entscheidender Punkt. Als Deutscher kann man die meisten Länder visafrei bereisen. Und wenn man für Russland plötzlich ein Visum beantragen muss, dann wird das eben von der Liste gestrichen, weil es komplizierter ist als die anderen 25 Reiseziele, wo man auch schon immer mal hinwollte. Das ist sehr schade, weil es extrem vorteilhaft für Russland wäre, wenn mehr Ausländer kämen und sich ihr eigenes Bild machen könnten. Vielleicht sollten die Russen einfach mutig den ersten Schritt tun und einseitig die Visapflicht abschaffen, anstatt auf eine Verhandlungslösung mit der EU zu warten.

**Zum Abschluss zwei kurze Fragen. Was halten Sie für Ihren größten Erfolg in Russland?**

Beide Firmen, für die ich hier tätig war, haben sich sehr positiv entwickelt. Das ist natürlich eine große Befriedigung.

**Und was würden Sie als Ihren größten Misserfolg bezeichnen?**

Ich spreche zwar Russisch, aber eher holprig. Da hatte ich eigentlich gehofft, schon weiter zu sein. Zweimal pro Woche nehme ich weiterhin Unterricht. Ich bleibe dran.

DAS INTERVIEW FÜHRTE TINO KÜNZEL.



## Больше пространства в полёте!

Мы предлагаем Вам забронировать более комфортные места с увеличенным расстоянием между рядами кресел в салоне экономического класса. Оформить платную услугу "Space+\*\*" можно во время регистрации на регулярные рейсы средне- и дальнемагистральной протяженности, вылетающие из российских и зарубежных аэропортов. Данная услуга предоставляется бесплатно для пассажиров-участников программы "Аэрофлот Бонус" уровня Elite Plus\*\*.

8 (800)444-5555 8 (495) 223-5555 [www.aeroflot.ru](http://www.aeroflot.ru)

\* Больше пространства  
\*\* Элит плюс

Франк Виттеманн, генеральный директор Jaguar Land Rover в России



## «В России о кризисах говорят слишком часто»

ФРАНК ВИТТЕМАНН – МЕНЕДЖЕР ИЗ ГЕРМАНИИ. СЕГОДНЯ ОН РУКОВОДИТ АВТОМОБИЛЬНОЙ КОМПАНИЕЙ JAGUAR LAND ROVER В РОССИИ. НО ПРЕЖДЕ ЧЕМ ПОСТУПИТЬ НА СЛУЖБУ БРИТАНСКОМУ АВТОПРОМУ, ОН ВОЗГЛАВЛЯЛ VOLKSWAGEN В РОССИИ. РОССИЙСКИЙ АВТОРЫНОК ОН ПОЗНАЛ С ОБЕИХ СТОРОН – ХОРОШЕЙ И ПЛОХОЙ. КОГДА ОН В 2008 ГОДУ ВПЕРВЫЕ ПОЗНАКОМИЛСЯ С РОССИЕЙ, С НЕЙ КАК РАЗ РАСПРОЩАЛСЯ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ. АВТОРЫНОК «СХЛОПНУЛСЯ» СТРЕМИТЕЛЬНО, НО ВОССТАНОВИЛСЯ ТАК ЖЕ БЫСТРО. МЫ ПОГОВОРИЛИ С ВИТТЕМАННОМ О ДЕЛОВОМ КЛИМАТЕ РОССИИ, О КУЛЬТУРЕ СЕРВИСА И ОБ ИДЕАЛЬНОМ АВТОМОБИЛЕ ДЛЯ РОССИЙСКИХ УСЛОВИЙ.

**Господин Виттеманн, за те пять лет, что вы работаете в России, российский рынок успел рухнуть и восстановиться, причем сейчас его объем больше, чем в докризисные времена. Как изменился этот рынок, и по каким показателям – только количественным, или имел место и качественный рывок?**

И по тем, и по этим параметрам. Российский рынок становится более зрелым. Раньше его игроки концентрировались на продаже новых автомобилей. Дилеры едва поспевали за спросом, настолько он был велик. Когда разразился кризис, многие игроки оказались не у дел, потому что не поняли, что сервисное обслуживание, продажа подержанных машин и другие услуги не менее важны. На сегодняшний день услуги на этом рынке представлены намного шире, чем до кризиса.

**Тем не менее объем продаж новых автомобилей в России за 2012 год вырос в двукратном размере, причем на фоне убытков на традиционных авторынках в странах Западной Европы.**

В России 140 миллионов жителей, и, если верить статистике, только 27 процентов населения являются автовладельцами. В Германии, например, плотность парка легковых автомобилей в два раза выше. Это огромный потенциал для роста, говорящий в пользу российского рынка.

**Да, но только в том случае, если эти потенциальные автовладельцы действительно смогут позволить себе новый автомобиль.**

Вектор экономического развития четко указывает в сторону повышения доходов и роста среднего класса. Это,

кстати сказать, отражается и в предложении, которое становится все более разнообразным. Несколько лет назад в нижнем ценовом сегменте у покупателя не было выбора кроме «Лады». Сегодня в этом сегменте значительно возросла конкуренция и в результате российский потребитель получил богатый выбор автомобилей с отличным соотношением цена-качество.

### «Бум прошел»

#### Каков потенциал российского рынка?

В данный момент он находится в фазе консолидации. Бум прошел. Видно, что рынок оправился от кризиса, что он последовательно растет и будет расти дальше, но уже не с такой скоростью, как прежде.

#### Если он растет медленнее, означает ли это, что в случае кризиса он упадет не так сильно?

Не могу сказать. Мне кажется, в России вообще слишком часто говорят о кризисах. Российская экономика относительно стабильна, и если посмотреть на цены на нефть и прогнозы на будущие годы, то кризиса ждать неоткуда. Уровень безработицы по России очень низкий, среди специалистов практически нулевой. А такую безработицу среди молодежи, как в Испании (25%), здесь себе вообще невозможно представить! И тем не менее русские очень чутко реагируют на любой пшик. Они очень осторожны, это понятно, с такой современной историей. И все же нужно постараться, чтобы люди поменьше думали о кризисах, тогда и автомобильный рынок будет развиваться лучше.

#### Отличается ли российский покупатель от немецкого?

Нет. Он платит столько же и требует такого же сервиса. Времена, когда русские готовы были терпеть плохой сервис, заканчиваются: русские часто бывают за границей, постепенно становятся теми, как мне кажется, кем раньше были немцы – чемпионами по путешествиям. Они постоянно наблюдают культуру сервиса

в других странах и ждут того же у себя дома. Российский потребитель все больше приближается к мировому уровню.

### Машины SUV – это российские универсалы

#### Есть ли какой-нибудь автомобиль, который прямо-таки создан для российского рынка?

На дорогах Западной Европы невероятно много автомобилей с кузовом универсал. В России таких машин почти нет. Здесь их место заняли внедорожники и кроссоверы. Помимо прочего, это связано с напряженным движением – высокие автомобили более безопасны. И потом, дороги здесь местами очень плохие, а иногда их и вовсе нет, поэтому полный привод в России – не роскошь. Внедорожники как нельзя лучше подходят для этих задач, а универсалы – нет. И те потребители, которые выбрали бы в Европе универсал, выбирают в России внедорожник. То есть мы, Jaguar Land Rover, можем предложить российскому покупателю идеальный автомобиль не только с высокой проходимостью, но еще и престижный, так как мы являемся крупнейшим производителем внедорожников класса люкс. Не случайно, спрос на Land Rover в России один из самых высоких в мире.

#### Чем лично вас привлекает работа на таком быстрорастущем рынке?

Здесь можно достичь большего. Если сегодня ты что-то изменил, то завтра успех будет налицо. В то время как на развитых рынках речь идет лишь о нюансах. Структуры в России еще далеки от совершенства, но в один прекрасный день они будут лучше, чем в Западной Европе, где по-прежнему существуют мелкие мастерские на задних дворах, выросшие из автозаправок, на которых мама с папой заправляли клиентов и ремонтировали их машины. В России, наоборот, все создано с нуля, это дает воз-

К российским дорогам нужен особый подход.







Характерны для России:  
просторы и малочисленность машин.

возможность строить все заново, по учебнику. Кроме того, дилерские сети здесь намного выгоднее: в России они дают от трех до пяти процентов прибыли, в Западной Европе – от нуля до одного процента, в случае, если они вообще выживают.

**Получается, в российском автопроме рабочие места ценятся очень высоко?**

Соискателей не очень много. Молодых и мотивированных людей, стремящихся к карьерному росту, можно привлечь куда угодно. Такие готовы хоть на Луну лететь. Но если европеец осел в своей зоне комфорта, он себе и представить не может, каково это поехать в Россию. Парадоксально, но они скорее готовы работать в Китае, что я лично отказываюсь понимать, или в странах, которые

просто звучат красиво – например, в Италии. И этого я тоже не понимаю. Что толку от Тосканы, когда у тебя рынок в адском положении и забирает последние силы?

### О России бытует неверное представление

**Возможно, отпугивает сложившийся пугающий образ России?**

Смотря с кем говорить. Крупный бизнес прекрасно понимает великий потенциал России, поэтому здесь и инвестируют. У частных лиц, действительно, представление о России кишит стереотипами: в России холодно и серо, люди никогда не улыбаются и только водку пьют. На обывательском уровне о России знают пока еще очень мало, и, к сожалению, слишком мало европейцев путешествуют по России. Когда ко мне приезжали друзья, они очень удивились, потому что и подумать не могли, что в России может быть настолько хорошо.

**Откуда такая предвзятость?**

Закоснелость представлений о России обусловлена исторически.

**У русских, возможно, побольше исторических поводов для закоснелости, однако они любят Германию и немцев с удивительной стойкостью.**

Этого я тоже не понимаю. Возможно, дело тут еще и в непредсказуемости, которую немцы связывают с Россией. Многие из них готовы слетать на выходные в Мадрид, но никому не приходит в голову полететь в Москву, хотя расстояние такое же.

**Спонтанно это не получится, ведь для России нужна виза.**

И это определяющий момент. Немцам открыт безвизовый въезд в большинство стран мира. Для России – виза нужна, поэтому ее с легкостью вычеркивают из списка стран, которые хочется увидеть – проще посетить другие 25 стран, которые ты уже давно хотел увидеть. Это очень досадно, потому что для России было бы намного выгоднее, если бы сюда приезжало больше иностранцев, которые смогли бы лично составить мнение о стране. Возможно, России стоит набраться мужества и сделать первый шаг – отменить в одностороннем порядке визы, вместо того, чтобы дожидаться результатов переговоров с Евросоюзом.

**В заключение два маленьких вопроса. Ваш самый большой успех в России?**

Обе фирмы, в которых я здесь работал, очень хорошо развились. Естественно, это доставляет мне огромное удовлетворение.

**А самый большой провал?**

Изучение русского языка. Я, конечно, говорю по-русски, но неуверенно, хотя надеялся продвинуться намного дальше. Но я по-прежнему дважды в неделю беру уроки. Не сдамся.

ИНТЕРВЬЮ ВЕЛ ТИНО КЮНЦЕЛЬ

ФОТО ТИНО КЮНЦЕЛЬ

In Partnerschaft mit

wegweiser®

Handels- und Wirtschaftsbüro  
Botschaft der Russischen Föderation  
in der Bundesrepublik Deutschland

VERBAND  
DER RUSISCHEN  
WIRTSCHAFT  
IN DEUTSCHLAND

60 Jahre  
1948 - 2008  
Oa  
Ost-Anschluss der Deutschen Wirtschaft

# Deutschland-Russland 2013

Unternehmerkongress der deutsch-russischen Modernisierungspartnerschaft



14. Mai 2013, Hotel de Rome, Behrenstraße 37, 10117 Berlin

Special: FIFA Fussball-WM 2018 in Russland & Olympische Winterspiele 2014 in Sotschi – die Sportwirtschaft als Motor der russischen Modernisierung

- Die Austragungsorte der FIFA WM 2018 stellen sich und ihre Investitionsprojekte vor
- Energie und Energieeffizienz
- Gesundheitswirtschaft (Pharma & Medizintechnik)
- Finanzdienstleistungen
- Automobilindustrie
- Maschinen- und Anlagenbau
- Luft-, Raumfahrt & Hochtechnologie
- Innovative Standorte und Regionen in Russland

Save the date!  
14. Mai 2013

www.russlandkongress.de

Wegweiser Media & Conferences GmbH Berlin  
Novallisstraße 7, 10115 Berlin  
Tel: +49 30/28 48 81-0, E-Mail: info@wegweiser.de  
Internet: www.wegweiser.de

# Russische Auto-Biografien

Das schnellste Vorkriegsauto der Sowjetunion. Der Sportwagen wurde vom Gorki-Autowerk (daher die Typenbezeichnung GAS) in Nischnij Nowgorod entwickelt und sollte in Serie gehen. Ein Prototyp mit Sechszylinder-Motor und 100 PS brachte es 1940 auf 161,87 Kilometer pro Stunde. Im Zweiten Weltkrieg gingen sämtliche vorhandenen Exemplare verloren. Ein Wagen ist seit 2010 im Moskauer Museum für Retro-Automobile zu besichtigen. Er war von 40 Enthusiasten in vierjähriger Kleinarbeit nach alten Fotos rekonstruiert worden.

Самый быстрый довоенный советский автомобиль. Спортивный «гонщик» был разработан на Горьковском автомобильном заводе (отсюда сокращение ГАЗ) в Нижнем Новгороде и должен был пойти в серийное производство. На гонках в 1940 году его прототип с 6-цилиндровым двигателем и мощностью 100 л.с. смог развить скорость до 161,87 км/ч. Во время Второй мировой войны все существовавшие тогда экземпляры машины были утеряны. Один автомобиль находится с 2010 года в экспозиции московского «Музея ретро-автомобилей на Рогожском Валу». В течение четырех лет кропотливой работы группе, состоящей из 40 энтузиастов, удалось реконструировать автомобиль по сохранившимся старинным фотографиям.



GAS GL 1

## Mercedes-Benz 230



In der sowjetischen Kultserie „Siebzehn Augenblicke des Frühlings“ aus den 70er Jahren darf der Hauptheld einen „Westwagen“ fahren – das verlangt die Handlung. Max Otto von Stierlitz ist der Deckname von Spieser Maxim Issajew, der zur Zeit des Dritten Reiches erfolgreich als SS-Standartenführer ins Reichssicherheitshauptamt eingeschleust wird. Als zu Beginn der Dreharbeiten 1971 der Ankauf eines Horch scheiterte, entschied sich das Filmteam für den Mercedes, eine Kriegsbeute, Baujahr 1938. Ganz standesgemäß war das nicht: Der 230 war zu seiner Zeit eine Mittelklasselimousine, als Eliteoffizier hätte Stierlitz etwas Besseres verdient gehabt.

В культовом советском сериале 70- годов «Семнадцать мгновений весны» главному герою разрешают водить «западную машину» – как того требует действие. Штандартенфюрер СС Макс Отто фон Штирлиц – под этим именем советский суперразведчик Максим Исаев был успешно внедрен в Главное управление имперской безопасности Третьего рейха. Когда в начале съемок в 1971 году сорвалась покупка автомобиля марки Horch (Хорх), съемочная группа решила взять «Мерседес» – военный трофей, выпущенный в 1938 году. Однако это не слишком соответствовало социальному статусу героя: 230 модель «Мерседеса» в то время считалась лимузином, предназначенным для среднего класса, а Штирлиц, будучи офицером элиты, безусловно, заслуживал большего.

Das kleinste Sowjetauto, Spitzname: der Bucklige. 1956 hatte Parteichef Nikita Chruschtschow die Autobauer ermahnt, dass zum „steigenden Wohlstand des sowjetischen Volkes“ auch ein richtiger Volkswagen gehöre, erschwinglich und verfügbar. Chruschtschow nahm den Wagen dann auch persönlich in Moskau ab. Vom 965, der trotz allem 20 durchschnittliche Monatslöhne kostete, liefen zwischen 1960 bis 1969 mehr als 320 000 Stück vom Band. Der Kleinwagen, äußerlich angelehnt an den Fiat 600, erfreute sich mit seinem europäischen Äußeren und technischen Feinheiten wie Heckmotor und Einzelradaufhängung an der Hinterachse tatsächlich enormer Beliebtheit. Er war wegen seiner Beengtheit aber auch ein bevorzugtes Spottobjekt. Das leiseste Auto? Natürlich der Saporoschez: „Da sind die Ohren von den Knien verdeckt.“

Самый маленький советский автомобиль, прозванный в народе «горбун». В 1956 году Никита Хрущев напомнил автопроизводителям, что для «роста благосостояния советского народа» необходим настоящий народный автомобиль – дешевый и доступный. Хрущев лично проводил приемку автомобиля в Москве. Модель ЗАЗ 965, которая тем не менее стоила около 20 средних месячных зарплат, была выпущена между 1960-м и 1969 годами в количестве 320 000 экземпляров. Маленький автомобиль, внешний вид которого напоминал Fiat 600, действительно стал пользоваться огромной популярностью, благодаря своей европейской внешности и техническим тонкостям, таким как заднемоторный привод, и независимая задняя подвеска. Однако, из-за своих слишком маленьких размеров он стал и излюбленным объектом для насмешек: «Какая машина самая тихая? – Конечно, «Запорожец» – потому что у нее колени уши закрывают».



Saporoschez SAS-965

FOTO: RETROCARS.SU, NIMARU, USSR-RUOTO.RU

FOTO: MEDIA-NEWS.RU, AGRU, MARUSSIAMOTORS.RU

# Российские авто-биографии

Wenn ein Filmauto fliegen kann, dann muss es nicht der DeLorean aus „Zurück in die Zukunft“ sein. Der „Schwarze Blitz“ aus dem gleichnamigen russischen Fantasystreifen von 2009 hat ähnliche Talente – und noch ein paar mehr. Allerdings deutet im Ruhezustand nichts darauf hin: ein scheinbar gewöhnlicher Wolga GAS-21 von 1966, den der Moskauer Student Dmitrij Majkow zum Geburtstag geschenkt bekommt. Doch in Wirklichkeit handelt es sich um ein Geheimprojekt der sowjetischen Landesverteidigung, ausgerüstet mit Raketentriebwerken und „Nanokatalysator“. Dima schwingt sich zum Superhelden auf, weshalb schon bald die ganze Stadt vom „Schwarzen Blitz“ spricht.

Если машина в кино может летать, то имеется в виду не обязательно Де Лорин (DeLorean) из фильма «Назад в будущее». Автомобиль «Черная молния» из одноименного российского фантастического фильма 2009 года наделен похожими талантами, и даже больше. Но пока он стоит, это не заметно: на вид совершенно обычная «Волга ГАЗ-21» 1966 года, которую Дмитрию Майкову родители подарили на день рождения. Но на самом деле это секретный проект советской обороны, оснащенный ракетным двигателем и «нанокатализаторами». Дима становится супергероем, и вскоре по всему городу разносится слух о «Черной молнии».



Schwarzer Blitz

## Lada Kalina



Ein gelber Lada Kalina Sport ließ sich im Sommer 2010 mit Wladimir Putin fotografieren. Oder umgekehrt, das ist Ansichtssache. Putin, damals Regierungschef, inspizierte eine neue Fernstraße zwischen Tschita und Chabarowsk in Ostsibirien, beließ es aber nicht dabei, die Trasse einfach nur in Augenschein zu nehmen: Er legte die 350 Kilometer am Steuer des Kalina zurück und ließ keine Gelegenheit aus, Lobbyarbeit für das angeschlagene AwtoWAS-Werk in Togliatti – den Hersteller – zu betreiben. Das Auto sei „überraschend bequem, komfortabel und zuverlässig“, lobte Putin. Und an einer Tankstelle gab er den Besitzern japanischer Gebrauchtwagen mit auf den Weg, sie würden es „nicht bereuen“, wenn sie einen solchen Lada kauften.

Желтая «Лада Калина» сфотографировалась в 2010 году с Владимиром Путиным. Или наоборот – смотря с какой стороны посмотреть. Путин, бывший тогда главой правительства, проводил инспекцию новой трассы между Читой и Хабаровском в Восточной Сибири, но на одном осмотре не остановился: он лично проехал за рулем «Лады Калины» 350 километров, не упуская ни одной возможности пролоббировать производителя – ослабленный концерн АвтоВаз в Тольятти. «Неожиданно на самом деле оказалось. Очень удобная, комфортная и надежная машина», – хвалил он. А на одной из заправок, в напутствие владельцам японских подержанных машин, сказал, что они «не пожалеют», если купят такую «Ладу».

Den Moskauer Autohersteller Marussia Motors kennt man aus der Formel 1. Vor drei Jahren ist er bei Virgin Racing eingestiegen, inzwischen heißt der Rennstall Marussia F1 Team. Während dabei auf britische Technik gesetzt wird, erfüllt auch die eigene Produktpalette von Marussia sportliche Wünsche, wenngleich ziviler. Das 2007 gegründete Unternehmen hat bisher zwei Premium-Sportwagen im Programm, den B1 und den B2. Sie unterscheiden sich äußerlich, die Leistung ist jedoch identisch: 420 PS, 250 km/h Spitze, Beschleunigung von 0 auf 100 in 3,8 Sekunden. Die Preise beginnen bei umgerechnet etwa 100 000 Euro.

Московский производитель автомобилей Marussia Motors известен по Формуле 1. Три года назад он стал официальным партнером команды Virgin Racing, которая сегодня называется Marussia F1 Team. В то время, как на гонках ставка делается на британскую технику, собственная продукция компании Marussia также может удовлетворить спортивные потребности, пусть и более умеренные. Созданная в 2007 году компания выпускает пока две модели премиум-класса, B1 и B2. Они отличаются внешне, но их технические характеристики идентичны: 420 л.с., максимум 250 км/ч, разгон с 0 до 100 км/ч за 3,8 секунд. Цены – начиная от 100 000 евро.



Marussia B1/B2

# Schmitz Cargobull

## setzt auf Russland

EUROPÄISCHER  
MARKTFÜHRER BEI  
SATTELAUFLIEGERPRODUKTEN  
LOKALISIERT FERTIGUNG

SEIT 2013 IST DIE SCHMITZ CARGOBULL AG AN EINEM NEUEN ORT IN RUSSLAND PRÄSENT: IM SÜDEN VON ST. PETERSBURG, IN DER NÄHE DER FERNSTRASSE M 10, HAT EIN MONTAGEWERK DES UNTERNEHMENS DEN BETRIEB AUFGENOMMEN. IM NOVEMBER DIESES JAHRES WIRD DIE PRODUKTION AUF EIN GRÖßERES AREAL VERLEGT, WO BIS 2018 JÄHRLICH BIS ZU 5000 ANHÄNGER UND AUFLIEGER GEFERTIGT WERDEN SOLLEN.

**Von Alexander Trochatschow**

Der europäische Marktführer in der Sattelaufliiegerproduktion, die Schmitz Cargobull AG, knüpft gegenwärtig wieder an das Vorkrisenniveau an. Nach Einschätzung von Experten des Unternehmens haben sich die Märkte in Osteuropa und insbesondere in Russland vom Zusammenbruch im Jahr 2009 erholt. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009/2010 mit weltweitem Umsatzrückgang ist der Umsatz der Schmitz Cargobull AG um das Zweieinhalbfache gestiegen und belief sich 2011/2012 auf 1,638 Milliarden Euro. Das Investitionsvolumen lag bei 19,9 Millionen Euro.

Im vergangenen Geschäftsjahr 2012/2013 wurden über 40000 Schmitz Cargobull-Fahrzeuge produziert, von denen ein guter Teil in Russland abgesetzt wurde. Allein auf der 64.



IAA Nutzfahrzeuge im Herbst 2012 in Hannover wurden mehr als 4000 Neufahrzeuge verkauft. Analysten erwarten mit einigem Grund eine weitere Nachfragesteigerung.

Seit mehr als 30 Jahren befördern Tausende von Anhängern und Aufliegern mit dem blauen Elefanten Güter durch ganz Russland. Viele Transporteure schätzen Schmitz Cargobull als zuverlässigen Geschäftspartner, der Premiumfahrzeuge auf dem neuesten Stand der Technik bietet. Ein Beleg für das große Interesse an den Produkten ist, dass Schmitz Cargobull Russland mehr als 1000 Unternehmen in der Russischen Föderation zu seinen Kunden zählt. Der deutsche Branchenprimus ist sich seiner Verantwortung für die Kunden bewusst. Schmitz Cargobull investiert seit Jahren konsequent in die Entwicklung von speziellem Transport-Know-how für den russischen Markt und in den Ausbau seiner Servicenetze im gesamten Land. Mit der Produktion vor Ort schafft das Unternehmen nun noch mehr Nähe zum Kunden. Und noch mehr Vertrauen.

In der neuen Montagewerkstatt in St. Petersburg wurden bereits über 100 Fahrzeuge endmontiert. Das bedeutet ab jetzt noch mehr Sicherheit für den Kunden, da alles von der Konfiguration bis zur Übergabe des Fahrzeugs aus einer Hand kommt – in bewährter Schmitz Cargobull-Qualität.

FOTO: SCHMITZ CARGOBULL AG

FOTO: SCHMITZ CARGOBULL AG

Im nächsten Schritt wird im Föderationskreis Nordwest-russland ein eigenes Werk errichtet. Zurzeit werden bei St. Petersburg die Erdarbeiten ausgeführt. Danach wird auf dem Areal eine Halle mit einer Grundfläche von 11500 Quadratmetern entstehen. Hier werden künftig Sattelcurtainsider S.CS, Motorkoffer M.KO, Zentralachsanhänger Z.KO, Motorwagenkipper M.KI und Sattelkipper S.KI aufgebaut.

Die Produktion soll im November 2013 starten. Die Vorteile des neuen Projekts liegen auf der Hand: die Nähe zum Markt, der intensivere Dialog mit den Kunden, die schnelleren Reaktionszeiten auf Kundenwünsche, die kürzeren Lieferfristen und die erweiterten Möglichkeiten für das Gebrauchtfahrzeuggeschäft.

Das russische Transportgewerbe profitiert von der stärkeren Präsenz in Russland. Denn mit Schmitz Cargobull hat es einen Partner an seiner Seite, der die Wünsche seiner russischen Kunden stets im Blick hat. Die neue unternehmerische Initiative zeigt, dass der Markt in Europas Osten für das deutsche Unternehmen einen besonderen Stellenwert hat und dass sich die russischen Transporteure auf Schmitz Cargobull verlassen können. Für ihre Wünsche und Anliegen finden sie beim europäischen Marktführer immer ein offenes Ohr – und die beste Produktlösung.





## Российский вектор Schmitz Cargobull

### НЕДАЛЕКО ОТ ПЕТЕРБУРГА ЗАПУЩЕН НОВЫЙ ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТРЕЙЛЕРОВ

В 2013 ГОДУ НА КАРТЕ РОССИИ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ЦЕНТР ПРОИЗВОДСТВА SCHMITZ CARGOBULL AG: К ЮГУ ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, ВБЛИЗИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ М10 ОТКРЫТ ЛОКАЛЬНЫЙ ЗАВОД ПО СБОРКЕ ТРЕЙЛЕРОВ. В НОЯБРЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА ОН ПЕРЕМЕСТИТСЯ НА БОЛЕЕ КРУПНУЮ ПЛОЩАДКУ, ГДЕ К 2018 ГОДУ ЕЖЕГОДНО БУДУТ ИЗГОТАВЛИВАТЬ ДО 5000 ЕДИНИЦ ПРИЦЕПНОЙ И ПОЛУПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ.

**Александр Трохачёв**

ФОТО: SCHMITZ CARGOBULL AG

Европейский лидер по производству полуприцепной техники, компания Schmitz Cargobull AG в настоящее время активно восстанавливает докризисные позиции. По оценкам экспертов фирмы, рынок Восточной Европы и, в особенности, России оправился от коллапса 2009 года. По сравнению с глобальным спадом в 2009/2010 гг. оборот предприятия Schmitz Cargobull AG вырос в два с половиной раза и в 2011/2012 гг. составил 1,638 млрд. евро. Объем инвестиций достиг 19,9 млн. евро.

За прошедший 2012/2013 финансовый год концерн выпустил свыше 40 тыс. ед. техники, значительная часть которой успешно реализована в России. Только на 64-й международной выставке коммерческого транспорта IAA Commercial Vehicle, которая прошла в Ганновере осенью 2012 года, было продано свыше 4000 трейлерной техники Schmitz Cargobull. Аналитики ждут дальнейшего увеличения клиентского спроса, и на то есть веские основания.

Уже четвертый десяток лет развозят грузы по всей стране тысячи прицепов и полуприцепов с эмблемой синего слона. Для целого ряда автотранспортных предприятий это надежный деловой партнер, предлагающий лучший товар, отвечающий современным требованиям. О востребованности продукции немецкого концерна говорит и тот факт, что сегодня более 1 000 предприятий России являются клиентами дочерней компании ООО «Шмитц Каргобулл Руссланд». Европейский лидер по производству прицепов и полуприцепов понимает свою ответственность перед клиентами. Schmitz Cargobull на протяжении многих лет постоянно инвестирует в развитие и разработку специальных транспортных решений для российского рынка, а также в расширение сервисной сети по всей стране. С основанием собственного производства в России концерн станет еще ближе к клиенту и завоеует еще большее доверие.

На небольшом сборочном предприятии в Санкт-Петербурге уже изготовлено более 100 машин. Новый производственный центр дает клиенту уверенность в том, что все, начиная от подбора правильного оснащения до передачи транспортного средства, он получит из одних рук. При этом проверенного качества, гарантируемого фирмой Schmitz Cargobull.

Следующим шагом станет строительство в Северо-Западном регионе собственного завода. В настоящее время под Санкт-Петербургом ведутся земельные работы. По их завершении на оборудованной площадке появится закрытый комплекс площадью 11 500 кв.м. Здесь будут собираться шторные полуприцепы S.CS, изотермические надстройки M.KO и прицепы Z.KO из сэндвич-панелей, самосвальные надстройки M.KI и самосвальные полуприцепы S.KI.

Начало производства намечено на ноябрь 2013 года. Преимущества нового проекта очевидны: близость к рынку, возможность в кратчайшие сроки удовлетворять

запросы клиентов, расширенные возможности развития бизнеса по продаже подержанной техники.

Для российских перевозчиков расширение производства Schmitz Cargobull в РФ означает дополнительные возможности. Schmitz Cargobull – это надежный партнер, который всегда уделяет большое внимание пожеланиям клиентов. Данная коммерческая инициатива свидетельствует о том, что рынок Восточной Европы для немецкого концерна является одним из ключевых и, что российские автотранспортные компании могут полностью положиться на Schmitz Cargobull. Сотрудники предприятия всегда внимательно относятся к их потребностям и предложат оптимальное техническое решение проблемы.



ФОТО: SCHMITZ CARGOBULL AG

# Robomania

Roboter sind auch nur Menschen. Sie stapeln Reifen, flicken kaputte Rohre, spielen Fußball, studieren Tanzschritte ein. Damit wären einige typische Fertigkeiten beschrieben, die beim Moskauer „Robofest“ von ihnen demonstriert wurden und für die es je nach Ausführung Medaillen gab. Allerdings handelte es sich selbst bei den Besten ihrer Zunft um reine Fachspezialisten, keine Allroundtalente: Der Handwerker konnte nicht tanzen, der Fußballer hatte keine Arme, um etwas festzuhalten.



„Multitasking“ wäre auch ein bisschen viel verlangt gewesen. Die Lehrmeister dieser Roboter sind nämlich selbst noch in der Lehre. Das „Robofest“ ist das Finale eines Wettbewerbs, der 10000 russische Schüler und Studenten im Alter von 8 bis 25 Jahren erreicht. Die Veranstaltung im Moskauer Messezentrum „Crocus Expo“ findet seit 2009 statt. Diesmal waren auch Kinder und Jugendliche aus den USA, Mexiko, Serbien, Rumänien und Kasachstan am Start.

Die Mannschaften repräsentierten in der Regel Schulen und Hochschulen. Sie schickten mehr als 500 Roboter ins Rennen. Manche davon trugen menschliche Züge, die meisten hatten jedoch ein eher „technisches“ Äußeres. Die Sieger wurden in 19 Disziplinen ermittelt. Drei Kategorien waren gleichzeitig der Ausscheid für internationale Wettkämpfe.

Das „Robofest“ ist Teil eines Programms mit Namen „Robototechnika“, das bei jungen Leuten die Lust auf Wissenschaft und Technik fördern und Interesse am Ingenieursberuf wecken soll. In landesweit 50 so genannten „Ressourcententren“ lernen sie, wie man Roboter baut und programmiert. Hinter dem Programm stehen der russische Multimilliardär Oleg Deripaska und seine Wohltätigkeitsstiftung „Wolnoje Delo“. Partner sind acht Unternehmen und 20 technische Hochschulen in Russland.

Roboter sind auch nur Menschen. Sie stapeln Reifen, flicken kaputte Rohre, spielen Fußball, studieren Tanzschritte ein. Damit wären einige typische Fertigkeiten beschrieben, die beim Moskauer „Robofest“ von ihnen demonstriert wurden und für die es je nach Ausführung Medaillen gab. Allerdings handelte es sich selbst bei den Besten ihrer Zunft um reine Fachspezialisten, keine Allroundtalente: Der Handwerker konnte nicht tanzen, der Fußballer hatte keine Arme, um etwas festzuhalten.

Roboter sind auch nur Menschen. Sie stapeln Reifen, flicken kaputte Rohre, spielen Fußball, studieren Tanzschritte ein. Damit wären einige typische Fertigkeiten beschrieben, die beim Moskauer „Robofest“ von ihnen demonstriert wurden und für die es je nach Ausführung Medaillen gab. Allerdings handelte es sich selbst bei den Besten ihrer Zunft um reine Fachspezialisten, keine Allroundtalente: Der Handwerker konnte nicht tanzen, der Fußballer hatte keine Arme, um etwas festzuhalten.

Roboter sind auch nur Menschen. Sie stapeln Reifen, flicken kaputte Rohre, spielen Fußball, studieren Tanzschritte ein. Damit wären einige typische Fertigkeiten beschrieben, die beim Moskauer „Robofest“ von ihnen demonstriert wurden und für die es je nach Ausführung Medaillen gab. Allerdings handelte es sich selbst bei den Besten ihrer Zunft um reine Fachspezialisten, keine Allroundtalente: Der Handwerker konnte nicht tanzen, der Fußballer hatte keine Arme, um etwas festzuhalten.

Roboter sind auch nur Menschen. Sie stapeln Reifen, flicken kaputte Rohre, spielen Fußball, studieren Tanzschritte ein. Damit wären einige typische Fertigkeiten beschrieben, die beim Moskauer „Robofest“ von ihnen demonstriert wurden und für die es je nach Ausführung Medaillen gab. Allerdings handelte es sich selbst bei den Besten ihrer Zunft um reine Fachspezialisten, keine Allroundtalente: Der Handwerker konnte nicht tanzen, der Fußballer hatte keine Arme, um etwas festzuhalten.



# Ratgeber

## Советы специалистов

# Zehn Fallstricke

## im Ringen um gute Führungskräfte



Robert A. Scherl

Besetzung offener Stellen – auch bei Schlüsselpositionen – vor Ort oft falsche Schritte gegangen. Unter dem Eindruck der Finanzkrise treten diese Fehler deutlich zu Tage. So manches Unternehmen sieht sich daher jetzt gezwungen, Toppositionen in diesen Märkten neu zu besetzen.

### 1. Mangelnde Vorbereitung

Viele Fehler bei der Besetzung von Fach- und Führungspositionen in Russland und Osteuropa sind das Resultat einer mangelhaften Vorbereitung der Unternehmen für eine Personalsuche in diesen Märkten. Unkenntnis der Bedingungen vor Ort – das betrifft zum Beispiel Führungsstil, Arbeitsrecht oder Gehaltsstrukturen – falsche Erwartungen an Bewerber etwa mit Blick auf den Lebenslauf und die Karriereerwartungen sowie mangelhafte Planung seitens der Unternehmen erschweren eine erfolgreiche Personalsuche erheblich.

Kenntnisse der Verhältnisse vor Ort und das Wissen um interkulturelle Unterschiede sind nicht nur für die Stellenbesetzung entscheidend, sondern auch für die weitere Führung der Mitarbeiter.

### 2. Strategische Fehler (der Vergangenheit)

Einfluss auf eine Personalsuche in Russland haben nicht zuletzt in der Vergangenheit getroffene Entscheidungen, wie zum Beispiel die Standortwahl oder die Kooperation mit einem lokalen Partner statt der Gründung einer eigenen Niederlassung. Bei der Standortwahl muss frühzeitig berücksichtigt werden, dass erfolgsorientierte Fach- und Führungskräfte nur bei einem finanziell attraktiven Angebot für einen Produktionsstandort in der russischen Provinz zu gewinnen sind. Auch eine „falsche“ Betreuung der Auslandsmärkte, wenn der russische Markt zum Beispiel von Warschau oder

UM EIN UNTERNEHMEN IN OSTEUROPA LANGFRISTIG GUT AUFZUSTELLEN, BRAUCHT ES GUTE FÜHRUNGSKRÄFTE. ABER VORSICHT VOR SCHNELLSCHÜSSEN: OB EIN UNTERNEHMEN WIRKLICH AUF DEN RICHTIGEN BEWERBER SETZT, SOLLTE MEHR ALS EIN GESPRÄCH AM BÜROTISCH ZEIGEN. DASS GUT QUALIFIZIERTEN LEUTEN ANDERSHERUM AUCH ETWAS GEBOTEN WERDEN MUSS, VERGESSEN VIELE UNTERNEHMER EBENSO. EIN RATGEBER.

Prag gesteuert werden soll, hat nicht zu unterschätzende Auswirkungen.

### 3. Vermeintlich billige und schnelle Suche

Man neigt leicht zu der Annahme, dass die Finanzkrise zu einer Entspannung auf den vormals überhitzten Arbeitsmärkten Russlands und Osteuropas geführt habe. In Bezug auf leichter austauschbares Personal in der Produktion, im Handel und im Dienstleistungssektor ist dies zwar zutreffend. Hochqualifizierte Fach- und Führungskräfte aber bleiben weiter Mangelware, sie müssen gezielt gesucht und abgeworben werden, und sie sind kaum günstiger als noch vor der Krise zu haben.

Die Personalsuche ist eine Aufgabe, die Erfahrung, Zeit, Sorgfalt und entsprechender Mittel bedarf. Wird die Suche „mit angezogener Handbremse“ gemäß einer „Geiz-ist-geil“-Mentalität über Anzeigen oder gar über Empfehlungen von Bekannten oder Mitarbeitern betrieben, so gleicht dies eher einem Casinobesuch. Von einer professionellen Personalsuche kann hier keine Rede sein. Angesichts solcher „Sparversuche“ und deren Erfolgsaussichten bewahrt sich das russische Sprichwort: Der Geizige zahlt zweimal, der Dumme immer.

### 4. Unachtsame Wahl des Partners

Als lohnende Option bietet sich eine Personalsuche mittels eines unabhängigen und erfahrenen Personalberatungsunternehmens an. Die Suche über eine Personalagentur oder einen Headhunter kann aber nur gelingen, wenn der Partner sorgfältig ausgewählt wird. Unternehmen und Berater müssen „die gleiche Sprache sprechen“ – im direkten wie im übertragenen Sinne. Der Berater muss in der Lage sein, sich mit der jeweiligen Firmenphilosophie auch identifizieren zu können.

Zu prüfen sind: Kompetenz und Präsenz im Zielmarkt, Kenntnisse der Sprachen und Mentalitäten, Branchenerfahrung, Referenzen, Besetzungsgarantien, Durchführung (Di-

rektansprache oder über Anzeigen) und Dauer der Suche. Auch ist zu fragen, wer konkret mit der Suche betraut wird. Wird diese an Mitarbeiter delegiert oder gar an einen lokalen Partner vor Ort nach außen und somit an einen Dritten weitergeleitet?

### 5. Besetzung wichtiger Positionen durch das lokale Management

Eine Besetzung wichtiger Positionen nur über das lokale Management birgt die Gefahr, dass Vetternwirtschaft Einzug hält. So mancher russische Geschäftsführer konnte sich schon zum vermeintlich unersetzbaren Platzhirschen emporschwingen. Der typische russische Direktor führt gewöhnlich aufgrund der Position, die er innehat, und weniger aufgrund von Kompetenz und Leistung. Konsequenz ist, dass starke Bewerber abgelehnt und Kandidaten bevorzugt werden, die aus Sicht des lokalen Geschäftsführers leichter kontrollierbar und formbar sind. Zu tief sitzt die Angst, sich einen direkten „Konkurrenten“ ins Boot zu holen.

### 6. Wenig attraktive Vertragsangebote

Wer gutes Personal verpflichten will, dem sollte klar sein, dass ein Angebot zunächst einmal finanziell attraktiv sein muss. Neben einem angemessenen Gehalt muss auch ein interessanter Bonus, gerade im Vertrieb, als Motivation geboten werden.

Vor allem in größeren internationalen Unternehmen aber ist es Usus, interne Bonusregelungen ungeprüft auf andere Märkte zu übertragen. Man übersieht, dass im Vertrieb in den meisten osteuropäischen Ländern ein Bonus von 10 bis 20 Prozent des Jahresgehaltes nicht als Motivation betrachtet wird. Starke und erfolgsorientierte Mitarbeiter lassen sich so kaum gewinnen oder gar langfristig binden. In Russland wird auf interessante Bonussysteme gesetzt mit der Möglichkeit, das Fixgehalt eventuell noch verdoppeln zu können.

Top-Kandidaten stellen gerade in Krisenzeiten zudem vermehrt Fragen nach Reputation und Stabilität des Unternehmens, nach Marktpräsenz, Umsatzentwicklung und Investitionsbereitschaft sowie den konkreten Karrieremöglichkeiten. Auch der Ruf des direkten Vorgesetzten vor Ort in der Branche ist von Interesse.

### 7. Zu langsame Entscheidungen

Bei der Stellenbesetzung spielt die Dauer der Entscheidungsprozesse eine wichtige Rolle. Verstreicht vom ersten Vorstellungsgespräch bis zur endgültigen Entscheidung über eine Einstellung zu viel Zeit, ist davon auszugehen, dass der Bewerber sich für ein anderes Unternehmen entschieden oder das Interesse verloren hat. Langsame und umständliche Entscheidungsprozesse sind hier für Kandidaten auch ein Indikator für den späteren Führungsstil und die Kommunikation mit dem Mutterhaus.

### 8. Zu schnelle Besetzung von Stellen

Aber auch vor Schnellschüssen ist zu warnen. Anstatt sich auf psychologische Tests oder die in Russland unüblichen Assessment-Center zu stützen, empfiehlt sich, Kandidaten für wichtige Führungspositionen nicht nur zu einem zweiten, vertiefenden Gespräch einzuladen, sondern mit Bewerbern zum Beispiel in ein Restaurant zu gehen, um sie auch außerhalb des Büros „beobachten“ zu können.

### 9. Weitere Betreuung der Mitarbeiter vor Ort

Ist der Bewerber eingestellt und hat er die erste Einarbeitung absolviert, so gerät er in vielen Unternehmen schnell in Vergessenheit. Eine regelmäßige Kommunikation nicht nur mit dem Geschäftsführer, sondern auch mit den Mitarbeitern auf der zweiten Führungsebene und darunter vermittelt nicht nur ein umfassenderes Bild der Niederlassung und des Zielmarktes. Die damit verbundene Anerkennung trägt gerade in Russland, wo der persönliche Kontakt in den Geschäftsbeziehungen sehr wichtig ist, wesentlich zur Stabilität bei und erhöht die Möglichkeiten, korrigierend einzugreifen.

### 10. Mitarbeiterbindung: Zusagen einhalten, Stabilität vermitteln, Perspektiven bieten

Das für eine erfolgreiche Mitarbeiterbindung in Russland und Osteuropa notwendige Instrumentarium steht im Grunde jedem Unternehmen zur Verfügung. Vereinfacht lautet die Formel dafür: Zusagen einhalten, Stabilität vermitteln und Perspektiven bieten.

Es reicht oftmals schon aus, dass in Vertragsverhandlungen Zugesagte auch einzuhalten. Leider ist dies auch bei Unternehmen aus dem deutschsprachigen Raum noch nicht überall eine Selbstverständlichkeit.

Für die Mitarbeiterbindung ist gerade in Krisenzeiten die vom Unternehmen vermittelte Stabilität von Bedeutung. Häufige Wechsel der direkten Vorgesetzten (vor Ort wie in Deutschland) und die damit oft einhergehenden Strategieänderungen tragen kaum dazu bei, den Eindruck eines starken Spielers auf dem Markt zu vermitteln. Das wird – neben einer möglichen Gehaltssteigerung oder entsprechenden Aufstiegschancen – von Bewerbern am häufigsten als Begründung für einen Wechsel des Arbeitgebers vorgebracht.

Für die Personalsuche und die Stellenbesetzung gilt ebenso wie für alle anderen Bereiche auch: Wo gearbeitet wird, da werden Fehler gemacht. Viele Fehler aber wären ohne weiteres vermeidbar.

#### Robert A. Scherl

Geschäftsführer der deutschen Unternehmensberatung SCHERL & PARTNER

Weitere Informationen zu SCHERL & PARTNER finden Sie hier: [www.scherl-partner.com](http://www.scherl-partner.com), [www.evropa.info](http://www.evropa.info)

# Десять ловушек

## в борьбе за руководящие кадры

ХОТИТЕ ЗАКРЕПИТЬСЯ НА ВОСТОЧНО-ЕВРОПЕЙСКОМ РЫНКЕ И ИЩИТЕ ХОРОШИЕ РУКОВОДЯЩИЕ КАДРЫ? ОСТЕРЕГАЙТЕСЬ ПОСПЕШНЫХ РЕШЕНИЙ: ЧТОБЫ СДЕЛАТЬ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР, НЕДОСТАТОЧНО ОДНОЙ БЕСЕДЫ В ОФИСЕ. МНОГИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ НЕРЕДКО ЗАБЫВАЮТ И О ТОМ, ЧТО ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫМ КАДРАМ ТОЖЕ НАДО ЧТО-ТО ПРЕДЛОЖИТЬ. ВОТ НЕСКОЛЬКО СОВЕТОВ.

В ходе экспансии компаний из немецкоязычных стран в России и Восточной Европе при подборе персонала на местах, в том числе и кадров на ключевые должности, зачастую принимались неверные решения. На фоне финансового кризиса эти ошибки все чаще дают о себе знать. Поэтому теперь некоторые фирмы оказались перед необходимостью обновления руководящего персонала.

### 1. Недостаточная подготовленность

Многие ошибки при выборе руководящего персонала в России и Восточной Европе являются результатом недостаточной подготовленности фирм в вопросах поиска персонала на этих рынках. Незнание местных особенностей, например, стиля управления, трудового права и системы оплаты труда, неправильные представления о соискателях, в частности, исходя из их автобиографий и высказанных карьерных ожиданий, а также недостаточное планирование со стороны фирмы значительно осложняют поиск кадров.

Знание местных условий и культурных отличий является решающим не только в процессе поиска подходящих кадров, но и в дальнейшем управлении сотрудниками.

### 2. Стратегические ошибки (прошлого)

Не в последнюю очередь на поиск кадров в России влияют решения, принятые в прошлом. Такие, например, как выбор местоположения фирмы или кооперация с местным партнером вместо создания собственного филиала. При выборе местоположения предприятия следует заранее учитывать, что привлечь в провинцию ориентированных на успех специалистов и руководящие кадры можно только финансово выгодными предложениями. Кроме того, неправильная работа с зарубежными рынками, когда, например, контроль над российским рынком предполагается осуществлять из Праги или Варшавы, может иметь последствия, которые не стоит недооценивать.

### 3. Якобы дешевый и быстрый поиск

Многие склонны полагать, что напряженная ситуация на рынках труда в России и Восточной Европе ввиду финансового кризиса улучшилась. В отношении легко заменяемого персонала в сфере производства, торговли или услуг это действительно так. Однако высококвалифицированные специалисты и управленцы – товар, по-прежнему, дефицитный. Их нужно целенаправленно искать и привлекать, и они вряд ли будут стоить дешевле, чем до кризиса.

Подбор персонала – это задача, выполнение которой требует опыта, времени, тщательности и соответствующих средств. Если поиск ведется «на ручнике», по принципу «дешево – это круто», через объявления или даже по рекомендациям знакомых или сотрудников, то такой поиск скорее походит на игру в рулетку. О профессиональном кадровом поиске здесь не может быть и речи. О таких попытках сэкономить и их шансах на успех очень точно говорит русская поговорка «скупоп платит дважды, а дурак всегда».

### 4. Невнимательность в выборе партнера

Выгодную возможность представляет собой поиск персонала через независимое и имеющее хороший опыт работы кадровое агентство. Однако поиск через кадровое агентство или хедхантера может увенчаться успехом только при тщательном выборе партнера. Фирма и ее консультант должны говорить на одном языке – в прямом и переносном смысле. Консультант должен уметь идентифицировать себя с философией той или иной фирмы.

При этом следует проверять: компетенцию и присутствие партнера на целевом рынке, знания языка и менталитета, отраслевые знания, наличие рекомендаций, гарантии успеха, метод проведения поиска (прямые контакты или объявления) и продолжительность поиска. Следует также выяснить, кто конкретно будет заниматься поиском. Поручается ли поиск сотрудникам или даже

перенаправляется одному из партнеров на месте и, таким образом, выносится за рамки партнерства и передается третьим лицам?

### 5. Назначение на важные должности местных менеджеров

Замещение важных должностей только за счет местных кадровых ресурсов таит в себе опасность кумовства. Случалось, что отдельным российским директорам удавалось возвыситься до положения якобы незаменимого альфа-самца. Типичный директор в России занимает и впредь руководящие должности уже в силу своего положения и в меньшей степени благодаря своей компетентности и профессиональным достижениям. Следствием этого часто становится то, что сильным претендентам отказывают, а предпочтение отдают кандидатам, которых, по мнению руководства, легче контролировать и подстраивать «под себя». Слишком уж велик страх обзавестись прямым конкурентом.

### 6. Малопривлекательные договоры

Тот, кто хочет привлечь хороший персонал, должен понимать, что предложение должно быть в первую очередь финансово привлекательным. Наряду с соответствующим окладом, в качестве мотивации претенденту нужно предложить и интересный бонус.

Прежде всего в крупных международных компаниях бытует практика, не проверяя, переносить внутренние системы бонусов на другие рынки. При этом упускается из виду, что в большинстве восточно-европейских стран бонус в 10–20 процентов от годового оклада не является достаточной мотивацией. Сильных, ориентированных на успех сотрудников вряд ли можно привлечь и тем более надолго удержать таким предложением. В России делается ставка на бонусные системы, предположительно позволяющие удвоить оклад.

Во времена кризиса кандидаты особенно интересуются репутацией и стабильностью компании, ее присутствием на рынке, ростом товарооборота и готовностью к инвестициям, а также конкретными шансами на карьерный рост. Для них также важна и деловая репутация их непосредственного начальства.

### 7. Промедление в принятии решений

При подборе кадров важную роль играет продолжительность процессов принятия решения. Если от момента первого собеседования до окончательного принятия решения проходит слишком много времени, то можно исходить из того, что претендент выбрал другого работодателя или вовсе потерял интерес. Медленное и мучительное принятие решений является для кандидатов индикатором последующего стиля управления и коммуникации с материнской компанией.

### 8. Поспешные назначения

Однако следует опасаться и поспешных решений. Вместо того чтобы опираться в оценке претендента на результаты психологических тестов или не принятых в России ассесмент-центров, рекомендуется не только пригласить претендента на важный руководящий пост на второе или третье собеседование, но и пойти с ним, например, в ресторан, чтобы «понаблюдать» за ним вне офиса.

### 9. Дальнейшие отношения с сотрудниками на местах

Часто случается так: после того как кандидат был принят на работу и вошел в курс дел, в головной компании о нем забывают. Регулярная коммуникация не только с директором, но и с сотрудниками второго и последующих руководящих звеньев, дает возможность составить более полное представление о развитии филиала и целевом рынке. А выраженное в такой форме признание способствует стабильности и увеличивает шансы при необходимости своевременно скорректировать ситуацию. Особенно это важно в России, где личные контакты играют огромную роль в деловых отношениях.

### 10. Удержание сотрудников: выполнение обещанного, сохранение чувства стабильности, предлагаемые перспективы

В общем и целом, любая компания, стремящаяся к тому, чтобы удержать у себя сотрудников, располагает всеми необходимыми для этого инструментами. В упрощенном виде формула такова: выполнять обещанное, сохранять чувство стабильности, предлагать перспективы.

Зачастую для этого достаточно уже одного выполнения всех договорных обязательств и обещаний. К сожалению, это и в немецкоязычных странах до сих пор не для всех является нормой.

Особенно во времена кризиса для удержания сотрудников огромное значение имеет чувство стабильности. Частые смены прямого начальства (как в филиале, так и в Германии) и, зачастую связанные с ними изменения стратегии, не способствуют созданию имиджа сильного игрока на рынке. Наряду с перспективой увеличения заработной платы и связанным с ним карьерным ростом, это одна из наиболее частых причин смены работодателя.

При подборе кадров, как и во всех других областях, действует принцип: там, где работают, там совершают ошибки. Однако многих ошибок можно легко избежать.

#### Роберт А. Шерль

Исполнительный директор германской консалтинговой компании SCHERL & PARTNER  
Дополнительная информация о компании SCHERL & PARTNER на сайтах: [www.scherl-partner.com](http://www.scherl-partner.com), [www.evropa.info](http://www.evropa.info)



# Die erste Adresse

## für deutsche Unternehmen in Russland

Wer in Russland eine Tochtergesellschaft oder eine Repräsentanz eröffnen möchte, muss schon bei der Gründung eine offizielle Adresse des Unternehmens angeben. Deutsche Firmen stehen damit spätestens jetzt vor der Aufgabe, sich mit diesem Thema zu beschäftigen.

Die offizielle Adresse, unter der das Unternehmen registriert ist, heißt in Russland juristische Adresse. Sie dient den Behörden, in erster Linie dem Finanzamt, als Kontaktadresse. Jedes Unternehmen in Russland braucht eine juristische Adresse.

Eine solche Adresse zu erhalten, ist auf verschiedenen Wegen möglich, wobei zwei hervorzuheben sind.

### 1. Ihr Unternehmen mietet die juristische Adresse mit Büro

Das ist die Vorzugsvariante. Wenn Sie ein Büro mieten, achten Sie darauf, dass Ihr Vermieter Ihnen auch das Recht einräumt, diese Büroadresse als juristische Adresse für Ihre Firma zu verwenden. Lassen Sie sich dieses Recht immer schriftlich bestätigen, entweder direkt im Mietvertrag oder durch ein offizielles Schreiben mit Unterschrift und Firmenstempel. Auch eine beglaubigte Kopie der Urkunde über das Eigentum an der Immobilie müssen Sie bei der Firmenregistrierung dem Nachweis der juristischen Adresse beilegen.

Mündliche Zusagen reichen nicht aus. Wenn Ihr Vermieter Ihnen nicht erlauben sollte, die Büroadresse auch als juristische Adresse zu nutzen – suchen Sie sich einen anderen Vermieter.

### 2. Ihr Unternehmen mietet nur die juristische Adresse ohne Büro

Unter Umständen kann es sinnvoll sein, zunächst nur die juristische Adresse und noch kein Büro zu mieten. Wenn der russische Vermieter es zum Beispiel ablehnt, einen Mietvertrag mit einer noch nicht gegründeten Firma zu schließen, oder wenn das deutsche Unternehmen am Anfang noch kein eigenes Büro gefunden hat, bietet sich unter Umständen für eine Übergangszeit die Anmietung einer separaten juristischen Adresse an. Achten Sie dabei aber unbedingt darauf, dass es sich um eine gute Adresse handelt.

Eine gute juristische Adressen erkennen Sie daran, dass ...:

- ... die Adresse nicht beliebigen Interessenten zur Verfügung gestellt wird, sondern nur ausgewählten Unternehmen, etwa den Mandanten einer Rechtsanwalts- oder Steuerberatungskanzlei. Die Anmietung der juristischen Adresse bei einer Steuerberatungskanzlei hat auch deshalb Vorteile, weil Besucher vom Finanzamt direkt auf kompetente Mitarbeiter – im besten Fall den zuständigen Hauptbuchhalter – treffen.
- ... die Erreichbarkeit sichergestellt ist. Neben einer funktionierenden Rezeption muss auch die Postannahme organisiert sein. Auf die russische Post ist wenig Verlass. Ein Unternehmen, das die juristische Adresse zur Verfügung stellt, sollte das Abholen der Post beim Postamt und die Weiterleitung zu Ihnen garantieren können.

Vorsicht: Verwenden Sie keine Massen- oder Scheinadressen als juristische Adresse! Deutsche Unternehmen sollten davon unbedingt die Hände lassen. Schlechte juristische Adressen können zu Problemen bei der Firmenregistrierung, bei der Eröffnung eines Bankkontos und auch bei der Teilnahme an Ausschreibungen führen. Schlechte juristische Adressen erkennen Sie daran, dass ...:

- ... sie oft am Stadtrand gelegen und relativ billig sind.
- ... sie von einem Anbieter stammen, der in der Regel auf die Vermietung von Massenadressen spezialisiert ist. Daher sind unter einer Adresse dann Tausende von Unternehmen gleichzeitig registriert.
- ... die Adresse nicht besucht werden kann. Das heißt, es gibt keine Rezeption und keine Organisation der Korrespondenz. Besucher werden nicht empfangen und Korrespondenz wird nicht weitergeleitet.

Wenn Sie sich dafür entscheiden, in Russland zunächst nur eine juristische Adresse ohne ein Büro zu unterhalten, achten Sie darauf, dass es eine gute Adresse ist und dass eine Anwalts- oder Buchhaltungsfirma unter dieser Adresse zu erreichen sind. Für die Anfangs- oder eine Übergangszeit kann eine juristische Adresse ohne Büro sicherlich Vorteile haben. Langfristig ist ein eigenes Büro in Moskau aber die bessere Lösung.

#### Philipp Rowe

Geschäftsführer RUFIL CONSULTING und Mitbegründer des German Business Campus, eines Bürozentrums für deutsche Unternehmen in Moskau.  
Weitere nützliche Informationen zum Russlandgeschäft finden Sie auch unter [www.ostexperte.de](http://www.ostexperte.de) und unter [www.rufil-consulting.com](http://www.rufil-consulting.com)





# Ваш адрес в России!

## Немецким компаниям, желающим открыть свой бизнес в России



ФОТО: CLIP/DUNA

ФОТО: CLIP/DUNA

Каждая компания, которая собирается открыть филиал или представительство в России, должна уже на стадии создания указывать свой официальный адрес. Немецкие фирмы должны, таким образом, задуматься об этом уже на начальном этапе.

Официальный адрес, по которому регистрируется компания, в России называют юридическим адресом. Он является контактным адресом для государственных учреждений, в первую очередь для финансового ведомства. Каждый предприниматель в России должен иметь юридический адрес.

Существует множество различных способов его получения. Стоит отметить два из них.

### 1. Аренда офиса с юридическим адресом

Такой вариант наиболее предпочтителен. Арендую офис, обратите внимание на то, чтобы арендодатель предоставил вам право использовать адрес офиса в качестве юридического. Позаботьтесь о том, чтобы это право было закреплено в письменном виде: либо в договоре об аренде, либо в официальном документе с подписью и фирменной печатью арендодателя. При регистрации компании к документу, подтверждающему наличие юридического адреса, необходимо также приложить заверенную копию свидетельства о владении недвижимостью.

Устных договоренностей здесь недостаточно. Если владелец не разрешает вам использовать адрес офиса в качестве юридического, то вам лучше подыскать другого арендодателя.

### 2. Аренда только юридического адреса (без офиса)

В определенных обстоятельствах имеет смысл для начала оформить только юридический адрес, не арендуя при этом офис. Например, в случаях, когда арендодатель отказывается заключать договор об аренде с еще не зарегистрированной официально компанией, или когда немецкая компания еще не обзавелась собственным офисом, возможна временная аренда отдельного юридического адреса. При этом обязательно обращайте внимание на то, чтобы это был хороший, надежный юридический адрес.

Надежность юридического адреса определяется по следующим признакам:

- Адрес не предоставляется любому заинтересованному лицу, а только избранным фирмам, например клиентам адвокатской или аудиторско-бухгалтерской конторы. Аренда юридического адреса в бухгалтерской конторе выгодна еще и потому, что в случае визита сотрудников налоговой инспекции их контактными лицами будут квалифицированные специалисты, в идеале – компетентный главный бухгалтер.
- Гарантирована достижимость адреса. Наряду с постоянно работающей приемной следует также орга-



низовать прием и доставку почты. На российскую почту полагаться не приходится. Поэтому фирма, предоставляющая вам юридический адрес, должна также гарантировать почтовое обслуживание вашей корреспонденции – прием и доставку почты из почтового отделения получателю.

Внимание! Ни в коем случае не используйте адреса массовой регистрации или фиктивные адреса в качестве вашего юридического адреса. Немецкие компании должны держаться подальше от таких предложений. ненадежный, сомнительный юридический адрес может вызвать проблемы при регистрации фирмы, открытия банковского счета, а также при участии в тендерах. Сомнительные юридические адреса можно распознать по тому, что...

- они зачастую расположены на окраине города и дешевы по цене;
- их зачастую предлагают организации, специализирующиеся на продаже адресов массовой регистрации. Таким образом, по одному и тому же адресу одновременно регистрируются тысячи компаний;
- они не доступны для посещений. Это означает, что там нет приемной и нет почтового обслуживания. Там не принимают посетителей, а корреспонденция не переправляется получателю.

Если вы решите для начала арендовать юридический адрес без офиса, то обратите внимание на то, чтобы это был надежный адрес, и чтобы по этому адресу располагалась адвокатская или бухгалтерская контора. На начальной стадии создания компании или в переходный период аренда юридического адреса без офиса имеет свои преимущества. Однако в долгосрочной перспективе лучшим решением будет наличие собственного офиса в Москве.

#### Филипп Рове

Исполнительный директор компании RUFIL CONSULTING и соучредитель офисного центра для немецких компаний в Москве German Business Campus  
Дополнительную полезную информацию о ведении бизнеса в России вы найдете на сайтах [www.ostexperte.de](http://www.ostexperte.de) и [www.rufil-consulting.com](http://www.rufil-consulting.com)

# Gesetzesrahmen für ausländische Arbeitskräfte wird präzisiert

DIE RUSSISCHE MIGRATIONSGESETZGEBUNG IST IN VERÄNDERUNG BEGRIFFEN. WAS SIND DIE WICHTIGSTEN NEUERUNGEN UND VORSCHLÄGE? EINE ÜBERSICHT.

## Der Status von Ausländern wird im Arbeitsgesetzbuch offiziell verankert

Das russische Arbeitsministerium erarbeitete einen Gesetzentwurf, der das Arbeitsgesetzbuch an das Konzept der Migrationspolitik für den Zeitraum bis 2025 anpassen soll. Dieses zielt auf die Ausarbeitung von differenzierten Mechanismen der Anwerbung, Auswahl und Verwendung von ausländischen Arbeitskräften.

Vormals wurden die in Russland tätigen Ausländer und Staatenlosen nicht in eine besondere Kategorie eingeteilt. Nun soll der besondere Status dieser Personen im Arbeitsgesetzbuch festgelegt werden.

Die Neuerungen betreffen insbesondere den Abschluss des Arbeitsverhältnisses mit ausländischen Bürgern, die Fristen der Arbeitsverträge, die vorübergehende Versetzung auf einen anderen Arbeitsplatz sowie die Kündigungsbedingungen.

Im Gesetzentwurf wird aufgelistet, welche Dokumente dem Arbeitgeber bei der Anstellung vorzulegen sind. Außerdem muss ein Arbeitsvertrag künftig die Angaben zur Arbeits- und Aufenthaltserlaubnis enthalten.

Es wird möglich, sowohl unbefristete wie auch befristete Arbeitsverträge mit ausländischen Arbeitskräften abzuschließen. Dazu kommt eine weitere Neuerung: Arbeitgeber dürfen ihre ausländischen Arbeitskräfte bis zu einem Monat an einen anderen Arbeitsplatz versetzen, jedoch nicht öfter als einmal jährlich.

Als besondere Kündigungsgründe für ausländische Mitarbeiter werden künftig auch Fälle angesehen, in denen die Gültigkeit der Papiere erlischt, welche sie zur Ausübung einer beruflichen Tätigkeit in Russland berechtigen. In solchen Fällen darf der Arbeitgeber laut dem Gesetz sofort die Kündigung aussprechen.

Der Entwurf wird somit wichtige Änderungen in das russische Arbeitsgesetzbuch einbringen und den Status ausländischer Arbeitskräfte festigen. Jedoch müssen seine Normen noch sorgfältig nachbearbeitet werden, bevor sie der Staatsduma vorgelegt werden.

Hochqualifizierte Fachkräfte agieren bereits seit drei Jahren erfolgreich auf dem russischen Arbeitsmarkt, was die Angaben des Föderalen Migrationsdienstes bestätigen. In diesem Zusammenhang wird immer häufiger über die Option diskutiert, auch ausländische Führungskräfte als sogenanntes Schlüsselpersonal nach Russland zu holen. Sie werden aber anders als die hochqualifizierten Fachkräfte Führungs- und Koordinationsstellen bei der Erbringung von Dienstleistungen besetzen. Sie müssen überdies eine Arbeitserfahrung im Mutterhaus von mindestens einem Jahr mitbringen.

Das Anstellungsverfahren des Schlüsselpersonals wird vereinfacht, so dass es für die Arbeitgeber nicht nötig sein wird, eine Erlaubnis zur Beschäftigung von ausländischen Mitarbeitern dafür einzuholen. Das wird die Entsendung der Mitarbeiter in die Vertretungen oder Tochtergesellschaften deutlich erleichtern.

## Verbot von Leiharbeit möglich

Ein Leiharbeitsverbot wird in Russland schon seit geraumer Zeit diskutiert. Anfang 2013 befasste sich die Staatsduma mit dem Gesetzentwurf „Über das Verbot der Leiharbeit“, der einen entscheidenden Schritt hin zur Lösung dieses Problems bedeutet.

Die Arbeitgeber meiden häufig Festanstellungen, um sich so die erforderlichen Zuwendungen, Beiträge in außerbudgetäre Fonds sowie Kosten für verlängerte Urlaubszeit bei bestimmten Fachkräften zu ersparen. Stattdessen heuern sie Arbeitskräfte aus anderen Organisationen an, mit denen sie zivilrechtliche

Verträge abschließen, wobei die so „geliehenen“ Arbeitskräfte eine Hauptarbeitsfunktion erfüllen (so genanntes Outstaffing).

Der Gesetzentwurf sieht vor, die Leiharbeit dann zu verbieten, wenn der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer nicht die notwendigen Sicherheitsleistungen gewährt.

Wir vermuten, dass das in deutsch-russischen Geschäftsbeziehungen übliche Outstaffing in Kürze für gesetzwidrig erklärt wird. Damit wäre es den ausländischen juristischen Personen, Organisationen und ihren Tochterunternehmen in Zukunft nicht mehr möglich, Personal als Personalagenten zur Verfügung zu stellen.

## Ausländer dürfen im Einzelhandel tätig sein

Die russische Regierung hat Ende des vergangenen Jahres die Quote für ausländische Arbeitskräfte im Einzelhandel für 2013 auf 25 Prozent erhöht (im Vergleich zu 0 Prozent 2012). Dies betrifft auch den Handel mit Bier und Alkohol. Überdies dürfen hochqualifizierte Fachkräfte nunmehr auch Führungspositionen im Einzelhandel belegen, einschließlich des Handels mit Pharmaka. Ihr Anteil wird ebenfalls von der Regierung festgelegt.

## Verschärfung der Strafen für den illegalen Aufenthalt

Einerseits unternimmt der russische Gesetzgeber alles Mögliche, um das Aufenthaltsverfahren für ausländische Ar-

beitskräfte in Russland zu vereinfachen. Diese müssen zum Beispiel keine Arbeitserlaubnis mehr einholen, wenn sie eine Aufenthaltserlaubnis in Russland haben. Folglich müssen sich auch die Arbeitgeber nicht mehr um die Erlaubnis kümmern, die Arbeitskraft anzustellen.

Jedoch werden im Gegenzug die Strafen für den illegalen Aufenthalt verschärft. So kann ein dreijähriges Einreiseverbots nach Russland für ausländische Bürger und Staatenlose verhängt werden, die nicht innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf ihres Aufenthalts ausreisen. Nur bei wichtigen Gründen wie Krankheit oder Todesfall in der Familie sind Ausnahmen vorgesehen.

Auch wurde die Strafe für wiederholte illegale Einreise nach Russland sowie für die Organisation illegaler Migration von 300 000 auf 400 000 Rubel erhöht.

Insgesamt soll die Attraktivität Russlands für legale Arbeitskräfte aus dem Ausland erhöht und illegale Migration reduziert werden.

## Elena Balashova, LL.M.(TU Dresden)

Rechtsanwältin, Geschäftsführende Gesellschafterin der Anwaltskanzlei „Balashova Legal Consultants“

## Arbeits, Migrations- und Gesellschaftsrecht

[www.balashova-legal.com](http://www.balashova-legal.com)

**Wir sind** eine unabhängige Rechtsberatungsfirma mit Spezialisierung im Bereich des russischen und internationalen Arbeits-, Migrations- und Gesellschaftsrechts.

**Unsere Mandanten** sind internationale und russische Unternehmen u.a. aus den Bereichen Handel, Produktion, Automobil- und Maschinenbau, Bauindustrie, Dienstleistung, Banken und Investment.

**Unsere Mitarbeiter** sind hochqualifizierte Spezialisten mit Berufserfahrung in internationalen Rechtsanwaltskanzleien, die über internationale juristische Ausbildung verfügen und in den Sprachen Russisch, Deutsch und Englisch beraten.



BALASHOVA LEGAL CONSULTANTS

Russische Föderation, 107031, Moskau, Petrowka 17, Gebäude 2, Büro 106 // Tel.: +7 (495) 645 29 00 // [info@balashova-legal.com](mailto:info@balashova-legal.com)

### Zu Unseren Beratungsleistungen Gehören Insbesondere

Gestaltung der Arbeitsverhältnisse in Russland, u.a. im Rahmen einer Entsendung // Ausarbeitung von Arbeitsverträgen sowie der weiteren internen arbeitsrechtlichen Dokumentation // Entwicklung von Beschäftigungsmodellen für internationale Unternehmen // Rechtliche Begleitung der Restrukturierung von Personal // Unterstützung in migrationsrechtlichen Fragen: Einholung von Arbeitserlaubnissen und Arbeitsvisa, Vertretung bei den Migrationsbehörden // Vertretung bei den arbeitsrechtlichen- und migrationsrechtlichen Streitigkeiten // Rechtliche Unterstützung beim Aufbau und Entwicklung des Geschäfts in Russland: Gründung von juristischen Personen, Eröffnung der Niederlassungen, Umregistrierung der Gründungsunterlagen usw. // Weitere gesellschaftsrechtliche Beratung, inkl. Vertragsrecht // Prozessrecht // Organisation von Seminaren, Workshops und Fortbildungsveranstaltungen für Arbeits-, Migrations- und Gesellschaftsrecht

# Изменения в правовом статусе иностранных работников



Елена Игоревна Балашова

## Статус иностранных работников будет официально отражен в Трудовом кодексе РФ

Министерство труда Российской Федерации подготовило законопроект о внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации (*далее* – ТК РФ), связанных со статусом иностранных работников. На данный момент законопроект находится на стадии доработки в связи с изменениями, которые были внесены в него бизнес-сообществом в ходе публичных слушаний, проведенных с 17-го по 29 января 2013 года.

Целью разработки данного законопроекта является приведение ТК РФ в соответствие с Концепцией миграционной политики РФ на период до 2025 года, которая в качестве основных целей предполагает разработку дифференцированных механизмов привлечения, отбора и использования иностранной рабочей силы.

Ранее ТК РФ не выделял иностранных граждан и лиц без гражданства, осуществляющих трудовую деятельность на территории РФ, в особую категорию работников. Законопроект предлагает отразить в ТК РФ особый статус данных лиц.

Нововведения касаются прежде всего таких аспектов, как оформление трудовых отношений с иностранными работниками, срок трудового договора и временный перевод на другую работу иностранных работников, основания прекращения трудовых отношений с ними.

Законопроект конкретизирует перечень документов, обязательных для предъявления иностранными гражданами и лицами без гражданства работодателю при приеме на работу. Сведения о наличии разрешения на рабо-

ПОСЛЕДНИЕ МЕСЯЦЫ ПРИНЕСЛИ МНОГОЧИСЛЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ НОРМ ВСЕХ ОТРАСЛЕЙ РОССИЙСКОГО ПРАВА. ИСКЛЮЧЕНИЕМ НЕ СТАЛО И МИГРАЦИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО. НЕКОТОРЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ НАХОДЯТСЯ НА СТАДИИ ДОРАБОТКИ, ОБСУЖДЕНИЯ ИЛИ РАССМОТРЕНИЯ. НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫЕ ИЗ НИХ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ В ДАННОЙ СТАТЬЕ.

ту, разрешения на временное пребывание и (или) вида на жительство теперь должны быть указаны в трудовом договоре.

С иностранными работниками возможно будет заключать как трудовые договоры на неопределенный срок, так и срочные трудовые договоры. Более того, нововведением станет возможность временного перевода данных лиц на другую работу на срок до одного месяца, но не более одного раза в течение года.

Законопроект также дополняет основания прекращения трудового договора по обстоятельствам, не зависящим от воли сторон, новыми положениями.

Особыми основаниями прекращения трудовых отношений с иностранным работником либо лицом без гражданства будут являться случаи аннулирования документов, дающих иностранным гражданам и лицам без гражданства право на осуществление трудовой деятельности в РФ. Приостановление действия данных документов согласно законопроекту является основанием для отстранения (недопущения) иностранных граждан и лиц без гражданства от исполнения трудовых обязанностей.

Данный законопроект, несомненно, внесет важные изменения в ТК РФ, закрепляя статус иностранных работников, однако сейчас его нормы нуждаются в тщательной доработке и подготовке на рассмотрение в Государственной думе РФ.

Поскольку институт высококвалифицированных специалистов (*далее* – ВКС) успешно действует в России на протяжении уже почти трех лет, по данным Федеральной миграционной службы РФ в России все чаще стала обсуждаться возможность найма компаниями иностранного

руководящего персонала. В этой связи предлагается внести в законодательство понятие ключевого персонала схожее с понятием ВКС, однако, такие работники будут привлекаться в целях замещения руководящих и координирующих должностей и будут вовлечены в сферу услуг, а также должны будут обладать опытом работы в материнской иностранной компании не менее одного года.

Процедура привлечения ключевого персонала будет являться упрощенной и работодателям не потребуется получать разрешение на привлечение и использование иностранных работников, что облегчит командирование иностранных работников в представительства и дочерние компании.

## Запрет заемного труда может стать реальностью

Споры о возможности запрета заемного труда ведутся в России длительное время. Однако не так давно был сделан реальный шаг к разрешению данного вопроса. Комитет Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов рекомендовал к принятию во втором чтении законопроект «О запрете заемного труда». По словам председателя комитета Андрея Исаева, текст закона очень серьезно проработан.

Поскольку зачастую работодатели уклоняются от заключения трудовых договоров с работниками для того, чтобы не выплачивать необходимые пособия, экономить на взносах во внебюджетные фонды, не предоставлять работнику удлиненный отпуск, если того требуют условия труда, они предпочитают привлекать работников из других организаций для выполнения ими основной трудовой функции путем заключения договоров гражданско-правового характера с данными организациями (т.н. «аутстаффинг»).

Законопроектом предлагается подвергнуть запрету определенные случаи использования заемного труда как формы уклонения от предоставления работнику соответствующих гарантий.

Предполагается, что распространенная в российско-германских отношениях практика заключения договоров аутстаффинга в ближайшее время может быть признана незаконной. Предоставлять персонал, в частности, выступая в качестве агентства занятости, не смогут иностранные юридические лица, учреждения или организации и их дочерние компании.

## Иностранцев допустили к розничной торговле

Постановление Правительства РФ от 1 декабря 2012 года № 1243 «Об установлении на 2013 год допустимой доли иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими деятельность в сфере розничной торговли и в области спорта на территории РФ» увеличило квоту на иностранных работников в

розничной торговле алкогольными напитками, включая пиво, до 25% (в отличие от 0% в 2012 году).

Кроме того, ВКС теперь смогут работать руководителями в сфере розничной торговли, в том числе по продаже фармацевтических товаров. Однако их число также будет регулироваться Правительством РФ.

## Ужесточение ответственности за незаконное пребывание на территории РФ

С одной стороны, российский законодатель делает все возможное, чтобы облегчить процедуру оформления пребывания иностранных работников на территории РФ. Так, поправка в ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в РФ» освобождает временно проживающих в России иностранных граждан от необходимости получать разрешение на работу. Таким образом, работодателям более не требуется получение разрешения на их привлечение и использование, а также разрешения на работу для работника.

Однако, несмотря на лояльность норм о привлечении иностранных работников и их трудоустройстве, законодатель усиливает ответственность за незаконное пребывание на территории РФ. Ряд законов, вносящих поправки в Уголовный кодекс Российской Федерации и другие законы, касающиеся режима пребывания иностранных граждан в РФ, устанавливают также меры ответственности за ранее ненаказуемые деяния.

В частности, установлена возможность запрета на въезд в Россию в течение трех лет для иностранных граждан и лиц без гражданства, которые в период своего предыдущего пребывания в России без веских на то оснований (болезнь, смерть близкого родственника и т.п.) не выехали из РФ до истечения тридцати суток со дня окончания срока временного пребывания.

Повысились санкции за повторный незаконный въезд в Российскую Федерацию иностранного гражданина или лица без гражданства, а также за организацию незаконной миграции. Размер штрафа был увеличен с трехсот до четырехсот тысяч рублей.

Повышая уровень ответственности за совершение преступлений в сфере незаконной миграции, законодатель стремится предупредить количество нарушений в данной области.

В целом нововведения в миграционное законодательство призваны повысить привлекательность России для легальных иностранных работников и сократить уровень незаконной миграции. Дождемся результатов на практике!

**Е. И. Балашова, магистр права (ГУ Дрезден)**  
Юрист, управляющий партнер юридической компании «Balashova Legal Consultants»

## Vom richtigen Umgang mit Preisnachweisen

DIE SCHLÜSSELTENDENZEN DER RUSSISCHEN STEUERGESETZGEBUNG FRÜHERER JAHRE WERDEN WOHL AUCH 2013 FORTGEFÜHRT.



Pjotr Popov

Seit Beginn 2012 gelten neue Anforderungen an Preisnachweise bei gruppeninternen Geschäften zu Steuerzwecken. Im laufenden Jahr 2013 müssen schon die ersten Meldungen zu den 2012 abgewickelten Geschäften abgegeben werden. Die Steuerbehörden werden die Gründlichkeit der Dossiers überprüfen, welche von Unternehmen zur Preisbestätigung erstellt wurden.

Die Unternehmen haben jedoch schon jetzt Probleme mit der Bestimmung des Kreises von Geschäften, deren Preise bestätigt werden müssen. Vor kurzem veröffentlichte das russische Finanzministerium eine Erläuterung für die lokalen Steuerbehörden. Darin leitet es diese an, Geschäfte ohne Berücksichtigung von Schwellenwerten zu überprüfen, falls sich Anzeichen einer vorsätzlichen Niedrighaltung von Steuern zeigen. Das bedeutet, dass Unternehmen bei allen riskanten Geschäften besonders achtsam handeln sollten.

Bei der Erstellung von Preisnachweisen soll dafür gesorgt werden, dass ihre objektiven Parameter bei einer Befragung durch Steuerprüfer nachvollziehbar sind. Außerdem sollten diese Parameter im Dossier protokolliert werden, so dass sie beweiskräftig sind: Ein Steuerprüfer muss nicht alle Insider-Details kennen, deshalb ist es besser, wenn diese Details leicht aus den Dokumenten ersichtlich sind.

Die Anwendung von international üblichen Methoden bei der Erstellung von Preisnachweisen ist in Russland noch nicht in vollem Maße möglich: wegen spärlicher Datenquellen zu Marktpreisen einerseits und unvollkommener Regeln zur Erfassung und Rentabilitätsbestimmung vergleichbarer Unternehmen andererseits. Für die Arbeit am Preisnachweis kann neben der Wirtschafts- und Finanz- auch die juristische Abteilung gefragt sein, denn in Sachen der Begründung und Dokumentierung bestimmter Ergebnisse ist rechtliches Geschick unentbehrlich.

Für die Bestimmung einer Steuerstrategie müssen die Unternehmen die rechtlichen Stellungnahmen des Höchsten Arbitragegerichts Russlands (HAG) verfolgen, welches nicht

nur für die Verhandlung konkreter Fälle, sondern auch für die abstrakte Auslegung des Gesetzes zuständig ist.

In der gegebenen Praxis kann eine neue Stellungnahme des HAG die Lage der Steuerzahler in den beendeten Prozessen nicht verschlechtern (Rückwirkungsverbot). Wenn jedoch ein Steuerzahler eine bestimmte Praxis verfolgte und die negative Stellungnahme des HAG nach der Abwicklung des Geschäfts, jedoch vor Beginn des Rechtsstreits erlassen wurde, so ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass die Steuerbehörde dies nutzen wird, um die Geschäfte anzufechten (materiell-rechtliche Rückwirkung). Daraus schließen die Gerichte, dass das Gesetz von Anfang an so verstanden werden konnte und musste.

Im Dezember vergangenen Jahres legte die russische Regierung in der Staatsduma einen Gesetzentwurf vor, der Maßnahmen gegen illegale Finanzgeschäfte enthält. In seiner jetzigen Form wird er das Leben der gesetzestreuenden Steuerzahler eher erschweren, denn nicht alle Maßnahmen sind gründlich durchdacht und verhältnismäßig. Wahrscheinlich wird er jedoch im Laufe der Diskussionen noch wesentlich verändert.



Pjotr Popov

Leitender Jurist im Bereich Steuerpraxis bei der Pepeliaev Group

FOTO: PEPELIAEV GROUP, SXC.HU

## Тренды российского налогового законодательства

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РОССИЙСКОГО НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, ЗАЛОЖЕННЫЕ В ПРЕЖНИЕ ГОДЫ, СКОРЕЕ ВСЕГО, ПРОДОЛЖАТСЯ И В ТЕКУЩЕМ ГОДУ.

Сначала 2012 года действуют новые требования к обоснованию цен внутригрупповых операций в налоговых целях. В 2013 году нужно будет подать первые уведомления о таких операциях – за 2012 год. Далее налоговые органы смогут проверить основательность доосье, собранных компаниями для подтверждения цен.

Однако проблемы у компаний возникают уже с определением круга операций, цены которых нужно подтвердить. Недавно Минфин России издал разъяснение, ориентирующее местные налоговые органы на проверку операций без учета порогов, если есть признаки намеренного занижения налогов. Это означает, что компании должны уделять повышенное внимание любым рискованным операциям.

При обосновании цен необходимо позаботиться о том, чтобы объективные параметры, определяющие цену, были понятны сотрудникам компаний, которых могут опросить проверяющие. Кроме того, эти параметры должны быть зафиксированы в доосье в протокольной форме, дающей документам силу доказательств: налоговый инспектор не обязан знать все детали, известные инсайдеру, и лучше, когда эти детали легко показать в документах.

Применение общепринятых к международной практике методов обоснования цен в России пока не в полной мере возможно: из-за скудности источников данных о рыночных ценах, с одной стороны, и несовершенства правил учета об определении рентабельности сравнимых компаний с другой. Вместе с тем на практике возможны ошибки в обосновании выбора метода. Метод, который ошибочно посчитали неприменимым, может быть «исцелимым» с помощью поправок, в то время, как ошибочно примененный метод может включать ненадежные данные, например, об операциях между двумя взаимозависимыми сторонами.

Для работы по обоснованию цен компаниям могут понадобиться усилия как экономических и финансовых, так и юридических подразделений, так как необходимы

именно правовые навыки обоснования и документирования определенных выводов.

Для определения налоговой стратегии компаниям необходимо отслеживать правовые позиции Высшего арбитражного суда РФ, который уполномочен не только разрешать конкретные дела, но и издавать абстрактные толкования закона.

Часто ВАС РФ формирует подходы, основанные на абстрактных доктринальных принципах и системном понимании права, тогда как нижестоящие суды ориентируются в большей степени на деловую и административную практику. Однако такие подходы иногда приводят к изменению налоговых последствий по сравнению с ожиданиями (например, при «тонкой капитализации» во внутригрупповых займах).

В существующей практике новая позиция ВАС РФ не может ухудшать положение налогоплательщиков в оконченных спорах (запрет процедурной обратной силы). Но если налогоплательщик следовал определенной практике, а отрицательная позиция ВАС РФ появилась после совершения операций, но до рассмотрения спора, то высока вероятность, что налоговый орган сможет оспорить операции, воспользовавшись новой позицией ВАС РФ (материально-правовая обратная сила): суды делают вывод, что так можно и нужно было понимать закон с самого начала.

В декабре прошлого года правительство России внесло в Госдуму законопроект о противодействии незаконным финансовым операциям. В существующем виде он, скорее всего, затруднит жизнь законопослушным налогоплательщикам, так как не все предложенные меры в должной мере продуманы и пропорциональны. В ходе обсуждения может появиться значительное количество поправок.

Петр Попов,  
ведущий юрист налоговой практики «Пепеляев групп»

# Rechtsbeistand der wirtschaftlichen Integration

DAS GERICHT DER EURASISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT MIT SITZ IN MINSK SOLL DIE EINHEITLICHE ANWENDUNG GEMEINSAMER GESETZESAKTE SICHERSTELLEN UND ALS INSTRUMENT ZUM SCHUTZ DER RECHTE UND INTERESSEN DER UNTERNEHMER DIENEN.



Alexander Kosow

Die Hauptaufgabe des Gerichts der Eurasischen Wirtschaftsgemeinschaft (EAWG) ist nach Artikel 8 des EAWG-Gründungsvertrags vom 10. Oktober 2000 die Gewährleistung der Einheitlichkeit

in der Anwendung der Gesetzgebung der Zollunion sowie der EAWG. Dies ist insbesondere für den Außenhandel relevant, weil die Unterschiede in der Rechtspraxis dazu führen, dass die Integrationsaufgaben der Zollunion de facto nicht erfüllt werden. Was nützt eine gemeinsame Zollgesetzgebung, wenn sie in den jeweiligen Ländern unterschiedlich ausgelegt wird?

Das EAWG-Gericht ist dazu aufgerufen, die gerichtliche Kontrolle über die Einhaltung der Zollunions- und der EAWG-Gesetzgebung auszuüben. Die einheitliche Rechtsanwendung soll vom EAWG-Gericht bei Gerichtsverhandlungen sowie durch rechtliche Auslegung internationaler Verträge und Akte der EAWG sowie der Zollunion gewährleistet werden.

Zu berücksichtigen wäre, dass die Zuständigkeit des EAWG-Gerichts und die Verhandlungsordnung je nach Streitgegenstand variieren:

- internationale, im Rahmen der EAWG gültige Verträge sowie Beschlüsse der EAWG-Organe oder
- internationale Verträge, welche die vertragsrechtliche Basis der Zollunion bilden sowie Beschlüsse und Handlungen (beziehungsweise Nicht-Handlung) der Zollunions-Organe.

Internationale, im Rahmen der EAWG gültige Verträge sind Vereinbarungen, welche von den fünf EAWG-Staaten (Russland, Weißrussland, Kasachstan, Tadschikistan und Kirgistan) beschlossen wurden. Solche Vereinbarungen haben für die Zolladministration keine so große Bedeutung wie die vertragsrechtliche Grundlage der Zollunion mit ihrem

Zollkodex, den Vereinbarungen zu Präferenzen und zum Zollwert sowie Beschlüsse der Zollunions-Kommission und der Eurasischen Wirtschaftskommission.

Während Verhandlungen zu Fragen der Umsetzung von Beschlüssen der EAWG-Organe und den in der EAWG gültigen Vertragsbestimmungen nur von Staaten initiiert werden können, können Akte, Beschlüsse und Handlungen der Organe der Zollunion auch von Wirtschaftseinheiten angefochten werden. Außerdem sind die Auslegungen des EAWG-Gerichts von internationalen, im Rahmen der EAWG gültigen Verträgen wie auch der EAWG-Beschlüsse entsprechend dem Status des EAWG-Gerichts nicht verbindlich. Was seine Auslegungen zur Anwendung der Zollunions-Gesetzgebung betrifft, welche auch von Wirtschaftseinheiten angefochten werden können, so besitzen diese einen verbindlichen Charakter. Eine Wirtschaftseinheit hat jedoch nicht das Recht, eine solche Auslegung beim EAWG-Gericht einzufordern.

Das EAWG-Gericht ist darüber hinaus berechtigt, beratende Erklärungen auf Anfrage der EAWG-Staaten, der EAWG- und der Zollunions-Organe sowie der höchsten staatlichen Gerichtsorgane zu erteilen. Im Gegensatz zu den Auslegungen können solche Erklärungen zu allgemeinen Fragen erteilt werden, ohne an einen konkreten Fall gebunden zu sein. Dabei haben sie Empfehlungscharakter.

In folgenden Fällen können sich demnach Wirtschaftseinheiten zum Schutz ihrer Rechte und legitimen Interessen an das EAWG-Gericht wenden:

- 1) Möchte eine Wirtschaftseinheit eine Beschwerde gegen einen konkreten Beschluss der Zollunions-Kommission oder der Eurasischen Wirtschaftskommission (EWK) einlegen, so ist ihr hier ein direkter Rechtsweg über das EAWG-Gericht möglich.
- 2) Möchte eine Wirtschaftseinheit eine Beschwerde gegen einen Beschluss oder eine Handlung der Zollorgane einlegen und es entsteht dabei eine Frage zur Rechtsanwendung der Zollgesetzgebung der Zollunion, so

kann sie beim EAWG-Gericht eine rechtliche Auslegung der betreffenden Bestimmungen der Gesetzgebung beantragen.

Zum ersten Fall muss angemerkt werden, dass im Vertrag über das Klageverfahren der Wirtschaftseinheiten an das EAWG-Gericht eine vorherige Vorsprache bei der Eurasischen Wirtschaftskommission obligatorisch ist. Bevor vor dem EAWG-Gericht geklagt werden kann, muss eine Anfrage an die EWK gestellt werden, warum der jeweilige Beschluss der EWK falsch angewendet wird. Erst nach dem Erhalt einer Antwort beziehungsweise nach Ablauf von zwei Monaten darf die Klage beim EAWG-Gericht eingereicht werden. Wenn man bedenkt, dass die EWK so gut wie keine Erklärungen zur Anwendung der Zollunions-Gesetzgebung an die Wirtschaftseinheiten mehr abgibt, kann man diesen Mechanismus dennoch nutzen, um so eine offizielle Stellungnahme der EWK einzuholen.

Bei der Einholung von Auslegungen des EAWG-Gerichts sollte man beachten, dass der Vertrag über das Klageverfahren der Wirtschaftseinheiten beim EAWG-Gericht es nicht vorsieht, dass die Beschlüsse der ersten, zweiten und dritten Instanz direkt beim EAWG-Gericht eingeklagt werden können. Über dieses Recht verfügen nur höchste Gerichte. Demzufolge hat eine Wirtschaftseinheit nur in der Aufsichtsinstanz das Recht, eine Auslegung zu beantragen.

Es entsteht jedoch ein Problem bei der Umsetzung dieses Rechts. Ein Überblick über die Gerichtspraxis bei Rechtsstreitigkeiten mit Zollbehörden im Jahr 2012 bringt ans Licht: Von mehr als 400 Beschlüssen des Höchsten Arbitragegerichts Russlands wurden lediglich fünf in der Aufsichtsinstanz verhandelt. Ein höchstes staatliches Gerichtsorgan ist bei der Verhandlung eines Falles, der keinen weiteren Berufungen unterliegt, auf Gesuch einer Person nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, eine Expertise des EAWG-Gerichts zur Anwendung der Zoll-Gesetzgebung zu beantragen. Darauf wird in Artikel 3, Punkt 3 des Vertrags über das Klageverfahren der Wirtschaftseinheiten beim EAWG-Gericht hingewiesen.

Bis heute gab es zwei Beschlüsse des EAWG-Gerichts, welche die Berufung passiert haben. Beiden klagenden Wirtschaftseinheiten wurde stattgegeben. Das bezeugt die Unabhängigkeit des EAWG-Gerichts und auch, dass die Russland vertretenden Richter objektiv und nicht im korporativen Interesse ihres Landes befangen handeln. Auf diese Weise legt das Gericht eine objektive und gerechte Anwendung des Zollrechts an den Tag.

#### Alexander Kosow

Leiter der Gruppe für Zollrecht und Regulierung des Außenhandels der Pepeliaev Group

$\pi^g$   
pepeliaev group®

Unternehmen genießen rechtliche Unterstützung von über 180 Rechtsanwälten in drei Niederlassungen der Firma in Moskau, Sankt Petersburg und Krasnojarsk



## THE LAWYER

Nach Meinung des angesehenen internationalen Magazins "The Lawyer" ist

"PEPELIAEV GROUP" die

BESTE RECHTSFIRMA DES  
JAHRES 2012 IN RUSSLAND  
UND DEN GUS-STAATEN

### KOMPLEXE ANWALTSLEISTUNGEN FÜR IHR UNTERNEHMEN:

- STEUERRECHT UND STEUERVERFAHREN
- BAU- UND IMMOBILIENRECHT
- ZOLL- UND AUSSENHANDELSRECHT
- GESELLSCHAFTSRECHT
- SCHLICHTUNGSVERFAHRENSRECHT
- UNTERNEHMENSVERTRETUNG GEGENÜBER BEHÖRDEN UND VOR GERICHTEN SOWIE BEI STRAFVERFAHREN
- WIRTSCHAFTSRECHT, M&A
- MARKEN- UND PATENTRECHT
- INSOLVENZVERFAHREN UND SANIERUNG
- WETTBEWERBSRECHT
- ARBEITS- UND EINWANDERUNGSRECHT

$\pi^g$  | pepeliaev group®

Pepeliaev Group GmbH  
Krasnopresnenskaja nab. 12  
Eingang 7, Welthandelszentrum-II

123610 Moskau, Russland  
E.: info@pgplaw.ru  
T.: +7 495 967 00 07, F.: +7 495 967 00 08

WWW.PGPLAW.RU



# Суд ЕврАзЭС:

## полномочия и практика

ОСНОВНОЙ ЗАДАЧЕЙ СУДА ЕВРАЗЭС, УСТАНОВЛЕННОЙ В СТАТЬЕ 8 ДОГОВОРА ОБ УЧРЕЖДЕНИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА ОТ 10 ОКТЯБРЯ 2000 ГОДА, ЯВЛЯЕТСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЕДИНООБРАЗИЯ ПРИМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА И ЕВРАЗЭС. ЭТОТ ВОПРОС СЕГОДНЯ ОЧЕНЬ ЗЛОБОДНЕВЕН С ТОЧКИ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ, ПОСКОЛЬКУ РАЗЛИЧИЯ В ПРАВОПРИМЕНЕНИИ ВЕДУТ К ТОМУ, ЧТО ЗАДАЧИ ИНТЕГРАЦИИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ТАМОЖЕННЫМ СОЮЗОМ, ДЕ-ФАКТО НЕ ВЫПОЛНЯЮТСЯ. ЧТО ТОЛКУ В ПРИНЯТИИ ЕДИНОГО ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, ЕСЛИ В РАЗНЫХ СТРАНАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ЕГО ПРИМЕНЯЮТ ПО-РАЗНОМУ?

Суд ЕврАзЭС призван осуществлять судебный контроль за соблюдением законодательства Таможенного союза и ЕврАзЭС. Задача по обеспечению единообразного применения законодательства решается Судом ЕврАзЭС при рассмотрении конкретных споров, а также путем толкования международных договоров и актов органов ЕврАзЭС и Таможенного союза.

Следует учитывать, что компетенция Суда ЕврАзЭС и правила рассмотрения споров отличаются в зависимости от того, что является предметом спора:

- международные договоры, действующие в рамках ЕврАзЭС, и решения органов ЕврАзЭС; или
- международные договоры, составляющие договорно-правовую базу Таможенного союза, и решения, действия (бездействия) органов Таможенного союза.

Международные договоры, действующие в рамках ЕврАзЭС, – это соглашения, принятые пятью государствами, входящими в ЕврАзЭС – Россия, Беларусь, Казахстан, Таджикистан и Кыргызстан. Такие соглашения для таможенного администрирования имеют не столь существенное значение, как договорная правовая база Таможенного союза, куда входит и Таможенный кодекс ТС, и соглашения, касающиеся преференций, таможенной стоимости, и решения Комиссии Таможенного союза и Евразийской экономической комиссии (ЕЭК).

Если споры по вопросам реализации решений органов ЕврАзЭС и положений договоров, действующих в рамках ЕврАзЭС, могут инициировать только государства, то акты, решения, действия (бездействие) органов Таможенного союза могут оспаривать и хозяйствующие субъекты.

Кроме того, в соответствии со Статутом Суда ЕврАзЭС толкования международных договоров, действующих в рамках ЕврАзЭС, и решений органов ЕврАзЭС, кото-

рые может давать Суд ЕврАзЭС, не имеют обязательно характера. Что касается толкований Суда ЕврАзЭС по применению таможенного законодательства Таможенного союза, которые также могут быть инициированы хозяйствующими субъектами, то такие толкования имеют обязательный характер. Хозяйствующий субъект не имеет права самостоятельно обратиться в Суд ЕврАзЭС для получения такого толкования.

Суд ЕврАзЭС вправе также выдавать консультативные разъяснения по запросам государств, входящих в ЕврАзЭС, органов ЕврАзЭС и Таможенного союза, а также высших судебных органов власти. В отличие от толкований такие консультативные разъяснения могут быть даны по общим вопросам, без привязки к конкретному делу. При этом они носят рекомендательный характер.

Таким образом, хозяйствующие субъекты могут использовать Суд ЕврАзЭС для защиты своих прав и законных интересов в следующих случаях:

- 1) при обжаловании конкретного решения Комиссии Таможенного союза (КТС) или Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), хозяйствующий субъект может самостоятельно обратиться в Суд ЕврАзЭС;
- 2) если хозяйствующий субъект обжалует решение, действие (бездействие) таможенных органов и возникает вопрос о применении положений таможенного законодательства Таможенного союза, то хозяйствующий субъект вправе ходатайствовать об обращении в Суд ЕврАзЭС для получения толкования таких положений.

По первому случаю необходимо отметить, что Договором об обращении в Суд ЕврАзЭС хозяйствующих субъектов установлена обязательная предварительная процедура обращения в ЕЭК. Перед тем как обращаться в



Председательствующий судья-докладчик Смирнов Е.А. докладывает обстоятельства дела перед выступлением сторон.

Суд ЕврАзЭС, нужно направить запрос в ЕЭК, почему то или иное решение ЕЭК (КТС) применяется неправильно и, получив ответ (или не получив его в течение двух месяцев), можно обратиться в Суд ЕврАзЭС. Учитывая, что в настоящее время ЕЭК фактически прекратила давать разъяснения по запросам хозяйствующих субъектов о применении таможенного законодательства Таможенного союза, можно воспользоваться данным механизмом для получения официальной позиции ЕЭК.

Относительно получения толкования Суда ЕврАзЭС следует учитывать, что Договором об обращении в Суд ЕврАзЭС хозяйствующих субъектов не предусмотрено, что арбитражные суды первой, второй, третьей инстанций могут напрямую обратиться в Суд ЕврАзЭС. Таким правом обладают только высшие судебные инстанции. Соответственно, право обратиться за толкованием возникает у хозяйствующего субъекта, только если он дошел до надзорной инстанции. Но здесь возникает проблема с реализацией данного права. Обзор судебной практики по спорам с таможенными органами за 2012 год показал следующую статистику: из более 400 решений арбитражных судов ВАС России в надзорной инстанции рассмотрел по существу только

пять. В Договоре об обращении в Суд ЕврАзЭС хозяйствующих субъектов прямо указано: если высший судебный орган власти рассматривает дело, решение по которому не подлежит дальнейшему обжалованию, он по ходатайству лица не вправе, а обязан передать в Суд ЕврАзЭС запрос о получении заключения о применении таможенного законодательства (статья 3, пункт 3).

На сегодня принято два решения Суда ЕврАзЭС (от 5.12.2012 и 15.11.2012), которые прошли апелляционную инстанцию, и оба заявления хозяйствующих субъектов были удовлетворены. То есть первая практика свидетельствует, что Суд ЕврАзЭС действительно независимый орган и, более того, судьи, представляющие РФ, также высказывают достаточно объективные позиции, не защищая корпоративные интересы своего государства. Таким образом, демонстрируется практика справедливого объективного подхода при применении таможенного законодательства.

**Александр Косов,**  
руководитель группы таможенного права и  
внешнеторгового регулирования «Пепеляев групп»

# Oberstufe

## des Nahverkehrs

### SCHWEIZER BAUEN DOPPELSTOCKZÜGE FÜR MOSKAUER FLUGHAFENZUBRINGER

DER RUSSISCHE BAHNBETREIBER AEROEXPRESS ERSETZT AB 2015 SEINEN GESAMTEN ZUGBESTAND, UM DEN STEIGENDEN FAHRGASTZAHLEN IM SHUTTLEVERKEHR ZWISCHEN DER MOSKAUER INNENSTADT UND DEN FLUGHÄFEN DOMODEDOWO, SCHEREMETJEWU UND WNUKOWO RECHNUNG ZU TRAGEN. DER AUFTRAG FÜR 24 NEUE TRIEBZÜGE GING AN DIE SCHWEIZER STADLER RAIL AG. DAS BESONDERE DARAN: ERSTMALS FÜR RUSSLAND HANDELT ES SICH DABEI UM DOPPELSTOCKWAGEN.

An der Ausschreibung um die 350 Millionen Euro teure Bestellung hatten sich auch Siemens aus Deutschland, Alstom aus Frankreich und Skoda aus Tschechien beteiligt. Weitere Bewerber waren bereits durch die Vorauswahl gefallen, darunter die russische Transmaschholding. In einem ihrer Tochterbetriebe wird östlich von Moskau die jetzige Ausführung des Aeroexpress gebaut.

Dass die Wahl auf die Schweizer Stadler Rail AG fiel, dürfte nicht zuletzt daran liegen, dass ihre Nah- und Regionalzüge vom Typ „Flirt“ bereits in Norwegen, Finnland und Estland im Einsatz sind und also unter ähnlichen klimatischen Verhältnissen funktionieren. Von seinem Doppelstockzug „Kiss“, der als Plattform für den Aeroexpress dienen wird, hat Stadler bisher 170 Stück verkauft, unter anderem nach Deutschland. Die russische Breitspur bringt allerdings Modifikationen bei den Abmaßen mit sich: Der Zug wird 60 Zentimeter breiter und 74 Zentimeter höher als das Original, aus Sicht der Passagiere also deutlich geräumiger. Wie im Flugzeug soll sich der Kunde zwischen Business- und Economy-Klasse entscheiden können. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 160 Kilometer pro Stunde angegeben. Es ist das erste Projekt für Doppelstockwagen in Russland.

Stadler liefert zunächst 16 Züge mit vier und acht Züge mit sechs Wagen nach Moskau. Die Bestellung umfasst außerdem eine Option auf 13 weitere Züge. Gebaut wer-



**Aufgestockt: In zwei Jahren sattelt der Aeroexpress auf neue Triebzüge um – in XXL.**

den soll der neue Aeroexpress zum Teil in der Schweiz, zum Teil in Weißrussland. Bei Minsk entsteht derzeit ein ohnehin geplantes Schienenfahrzeugwerk, das im Herbst seinen Betrieb aufnimmt. An dem entsprechenden Joint Venture mit der weißrussischen Belkommunmasch hält Stadler 60 Prozent der Anteile. Das Werk soll hauptsächlich Stadlers Bestseller „Flirt“ produzieren. Einige Exemplare davon sind bereits in Weißrusslands Eisenbahnnetz unterwegs.

Der russische Bahnbetreiber Aeroexpress, an dem die Russische Eisenbahn (RSChD) mit 50 Prozent beteiligt ist, will durch die neuen Doppelstockzüge Entlastung im Pendelverkehr zwischen den Moskauer Bahnhöfen und Flughäfen schaffen. 2008 hatte er auf den drei Strecken nach Domodedowo, Scheremetjewo und Wnukowo noch 3,9 Millionen Passagiere befördert. Im vergangenen Jahr waren es bereits 14,9 Millionen. Allein gegenüber 2011 stieg das Fahrgastaufkommen um 20,9 Prozent. Ein Ende des Wachstums ist bisher nicht abzusehen. Für 2015 prognostizieren Experten den drei Flughäfen 77 Millionen Reisende im Jahr. Heute sind es 56 Millionen. Auch der Aeroexpress schießt damit durch die Decke – in jeder Beziehung.

FOTO: STADLER

# Второй этаж

## для электрички

С 2015 ГОДА ИЗ-ЗА РАСТУЩЕГО ПАССАЖИРОПОТОКА НА СООБЩЕНИЯХ МЕЖДУ СТОЛИЦЕЙ И МОСКОВСКИМИ АЭРОПОРТАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР «АЭРОЭКСПРЕСС» ОБНОВИТ ПАРК Поездов. 24 НОВЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА ПОСТАВИТ ШВЕЙЦАРСКАЯ STADLER RAIL AG.

В тендере на поставку электропоездов на сумму 350 млн. евро участвовала германская Siemens французская Alstom и чешская Skoda. Остальные претенденты вышли из борьбы на предварительном этапе, среди них и – «Трансмашхолдинг», выпускающий нынешние электропоезда «Аэроэкспресса».

Пригородные поезда швейцарской Stadler Rail AG fiel уже используются в схожих климатических условиях в Норвегии, Финляндии и Эстонии. Прототипом будущей электрички «Аэроэкспресса» послужил двухэтажный электровагон модели «Kiss», которая будет адаптирована под широкую русскую колею: таким образом, российская

модификация вагона будет на 60 сантиметров шире и на 74 сантиметра выше и разделяться на бизнес- и эконом-классы. Это будут первые двухъярусные поезда в России.

При помощи новых поездов «Аэроэкспресс», половина акций которого принадлежат РЖД, планирует разгрузить сообщение между столичными вокзалами и аэропортами: если в 2008 году аэроэкспрессами воспользовались 3,9 миллиона пассажиров, то в 2012 году их стало почти 15 миллионов. И это далеко не предел: по прогнозам экспертов, количество столичных авиапассажиров вырастет с нынешних 56 до 77 миллионов. А это означает, что и «Аэроэкспресс» будет стремительно расти – и вверх, и вширь.

## Betriebsrenten in Russland



Wenn Sie eine Betriebsrente anbieten,  
stehen Sie im Arbeitsmarkt  
**in der ersten Reihe!**



Weichen falsch gestellt? Bei der Russischen Bahn sinkt die Transportgeschwindigkeit im Güterverkehr – nicht zum ersten Mal. Vor dem Hintergrund ehrgeiziger Ziele im Welthandel wird die Langsamkeit so langsam kritisch.

Achtung,

# Bummelzug!

RUSSLAND WILL MIT SEINEM SCHIENENNETZ AM WACHSENDEN HANDEL ZWISCHEN EUROPA UND ASIEN MITVERDIENEN. DAS IST NUR NAHELIEGEND, VEREINT DAS LAND DOCH SELBST BEIDE KONTINENTE IN SICH. DOCH BISHER WIRD ÜBER DIE TRANSIBIRISCHE EISENBAHN ERST EIN PROZENT DER WARENSTRÖME ABGEWICKELT. DER GÜTERVERKEHR AUF DER SCHIENE IST TEURER ALS AUF SEE UND DESHALB NUR BEI ERHEBLICHEM ZEITGEWINN RENTABLER. GERADE DIE GESCHWINDIGKEIT SPRICHT BISHER ALLERDINGS GEGEN RUSSLAND. INKLUSIVE ALLER STANDZEITEN SCHAFFTEN DIE WAGGONS 2012 IM SCHNITT GERADE EINMAL 9,1 KILOMETER PRO STUNDE. DAS IST DER NIEDRIGSTE WERT SEIT 15 JAHREN.

Wenn der Internationale Währungsfonds (IWF) Recht behält, dann löst China vielleicht schon 2016 die USA als führende Wirtschaftsmacht der Welt ab. Eine Schlüsselrolle im Warenverkehr mit diesem lukrativen Wachstumsmarkt könnten die Russischen Eisenbahnen (RSchD) spie-

len. Doch ausgerechnet jetzt sind die Kapazitäten beim Staatskonzern, der zu den drei größten Transportunternehmen der Welt gehört, nicht steigend, sondern fallend.

Die Frachtguttonnage lag im Februar 2013 mit 93,9 Millionen Tonnen um 3,2 Prozent unter dem Ergebnis des

FOTO: THOKUNDEL

See and be seen. And build your good business on our good service.

## techtexsil RUSSIA symposium

International Techtexsil Russia Symposium for Technical Textiles, Nonwovens and Protective Clothing

18-19 April 2013  
Hotel «Renaissance Moscow Monarch Center»  
Moscow  
www.techtexsil.ru

## NAMM musikmesse RUSSIA

International Fair for Musical Instruments, Sheet Music, Music Production and Music Business Connections

16-19 May 2013  
IEC «Expocentre»  
Moscow  
www.namm-musikmesse.ru

## prolight+sound NAMM RUSSIA

International Fair of Technologies and Services for Events and Entertainment

16-18 May 2013  
IEC «Expocentre»  
Moscow  
www.prolight-namm.ru

## automechanika MOSCOW

International Trade Fair for Automotive Parts, Equipment and Service Suppliers

26-29 August 2013  
IEC «Crocus Expo»  
Moscow  
www.automechanika.ru

## paperworld RUSSIA

The world of paper, office supplies and stationery

24-26 September 2013  
IEC «Expocentre»  
Moscow  
www.paperworld.messefrankfurt.ru

## heimtextil RUSSIA

International Trade Fair for Hometextiles, Floor Coverings and Interior Furnishings

25-27 September 2013  
IEC «Crocus Expo»  
Moscow  
www.heimtextil.ru

## texcare forum RUSSIA

International Forum for Modern Textile Care

8-9 October 2013  
IEC «Expocentre»  
Moscow  
www.texcare.messefrankfurt.ru

## INTERLIGHT MOSCOW

powered by light+building

International Trade Fair for Decorative and Technical Lighting, Electrical Engineering, Home and Building Automation

5-8 November 2013  
IEC «Expocentre»  
Moscow  
www.interlight.messefrankfurt.ru

Messe Frankfurt RUS  
Leningradsky Prospect, 39A  
125167 Moscow, Russia  
Tel: +7 (495) 649 87 75  
Fax: +7 (495) 649 87 85



www.messefrankfurt.ru





Vorjahreszeitraums. Die Verkehrsleistung schrumpfte um 3,8 Prozent auf 163,8 Milliarden Tonnenkilometer. Ausschlaggebend dabei war, dass der Transport von Ölprodukten sowie Baumaterialien um 2,4 beziehungsweise 11,7 Prozent einbrach. Diese Güter machen traditionsgemäß einen erheblichen Anteil des Gesamtvolumens aus, weil Russland einerseits eine der größten Ölnationen der Welt ist, andererseits über einen starken Bausektor verfügt.

Besonders schmerzlich ist der Rückgang beim Baumentalientransport. Für dieses Geschäft sind die Rahmenbedingungen eigentlich günstig. Russland bereitet sich auf die Olympischen Winterspiele in Sotchi 2014 und auf die Fußball-WM 2018 im gesamten Land vor. Das ist mit zahlreichen Infrastrukturprojekten verbunden, was sich in den Bilanzen der RSchD allerdings nicht in dem Maße niederschlägt, wie es zu erwarten wäre.

Im Zuge einer Bahnreform wurde in Russland seit 2003 der Bestand an Güterwaggons privatisiert. Die Staatsbahn ist jedoch weiterhin Monopolist bei den Lokomotiven, so wie sie auch das Schienennetz kontrolliert. Einige Probleme haben sich seitdem sogar noch verschärft. So legte ein Waggon im Jahre 2012 durchschnittlich 219 Kilometer am Tag zurück. Das ergibt eine Transportgeschwindigkeit von 9,1 Kilometern pro Stunde – weniger als in den 70er Jahren. Sogar ein Fahrradkurier kommt schneller voran.

Allerdings schließt dieser Wert, mit dem Russland im Weltmaßstab weit abgeschlagen ist, die Zusammenstellung der Züge, sämtliche Standzeiten auf der Strecke und die Entkopplung am Zielort ein. Die reine Verkehrsgeschwindigkeit lag nach RSchD-Angaben 2012 bei 45,2 km/h und damit auf dem Niveau der USA.

Die Transportgeschwindigkeit fiel demgegenüber auf ihr Minimum seit 1997, als sie mit 8,3 km/h noch geringer ausgefallen war. Seitdem konnte ein leichter Anstieg bis auf 11,6 km/h verzeichnet werden. Doch seit 2010 ist die Zahl wieder rückläufig. 2011 betrug sie 10,3 km/h.

Das russische Transportministerium hat eine Strategie vorgelegt, der zufolge die Geschwindigkeit in den kommenden Jahren sukzessive wachsen soll: bis 2015 auf 11,3 km/h, bis 2020 auf 12,1 km/h und bis 2030 auf 13,3 km/h. Die RSchD geht für 2030 sogar von 14,6 km/h aus. Dafür sollen unter anderem die Vereinheitlichung der Tarife und der Übergang zu einer kalendarischen Planung der Gütersendungen sorgen.

Doch das ist Zukunftsmusik. Im Hier und Heute belasten die Defizite beim Güterverkehr nicht nur die Wirtschaft als Ganzes, sondern spiegeln sich auch in den Bilanzen der Unternehmen wider. Das Logistikinstitut der Moskauer Höheren Wirtschaftsschule hat vorgerechnet, dass ein Fünftel der Produktionskosten in der Industrie durch den Transport entstehen. Der weltweite Mittelwert liegt bei 10,9 Prozent. China kommt auf 13 Prozent.

Internationalen Beobachtern sind solche Wettbewerbsnachteile nicht entgangen. Im Logistik-Performance-Index (LPI) der Weltbank belegt Russland aktuell Platz 95 von 155 Ländern und kann sich bei keinem der sechs Einzelkriterien sonderlich auszeichnen: Bei der Infrastruktur steht Rang 97 zu Buche, bei der Pünktlichkeit Rang 94, bei internationalen Sendungen Rang 106. Besonders schlecht schneidet Russland mit Platz 134 beim Zoll ab.

Das Ergebnis deckt sich mit dem „Doing Business“ Index, der ebenfalls von der Weltbank herausgegeben wird. Beim Indikator „Grenzüberschreitender Handel“ findet sich Russland auf Platz 162 von 185 Staaten wider – zwischen Äthiopien und der Elfenbeinküste. Der Export nimmt demnach 21 Tage in Anspruch und erfordert acht Dokumente. Beim Import sind es gar 36 Tage und elf Dokumente. Zum Vergleich: Für Deutschland fallen je sieben Export- und Importtage an sowie vier beziehungsweise fünf Dokumente, während die Kosten bei weniger als einem Drittel dessen liegen, was Russland verlangt.

Eine Empfehlung für die russischen Ambitionen, zur Handelsmagistrale zwischen Europa und Asien zu werden, sieht sicher anders aus.

SEBASTIAN BECKER, TINO KÜNZEL

### Stau im Schienennetz und andere Gründe

Die Langsamkeit des Güterverkehrs in Russland führt die RSchD auf die Überlastung der Schienenwege zurück: Einerseits seien 900 000 Waggons für die Bewältigung des Güteraufkommens völlig ausreichend, es würden aber mehr als 1,1 Millionen Waggons eingesetzt. Zweitens sei die Infrastruktur heutigen Anforderungen nicht gewachsen, heißt es in einer Presseerklärung.

Experten weisen darauf hin, dass es in Russland gegenwärtig 7 000 bis 8 000 Kilometer einspurige Strecken gibt und die Zahl wegen des Verschleißes vorhandener Gleise eher noch zu wachsen droht. Demgegenüber wurden 2012 lediglich 200 Kilometer Schienennetz um ein zweites Gleis erweitert.

Als weiterer Grund wird häufig die Schließung zahlreicher Güterbahnhöfe in den 90er Jahren genannt, weil damals der Verkehr zurückging und die Betriebskosten so nicht mehr zu vertreten waren. Heute fehlen sie.

Zeitverluste sind auch damit verbunden, dass die Waggons eines Güterzugs oft verschiedene Ausgangs- oder Zielorte haben. Der Zug legt auf der Strecke deshalb diverse Stopps ein, so dass Waggons an- oder wieder abgekoppelt werden können. Das verlängert die Gesamtfahrzeit teils erheblich.

## Внимание, нескорый поезд

РОССИЯ ПРЕДОСТАВЛЯЕТ СВОИ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ, ЧТОБЫ ЗАРАБОТАТЬ НА РАСТУЩЕМ ОБЪЕМЕ ТОРГОВЛИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ. ОНО И ПОНЯТНО, ВЕДЬ СТРАНА НЕ ТОЛЬКО ОБЪЕДИНЯЕТ ГЕОГРАФИЧЕСКИ, НО И ВОПЛОЩАЕТ В СЕБЕ ОБА КОНТИНЕНТА. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ПО ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ПЕРЕВОЗЯТ ЛИШЬ ОДИН ПРОЦЕНТ ОБЩЕГО ТОВАРНОГО ПОТОКА – ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ СТОЯТ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПО ВОДЕ, И РЕНТАБЕЛЬНЫ ТОЛЬКО В СЛУЧАЕ СИЛЬНОГО ВРЕМЕННОГО ПРЕИМУЩЕСТВА. НО ИМЕННО СКОРОСТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК – ГЛАВНЫЙ АРГУМЕНТ ПРОТИВ РОССИИ: В 2012 ГОДУ СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ТОВАРНЫХ СОСТАВОВ БЫЛА 9,1 КМ/Ч. ЭТО САМЫЙ НИЗКИЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 15 ЛЕТ.

Если прогнозы Международного валютного фонда (МВФ) сбываются, к 2016 году Китай опередит США и станет ведущей экономикой мира. Ключевую роль в товарообороте Европы с этим высокоприбыльным, быстрорастущим рынком могли бы сыграть Российские железные дороги (РЖД). Однако показатели госкорпорации, входящей в тройку крупнейших логистических компаний мира, последнее время не растут, а падают.

Грузовой тоннаж в феврале 2012 г. составил 93,9 млн тонн. Это на 3,2 процента меньше, чем за тот же период прошлого года. Сократился и объем перевозок – на 3,8 процента или до 163,8 млрд. тонн на километр. Причиной тому стало сокращение объема перевозок ГСМ и стройматериалов на 2,4 и на 11,7 процента соответственно. Россия – одна из крупнейших нефтяных держав с сильным строительным сектором, и эти грузы составляли значительную часть общего объема грузоперевозок.



Потеря времени происходит в основном на сортировочных станциях, как здесь во Владивостоке.

Особо болезненным оказался спад перевозок стройматериалов вопреки выгодной рыночной конъюнктуре: Россия готовится к Олимпийским играм в Сочи в 2014 году и к Чемпионату мира по футболу в 2018 году, на этих стройках завязаны многочисленные инфраструктурные проекты, что, однако, отражается на бизнесе РЖД не в той мере, в какой этого можно было бы ожидать.

В ходе реформы РЖД, начатой в 2003 году, был приватизирован парк товарных вагонов. Однако, РЖД сохранила за собой монополию на локомотивы и сеть железнодорожных путей. После этого проблемы со скоростью грузоперевозок обострились еще сильнее. Так, в 2012 году каждый товарный вагон преодолевал в среднем 219 километров за сутки, что составляло среднюю скорость состава 9,1 км/ч. Этот показатель даже ниже, чем в 70-е годы. Велокурьер и тот едет быстрее.

По этому показателю Россия существенно отстала от мировых стандартов. Правда, он включает и время на формирование составов, все остановки и стоянки по пути следования, а также расстыковку по прибытии. Сами поезда, разумеется, едут быстрее: по данным РЖД, в 2012 г. средняя скорость грузовых поездов составила 45,2 км/ч, что соответствует средним скоростным показателям американских железных дорог.

Тем не менее средняя скорость грузоперевозок достигла своего минимума после 1997 года, когда она составила всего 8,3 км/ч. В промежутках этот показатель возрастал до 11,7 км/ч, но после 2010 года цифры вновь пошли вниз.

Минтранс РФ предложил проект программы развития грузового транспорта, согласно которой скорость грузоперевозок должна постепенно возрастать – к 2015 году до 11,3 км/ч, к 2020 до 12,1 км/ч, а к 2030 до 13,3 км/ч. В



**Виноват стрелочник? Скорость грузоперевозок на российских железных дорогах падает не впервые. На фоне честолюбивых планов РЖД занять лидерские позиции в мировой торговле такая медлительность немедленно может стать фатальной.**

самых РЖД к 2030 году планируют увеличить скорость до 14,6 км/ч. Обеспечить этот прирост компания собирается через введение единых тарифов и переход на календарное планирование.

Но все эти меры существуют пока только на бумаге. В существующей реальности недостатки грузового сообщения обременяют не только российскую экономику в целом, но и отражаются на балансе компаний. Так, институт логистики Московской высшей школы экономики подсчитал, что одна пятая часть всех производственных издержек промышленности приходится на транспорт. Эта цифра почти в два раза выше средних мировых показателей (10,9 процентов) и намного выше показателей Китая (13 процентов).

На эти конкурентные недостатки указывают и международные наблюдатели. В индексе эффективности логистики (Logistik-Performance-Index (LPI) Всемирного банка Россия заняла 95 место в рейтинге из 155 стран. По инфраструктуре она заняла 97 место, по пунктуальности – 94, по международной доставке 106. Еще хуже обстоят дела в вопросах таможенного оформления. Здесь Россия заняла аж 134 место.

Эти результаты совпадают с данными индекса «о ведении бизнеса» (Doing Business Index), который также издается Всемирным банком. По индикатору «межграничная торговля» Россия оказалась на 162 месте из 185 – между Эфиопией и Кот-д'Ивуар. По данным индекса, в России оформление товара на экспорт занимает 21 день и требует восемь документов. В случае импорта товара и того больше – 36 дней и одиннадцать документов. Для сравнения: в Германии на импорт и экспорт уходит по семь дней и требуется от четырех до пяти документов, а расходы на эти процедуры составляют треть российских.

Вряд ли эти рейтинги могут считаться рекомендацией российским амбициям по становлению торговой магистралью между Европой и Азией.

СЕБАСТИАН БЕККЕР, ТИНО КЮНЦЕЛЬ

### Пробки на железных дорогах и другие проблемы

Замедление грузовых перевозок в России РЖД объясняют перегрузкой железнодорожных путей: по официальным данным, 900 000 товарных вагонов было бы достаточно для решения всех транспортных задач, однако в реальности используются более 1,1 млн. вагонов. Одновременно, как гласит один пресс-релиз, «нынешняя инфраструктура не соответствует современным требованиям».

Эксперты давно указывают и на те 7 000 или 8 000 километров российских однопутных железнодорожных участков, чья изношенность только растет. Однако за 2012 год только 200 километров однопутных участков были расширены до двухпутной линии.

Другой часто называемой проблемой российских железных дорог является закрытие грузовых станций в 90-х из-за сокращения товарных потоков. Сегодня эти потоки восстановились, станций же по-прежнему нет.

Временные задержки связаны еще и с тем, что отдельные вагоны в одном товарном составе могут иметь разные цели назначения, из-за чего поезд вынужден часто останавливаться для стыковки и расстыковки вагонов, что существенно увеличивает продолжительность его движения.

*Пенсионеры — это наш профиль*



*«Ахакхий Ахакиевич имел обыкновение со всякого истрачиваемого рубля откладывать по грошу в небольшой ящичек, запертый на ключ, с прорезанною в крышке дырочкой для бросания туда денег. По истечении всякого полугодия он ревизовал накопившуюся медную сумму и заменял ее мелким серебром. Так продолжал он с давних пор...»*

**Пенсионные технологии с 1842 года значительно изменились!**

 **Райффайзен  
ПЕНСИОННЫЙ ФОНД**  
[www.npfraiffeisen.ru](http://www.npfraiffeisen.ru)

**НПФ «Райффайзен»  
Лицензия ФСФР России  
№ 67/2 от 16.04.2004**

# Das Drehkreuz für die Schiene

DER GIGANTISCHE RANGIERBAHNHOF INSKAJA SOLLTE SOGAR EINEN ATOMKRIEG ÜBERSTEHEN

NOWOSIBIRSK. STADTTEIL ERSTER MAI. JEDER GÜTERZUG, DER VON WEST- NACH OSTRUSSLAND ROLLT UND VIELLEICHT WEITER BIS NACH CHINA, KOMMT HIER DURCH. ZWISCHEN ZWEI WOHNGBIETEN, AUF EINER FLÄCHE VON ACHT MAL DREI KILOMETERN, GEHEN EISENBAHNFANS DIE AUGEN ÜBER. DENN WAS SIE VOR SICH HABEN, IST EINER DER GRÖSSTEN RANGIERBAHNHÖFE DER WELT: DIE STATION INSKAJA.

Und der Winter? Die ausländischen Journalisten müssen das wahrscheinlich fragen. Schön und gut, dass sie gerade eine Fußgängerbrücke betreten haben, von der aus ihr Blick auf ein spektakuläres Bahndelta mit 126 Gleisen fällt, schön und gut, dass gerade Sommer ist und sie sich im vermeintlich kalten Russland die Schweißperlen von der Stirn wischen, trotzdem: Wie soll man den Lesern in Hongkong, Spanien oder Tschechien von der Station Inskaja erzählen, ohne den berühmten sibirischen Winter ins Spiel zu bringen?

Alexej Sibilew schaut fast mitleidig auf die Ausländer vor ihm, die mit gezückten Notizblöcken darauf hoffen, dass er es in ihren Artikeln schneien lässt. Und Sibilew enttäuscht sie nicht. Die Russische Bahn hat dem stellvertretenden Stationsleiter für operative Arbeit aufgetragen, diesem neugierigen Völkchen seinen Arbeitsplatz zu zeigen: einen der größten Rangierbahnhöfe von Russland und der Welt.

Wie er so erwartungsvoll angesehen wird, steht in Sibilews Gesicht geschrieben: Jetzt will ich euch mal was erzählen. Dann legt er los. Der Winter, pah! Das mag in Polen ein Problem sein, „dort bricht schließlich beim ersten Frost gleich alles zusammen“. Aber hier doch nicht: „Uns hat man darauf vorbereitet, dass der Betrieb auch unter den Bedingungen eines Atomkrieges weitergehen muss. Da werden wir ja wohl mit dem Winter fertig werden.“ Die Kälte sei sogar produktiv, bei Minusgraden würde besser gearbeitet. Die Leute müssten sich doch irgendwie aufwärmen.

Letzteres soll vermutlich ein Scherz sein, vielleicht aber auch nicht. Wer kann sie schon entschlüsseln, die rätselhafte russische Seele? Fest steht wohl, dass Sibilew die Atomkriegsszenarien aus sowjetischer Zeit nur vom Hörensagen kennen kann. Er ist 33 Jahre alt. Als die Sowjetunion zu existieren aufhörte, ging er noch in die Grundschule.

Sibilew ist ein dankbarer Gesprächspartner für die Journalisten. Er liefert ihnen in kompakter Form die Fakten, die sie brauchen. Dass in der Station fünf Eisenbahnstrecken zusammenlaufen. Dass sie ein Umschlagplatz für 30 Prozent der russischen Kohle ist, nämlich die aus dem Kusbass. Dass der Anteil des Transitverkehrs vom und ins Ausland bereits bei 40 Prozent liege – Tendenz steigend.

Täglich werden am östlichen Stadtrand von Nowosibirsk 200 Züge verschluckt und wieder ausgespuckt, während zwischendurch bei einem Großteil die Waggonkette zerlegt und neu zusammengesetzt wird. Das ist der Sinn und Zweck eines Rangierbahnhofs: Manche Züge fahren auch durch, doch bei den meisten werden Waggons ab- oder angehängt, je nach deren Bestimmungsort.

Inskaja fertigt auf diese Weise pro Tag 15000 bis 20000 Waggons ab. Vor der Krise von 2008 waren es bis zu 24000 Waggons. „Wir haben also noch Potenzial nach oben“, sagt Sibilew. Dann ist es wieder Zeit für einen Spruch. Diesmal geht es um die Lokomotiven. „Unsere sind wie Kalaschnikows, nicht totzukriegen. Eure frieren bei jedem bisschen ein.“ Die ausländische Presse schreibt feixend mit. So hat sie sich das vorgestellt. Man musste nur nach dem Winter fragen. тк



# Вертушка на рельсах

ГИГАНТСКАЯ СОРТИРОВОЧНАЯ СТАНЦИЯ ИНСКАЯ ДОЛЖНА ПЕРЕЖИТЬ ДАЖЕ АТОМНУЮ ВОЙНУ

НОВОСИБИРСК. ПЕРВОМАЙСКИЙ РАЙОН. ЗДЕСЬ ПРОЕЗЖАЮТ ВСЕ ТОВАРНЫЕ ПОЕЗДА, СЛЕДУЮЩИЕ С ЗАПАДА РОССИИ НА ЕЕ ВОСТОК, И, ВОЗМОЖНО, ДАЛЬШЕ В КИТАЙ. МЕЖДУ ДВУМЯ ЖИЛЫМИ КВАРТАЛАМИ, НА ПЛОЩАДИ РАЗМЕРОМ ВОСЕМЬ НА ТРИ КИЛОМЕТРА РАЗВОРАЧИВАЕТСЯ ЗРЕЛИЩЕ, СПОСОБНОЕ ЗАСТАВИТЬ СВЕТИТЬСЯ ГЛАЗА ВСЕХ ПОКЛОННИКОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ТАК КАК, ТО, ЧТО ОНИ ЗДЕСЬ ВИДЯТ, – ОДНА ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ СОРТИРОВОЧНЫХ СТАНЦИЙ В МИРЕ: СТАНЦИЯ ИНСКАЯ.

А как же зима? Об этом иностранные журналисты должны рассказать. Неважно, что сейчас они стоят на пешеходном мосту, с которого им открывается потрясающий вид на железнодорожную дельту, где сходятся 126 путей. Неважно, что сейчас лето, и они в якобы холодной России стирают капли пота со лба. Все равно: как можно рассказывать читателям в Гонконге, Испании или Чехии о станции Инская, не упомянув при этом знаменитую сибирскую зиму?

Алексей Сибилев едва ли не с жалостью смотрит на иностранцев, которые стоят перед ним с раскрытыми блокнотами и надеждой на обильный снегопад для своих будущих статей. И Сибилев их не разочаровывает. РЖД разрешила ему, заместителю начальника станции, показать этому любопытному народу место его работы: один из самых крупных сортировочных вокзалов в России и в мире.

Словно бы в ответ на полные ожидания взгляды журналистов, на его лице написано: «А сейчас я вам кое-что расскажу». И он начинает: «Подумаешь, зима! Это в Польше может быть проблема, там при первых морозах уже все разваливается. Но только не у нас. Нас готовили к тому, что работа должна идти даже в условиях атомной войны. Так что с зимой-то мы уж как-нибудь справимся». По его словам, холода даже повышают продуктивность, потому что при минусовых температурах люди лучше работают. Надо же им как-то согреться.

Последнее, скорее всего, шутка, а, может быть, и не совсем. Кто ее поймет, эту загадочную русскую душу? Ясно одно, что Сибилев может знать о сценариях атомной войны советских времен только понаслышке. Ему 33 года. Когда Советский Союз перестал существовать, он еще ходил в начальную школу.

Сибилев – благодарный собеседник для журналистов. Он в сжатой форме поставляет те факты, которые им нужны. Что на станции сходятся пять направлений. Что она



является перевалочным пунктом для 30 процентов русского угля, угля с Кузбаса. Что доля транзитных сообщений из России в другие страны составляет уже 40 процентов – с тенденцией на повышение.

Каждый день на восточной окраине Новосибирска заезжает и выезжает 200 поездов, в то время как большую часть составов расцепляют и формируют по новому. В этом весь смысл и назначение сортировочной станции: Некоторые поезда проходят через станцию транзитом, но в большинстве случаев вагоны либо отцепляют, либо прицепляют, в зависимости от их пункта назначения.

Таким образом, станция Инская обрабатывает от 15000 до 20000 вагонов в день. До кризиса 2008 года их число доходило до 24000. «То есть, у нас еще есть запас», – говорит Сибилев. И снова подходит время для очередной фразы. На этот раз речь идет о локомотивах. «Наши непобедимые, как автомат Калашникова. А ваши чуть что и уже замерзли». Иностранные журналисты, язвительно ухмыляясь, записывают. Все так, как они себе и представляли. Нужно было только спросить о зиме. тк

# Am Ende des Tages ein Sauerstoffcocktail

AUSGEPOWERT UND VERWÖHNT:  
RUSSLANDS LOKFÜHRER ZWISCHEN DEN EXTREMEN

WLADIMIR WERCHOTUROW FÄHRT IMMER NOCH GERN ZUG. VIELLEICHT SOGAR LIEBER ALS FRÜHER. ES SIND MEIST LANGE STRECKEN, DENN DER 57-JÄHRIGE LEBT FAST IM ÄUSSERSTEN OSTEN RUSSLANDS, IN EINEM KLEINEN ORT, DEN ES NUR DESHALB GIBT, WEIL ES DIE TRANSIBIRISCHE EISENBAHN GIBT. CHITA, DIE NÄCHSTE GROSSSTADT, LIEGT 400 KILOMETER ENTFERNT GEN WESTEN. BIS ZUM BAIKAL UND NACH IRKUTSK BRAUCHT DER ZUG MEHR ALS EINEN TAG.



Werchoturow genießt es, Passagier sein dürfen und sich auf seiner Pritsche im Viererabteil ausstrecken zu können, wann immer ihm danach ist. Er lässt sich Tee servieren, lädt Fremde auf einen Schwatz ein und wird nicht müde, sich von Moskau und St. Petersburg erzählen zu lassen, einer ganz anderen Welt. Wenn sich ihr Mann in Filzpantoffeln auf dem Gang die Beine vertritt, fragt Ehefrau Tanja zufrieden in die Runde: „Ist er nicht ein feiner Kerl?“

Die beiden lassen es ruhig angehen, jetzt, wo Wladimir Werchoturow Rentner ist. Mehr als 30 Jahre war er Lokführer bei der Russischen Bahn, „Maschinist“, wie die Russen sagen. Hat im Güterverkehr gearbeitet, ab der Station Tschernyschewsk in Sibirien entweder in die eine Richtung oder in die andere. Aber das war einmal. Es gehört zu den Privilegien

der Arbeit bei der Bahn, dass man mit 55 in den Ruhestand darf. Und Werchoturow wollte auch nicht mehr.

Wenn er an seine Dienstzeit zurückdenkt, scheint er sich manchmal zu wundern, dass er bei so guter Gesundheit ist. Es sei ein „Verschleißjob“ gewesen, vor allem die letzten Jahre, sagt er. 18 Stunden Dienst, dann sechs Stunden Pause, wieder 18 Stunden im Führerstand und 16 Stunden Pause. Dabei hätten sie laut Vorschrift maximal zehn Stunden am Stück arbeiten dürfen. „Aber dann steht alles, das macht keinen.“ Die 120 Überstunden-Obergrenze im Jahr komme so leicht in zwei Monaten zusammen. „Man würde gern mal ausgeruht fahren, stattdessen kann man oft kaum die Augen offenhalten.“ Zwar gewähre die Bahn 45 Urlaubstage pro Jahr, aber was sei das gegen die Dauererschöpfung?

80000 Rubel (2000 Euro) hat Werchoturow als Lokführer im Monat verdient. Als er in Rente ging, gab es zum Abschied sechs Monatslöhne Sonderprämie. Die Bahn lässt sich in sozialen Belangen nicht lumpen. Doch die ordentliche Bezahlung scheint auch ein Schadenersatz zu sein für eine Schufterei, die an die Substanz geht.

Offenbar ist den Bahnverantwortlichen zumindest bewusst, dass die Belastung nach einem besonderen Ausgleich verlangt. Entlang der großen Strecken hat man in den letzten zehn Jahren zahlreiche Rehabilitationszentren eröffnet, in denen Lokführer und ihre Gehilfen betreut werden – physiologisch wie psychologisch. Ein Vorzeigeprojekt im Nowosibirsker Bahndepot beispielsweise nahm 2005 seinen Betrieb auf und macht eher den Eindruck einer Privatklinik für Superreiche: leise Musik, Springbrunnenplätschern zur Beruhigung, Sauerstoffcocktail zur Begrüßung. Für die angebotenen Prozeduren mit und ohne Wasser wurde teure und teils westliche Technik eingekauft. Die Kundschaft könne kommen, so oft sie wolle, heißt es, sogar ohne Voranmeldung. Von den 1800 Mitarbeitern, für die das Zentrum zuständig ist, nutzen es täglich bis zu 50. tk

FOTO: TIMO KUNZEL

# Кислородный КОКТЕЙЛЬ чтоб расслабиться

ИЗНУРЕННЫЕ И ЗАДОБРЕННЫЕ:  
РОССИЙСКИЕ МАШИНИСТЫ И КРАЙНОСТИ ИХ ПРОФЕССИИ

ВЛАДИМИР ВЕРХОТУРОВ, ПО-ПРЕЖНЕМУ, ЛЮБИТ ПОЕЗДА, НАВЕРНОЕ, ДАЖЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ РАНЬШЕ. ЕЗДИТЬ 57-ЛЕТНЕМУ ПЕНСИОНЕРУ ПРИХОДИТСЯ ДОЛГО, ПОТОМУ ЧТО ЖИВЕТ ОН ПОЧТИ НА САМОМ ВОСТОКЕ РОССИИ, В МАЛЕНЬКОМ МЕСТЕЧКЕ, ОБЯЗАННОМУ СВОИМ СУЩЕСТВОВАНИЕМ ТРАНСИИБУ. ДО БЛИЖАЙШЕГО КРУПНОГО ГОРОДА – ЧИТЫ – 400 КИЛОМЕТРОВ, А ДО БАЙКАЛА И ИРКУТСКА ПОЕЗД ИДЕТ ДОЛЬШЕ СУТОК.

Верхотуров наслаждается: он теперь пассажир, может растянуться во весь рост на полке в купе, когда захочет. Он то и дело просит у проводника чаю, приглашает попутчиков поболтать, да и сам готов часами слушать рассказы о Москве и Петербурге, об этом далеком и неведомом ему мире. «Правда, он милый?» – гордо говорит Таня, его супруга, пока ее муж, прогуливается в войлочных тапочках по вагону и посматривает за порядком.

Супругам больше некуда торопиться: два года назад Владимир Верхотуров вышел на пенсию. До этого он 30 лет проработал машинистом, гоняя товарные составы от сибирского Чернышевска то на восток, то на запад, в оба направления Транссиба. Но это в прошлом. Одна из привилегий работы в РЖД – выход на пенсию в 55 лет. А дольше Верхотуров и не хотел.

Вспоминая годы на железной дороге, он словно сам удивляется своему здоровью, потому что работал он на износ, особенно последние годы. Смена длилась 18 часов, потом перерыв 6 часов, затем снова 18 часов в кабине локомотива и лишь потом – 16 часов длительного отдыха. При этом закон запрещает работать дольше 10 часов подряд. «Но если по закону, то все бы встало, поэтому никто по нему не работает». В таком режиме 120 сверхурочных часов, допустимый годовой объем переработки, набегают за два месяца. «Конечно, хотелось бы вести состав отдохнувшим, думать не только о том, как бы не заснуть». Не спасали от переутомления и 45 календарных дней отпуска в году, положенные в РЖД,

Будучи машинистом, Верхотуров зарабатывал 80000 рублей в месяц. Выйдя на пенсию, получил премию в 6 месячных окладов – в РЖД на социальных выплатах не экономят. Тем не менее этот жест выглядит скорее возмещением ущерба за непомерно изнурительный труд, чем премией.

ФОТО: ТИМО КУНЦЕЛЬ



Владимир Верхотуров

Менеджмент РЖД, очевидно, понимает, что такие трудовые нагрузки требуют особой компенсации. За последние десять лет вдоль главных железнодорожных магистралей построили специальные реабилитационные центры, где машинисты и их помощники отдыхают и проходят физический и психологический осмотры. Яркий пример – центр в новосибирском депо, открывшийся в 2005 году и больше похожий на частную клинику для богатых. Внутри тихо играет музыка, успокаивает плеск фонтанчиков, а на входе наливается кислородный коктейль. Для водных и других процедур центр закупил дорогостоящее западное оборудование. Клиенты могут приходиться так часто, как хотят, в любое время и без предварительной записи. Из 1800 сотрудников РЖД, закрепленных за центром, им ежедневно пользуются до 50 человек. tk



Один из оригинальных аппаратов для восстановления здоровья в новосибирском реабилитационном центре РЖД.

# Der russische Bahnhof ist ein Kind der Musik

## VON VAUXHALL ZUM WOKSAL: DAS VAGABUNDENLEBEN EINES NAMENS

GAUPTWACHTA, GALSTUK, GOFMEISTER – DER RUSSISCHE SPRACHSCHATZ IST REICH AN DEUTSCHEN WÖRTERN, AUCH WENN MAN SIE MANCHMAL NICHT GLEICH WIEDERERKENNT. AUCH DER BANGOF HÄTTE DAZUGEHÖREN KÖNNEN, DOCH IHM KAM EIN ANDERER AUSLÄNDER ZUVOR: DER WOKSAL. DAS ENGLISCHE ORIGINAL VAUXHALL BEZEICHNET ZWAR ETWAS GANZ ANDERES, DOCH DAS GIBT DIESER NAMENSGESCHICHTE ERST DIE RICHTIGE TIEFE.

Vor 175 Jahren, am 23. Mai 1838, wurde in Pawlowsk ein Musiksalon eröffnet. Pawlowsk, ein Vorort von St. Petersburg, war damals eine Sommerresidenz der Zaren. Bis in unsere Zeit erhalten geblieben sind davon das Schloss und weitläufige Parkanlagen.

Der Musikpavillon, aus dem später ein stattliches Konzerthaus werden sollte, war die Idee von Franz Gerstner, einem Österreicher und Eisenbahnpionier. Der Ingenieur leitete im Auftrag von Zar Nikolaj I. den Bau der ersten russischen Eisenbahnlinie von St. Petersburg nach Zarskoje Selo, einer weiteren Zarenresidenz. Gerstner fuhr auch Lokomotive, als am 30. Oktober 1837 die Jungfernfahrt stattfand.

Im darauffolgenden Jahr wurde die Strecke bis nach Pawlowsk verlängert. Der Zug brauchte für die 27 Kilometer planmäßig 42 Minuten. Damit die höhere Gesellschaft von den Perspektiven einer solchen Ausfahrt aufs Land nicht abgeschreckt wurde, schlug Gerstner vor, direkt neben der Ankunftsstation ein Gebäude zu errichten, in dem sie ausspannen und etwas essen konnten. Er nannte es dabei mal Hotel, mal „Woksal“.

Der Woksal (вокзал) war die Russifizierung eines Wortes, das zu jener Zeit in ganz Europa die Runde machte und im weitesten Sinne für Einrichtungen stand, in denen Musik gespielt und getanzt wurde: Vauxhall. Es leitete sich ab von den berühmten Londoner Vauxhall Gardens, einem Vergnügungspark, der von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bestand. Woher der Name Vaux stammt, darüber streiten sich die Gelehrten. Die einen tippen auf Jane Fauxe oder Vaux, eine vormalige Besitzerin des Grund und Bodens. Aber auch Falkes de Breaté, im Mittelalter ein normannischer Söldner im Dienste der englischen Krone, könnte der Ausgangspunkt gewesen sein. Die Residenz seiner Frau Margaret FitzGerold sei daraufhin „Fawkes Hall“



Der Pawlowsker Musikpavillon, wie ihn 1862 der Russe Adolf Scharleman malte.

genannt worden, heißt es, woraus später Foxhall wurde und schließlich Vauxhall.

Der Pawlowsker Woksal erlangte bald immense Beliebtheit. Er war Russlands erste ständige Konzertbühne. „Waltzerkönig“ Johann Strauss schwang hier 16 Jahre lang den Taktstock, Opernstar Fjodor Schaljapin füllte den eleganten Saal mit seiner Bassstimme aus. Zu seinen Blütezeiten verfügte das vom renommierten russischen Architekten Andrej Stackenschneider entworfene Haus über ein angeschlossenes Restaurant und einen Garten mit Springbrunnen. Im Zweiten Weltkrieg, als die Deutschen St. Petersburg belagerten, brannte es aus und wurde nicht wieder aufgebaut. Nur ein Gedenkstein erinnert heute an diese Legende der Petersburger Kulturszene. Auch der Bahnhof von Pawlowsk befindet sich heute an einer anderen Stelle.

Dafür hat der Musiktempel jedoch allein schon mit seinem Namen Geschichte geschrieben. Denn der bürgerte sich in Russland als Bezeichnung für Bahnhofsgebäude ein. Und letztlich ist Woksal ja auch melodischer als Bangof. tk

# Русский «вокзал» – ДИТЯ МУЗЫКИ

## СКИТАНИЯ ОДНОГО СЛОВА, ИЛИ КАК АНГЛИЙСКОЕ «VAUXHALL» ПЕРЕВОПЛОТИЛОСЬ В РУССКОЕ «ВОКЗАЛ»

ГАУПТВАХТА, ГАЛСТУК, ГОФМЕЙСТЕР – РУССКИЙ ЯЗЫК БОГАТ СЛОВАМИ НЕМЕЦКОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ, ХОТЯ ИХ ИНОГДА ТРУДНО РАСПОЗНАТЬ, НАСТОЛЬКО ПРОЧНО ВОШЛИ ОНИ В РУССКУЮ ЛЕКСИКУ. МОГЛО БЫ ВОЙТИ В НЕЕ И СЛОВО «БАНГОФ» (НЕМ. ВАННХОФ – ВОКЗАЛ), ЕСЛИ БЫ ЕГО НЕ ОПЕРЕДИЛ ДРУГОЙ «ИНОСТРАНЕЦ» – АНГЛИЙСКОЕ СЛОВО VAUXHALL – ВОКЗАЛ, КОТОРОЕ В ОРИГИНАЛЕ ИМЕЕТ СОВЕРШЕННО ИНОЕ ЗНАЧЕНИЕ, ЧТО ПРИДАЕТ ЭТОЙ ИСТОРИИ ОСОБЫЙ КОЛОРИТ.

В Павловске, петербургском пригороде, служившим летней резиденцией царской семье, от которой сохранились дворец и обширные парки, 23 мая 1838 года, 175 лет назад, открылся музыкальный павильон.

Идея создания павильона, ставшего впоследствии государственным концертным залом, принадлежала австрийцу Францу Герстнеру, инженеру-железнодорожнику. По поручению царя Николая Первого, Герстнер руководил строительством железной дороги между Петербургом и Царским Селом, другой царской резиденцией, – первой железной дорогой в России вообще. Он же был машинистом первого поезда, отправившегося по этой дороге в день ее официального открытия 30 октября 1837 года.

Через год пути довели до Павловска в 27 километрах от Петербурга. Это расстояние поезд преодолевал за 42 минуты. И чтобы привлечь к столь скоростным загородным поездкам высший свет, Герстнер построил рядом с Павловской станцией здание, в котором путешествующие могли бы перекусить и отдохнуть после поездки. Иногда он называл это здание отелем, а иногда – вокзалом.

Это герстнерское «вокзал» было ни что иное, как модное английское слово «vauxhall», набирающее в те времена популярность: так в Европе называли здания, в которых устраивались танцы и играла музыка.

В английском языке его этимология не менее интересна. Произошло название от популярного лондонского парка развлечений Vauxhall Gardens, который существовал с середины XVII до середины XIX столетия. И если слово «hall» означает «зал», то о происхождении слова «ваух» ученые спорят по сей день. Одни относят его к имени Jane Fauxe или Vaux, бывшей владелицы земли, на которой располагался парк. Другие считают, что название пошло от Фалька де Броте, норманнского наемника английской короны в Средние века. Дом его жены Маргарет Фитц Жерольд получил название

«Fawkes Hall», впоследствии ставшее «Foxhall» и, наконец, «Vauxhall».

Как бы там ни было, Павловский вокзал стал невероятно модным местом, а позднее и первой постоянной концертной площадкой. На его сцене целых 16 лет взмахивал палочкой «король вальса» Иоганн Штраус, а полвека спустя его элегантную залу наполнял своим глубоким басом Федор Шаляпин.

В период расцвета к павильону, спроектированному знаменитым русским архитектором Андреем Штакеншнейдером, примыкали ресторан и сад с живописным фонтаном. Но во Вторую мировую войну, во время блокады Ленинграда, здание сгорело и не было восстановлено, и лишь памятник на его месте напоминает проезжающим о легенде петербургской культурной жизни, если они, конечно, вообще заглядывают сюда – современное здание Павловского вокзала находится в другом месте.

И хотя здание музыкального храма не сохранилось, в веки истории оно вписалось навечно, войдя в русский язык как название здания железнодорожной станции. Оно и к лучшему: английское «вокзал» звучит намного мелодичнее немецкого «бангоф». tk

30 октября 1837 года: открытие Царскосельской железной дороги. Картина художника Николая Самокиша.





Kaliningrad



St. Petersburg Finnischer Bahnhof



Moskau, Leningrader und Jaroslawler Bahnhof



Chabarowsk



Kaljasin



Samara



Russische Bahnhöfe von Kaliningrad bis Wladiwostok



Orjol



Sjudjanka



Werchoturje



Moskau, Kiewer Bahnhof



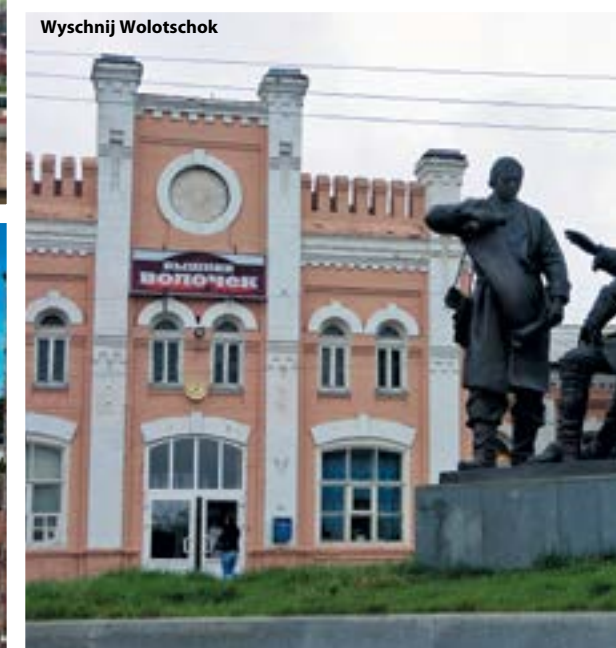
Jasnaja Poljana



Baikal



Gus-Chrustalnyj



Wyschnij Wolotschok



Sotschi



Tajschet



Wologda



Wladiwostok



Auf dem Land angekommen: Nach Meinung der Autoren der Studie breitet sich der Wohlstand zunehmend auch in die Provinz aus.

## Wie lebt es sich in Russland?

### STUDIE: DER WOHLSTAND WÄCHST – FÜR IMMER MEHR MENSCHEN

DAS MOSKAUER INSTITUT FÜR GLOBALISIERUNG UND SOZIALE BEWEGUNGEN HAT DEN LEBENSSTANDARD DER RUSSISCHEN BEVÖLKERUNG IN DEN LETZTEN 300 JAHREN VERGlichen. DIE AUTOREN KOMMEN ZU DEM SCHLUSS, DASS DIE GROSSE MEHRHEIT DER RUSSEN ÜBER WEITE TEILE DIESES ZEITRAUMS VON DEN FRÜCHTEN POLITISCHER UND WIRTSCHAFTLICHER REFORMEN AUSGESCHLOSSEN WAR UND KAUM MÖGLICHKEITEN BESASS, IHREN SOZIALEN STATUS ZU VERBESSERN. ERST IN DEN 50ER JAHREN DES 20. JAHRHUNDERTS HÄTTEN BREITERE SCHICHTEN AN EINEM ZUNÄCHST BESCHIEDENEN WOHLSTAND PARTIZIPIEREN KÖNNEN. DIE GEGENWART WIRD IN DIESER HINSICHT ALS „EINE DER ERFOLGREICHSTEN EPOCHEN IN DER RUSSISCHEN GESCHICHTE“ BESCHRIEBEN. DAMIT VERBUNDEN SEIEN JEDOCH AUCH WACHSENDE ANSPRÜCHE DER GESELLSCHAFT AN DIE POLITIK. IM FOLGENDEN LESEN SIE AUSZÜGE AUS DEN KAPITELN DER STUDIE, DIE SICH MIT DEN JAHREN SEIT DEM ENDE DER SOWJETUNION BESCHÄFTIGEN.

FOTO: TIMO KÜNDEL

### Die 1990er Jahre

Der Übergang des Landes von der Planwirtschaft erfolgte nicht in einen geregelten Markt, der es erlaubt hätte, die Inlandsnachfrage und viele Produktionskapazitäten aufrechtzuerhalten, sondern in eine Markt-anarchie.

Doch ungeachtet des industriellen Niedergangs Anfang der 90er Jahre war diese Zeit nicht nur von Verarmung und sozialer Desorganisation gekennzeichnet. Parallel zum Wegfall und zur Degradierung eines Großteils der Arbeitsplätze entstanden neue, mit denen sich auch bisher ungekannte Möglichkeiten für beruflichen Aufstieg eröffneten, weil sich ganze Branchen bildeten, die es in der Sowjetunion gar nicht gegeben hatte – von Privatbanken bis zu Reisebüros. Viele nutzten die Chance, um sich selbstständig zu machen, wenn auch nur eine Minderheit Erfolg dabei hatte. Die wachsende vertikale und horizontale Mobilität der Bevölkerung, die der Verzicht des Staates auf die kleinliche Kontrolle seiner Bürger und das steigende Konsumangebot (wenn auch bei begrenzter Kaufkraft) mit sich brachten, war ein gewisser Ausgleich für die Opfer, die der Zusammenbruch der sowjetischen Industrien kostete.

Wie auch in anderen Staaten des früheren kommunistischen Blocks bedeutete der Übergang vom Sowjet- zu einem bürgerlich ausgerichteten System politischer Institute nicht automatisch die Etablierung einer Demokratie westlichen Musters. Allerdings war er von einer deutlichen Ausweitung der persönlichen Freiheit und der Entstehung einer unabhängigen Presse begleitet. Die bulgarische Soziologin Dimitrina Petrowa hat in Bezug auf die osteuropäischen Länder der 90er Jahre einmal von „Freiheit ohne Demokratie“ gesprochen.

Die Gesamtheit dieser Faktoren stabilisierte nicht nur die Gesellschaft und verhinderte, dass apokalyptische Szenarien wahr wurden, die Mitte der 90er Jahre ernsthaft in Betracht gezogen wurden, sie schufen zudem auch die Basis für das spätere Wachstum der Wirtschaft und des Lebensstandards.

Das Warendefizit in den Läden war bis 1993 mehr oder weniger überwunden, doch die Löhne und Gehälter wurden noch bis 1999 massenhaft mit Verspätung ausgezahlt, was viele Familien zwang, den Gürtel enger zu schnallen und auf Lebensmittel aus dem eigenen Garten zurückzugreifen.

### Die 2000er Jahre

Der wachsende Wohlstand in Russland war nicht nur den Petrodollars zu verdanken, die mit Beginn der 2000er Jahre ins Land gespült wurde. Eine ebenso große Rolle spielten zwei weitere Faktoren: der Wiederaufbau der Industrie und zu Teilen der Landwirtschaft zwischen 1999 und 2003 sowie das Erbe des sowjetischen Sozialstaats in Bereichen wie Wohnungsbau, Verkehr, Gesundheitswesen und Bildung.

Die Wiederherstellung der Industrie und die wachsenden Exporterlöse kamen nicht nur der Mittelschicht zugute, deren Anteil an der Bevölkerung Ende der 90er Jahre bei zwölf Prozent lag, während sie nach Einschätzung von Wirtschaftsexperten ein Jahrzehnt später mindestens 18 bis 19 Prozent ausmachte und also um mindestens ein Drittel größer gewor-

FOTO: TIMO KÜNDEL

### Die Autoren

Das Institut für Globalisierung und soziale Bewegungen ist eine linksgerichtete Forschungsgemeinschaft, die sich einem „demokratischen und sozialistischen“ Gesellschaftsmodell verpflichtet fühlt. Sie entstand 2007 und tritt öffentlich auch durch die Internetzeitung Rabkor.ru in Erscheinung. Institutsleiter ist der bekannte Soziologe und Publizist Boris Kagarlitzkij, ein erklärter Gegner von Russlands Mitgliedschaft in der WTO und Mitbegründer der „Linken Front“, von der er sich später allerdings enttäuscht abwandte.



Tragen selbstverständlich die neuesten Fußballschuhe von Adidas und Nike: zwei Zwölfjährige in Nordrussland.

den war. Auch die untersten Schichten profitierten vom wirtschaftlichen Aufschwung: Die Zahl derjenigen, die unter der Armutsgrenze leben, sank schnell. Trotz anhaltender Kluft in den Lebensverhältnissen zwischen Moskau und St. Petersburg auf der einen Seite und der Provinz auf der anderen, die in den 90er Jahren kritische Ausmaße angenommen hatte, wuchs auch die provinzielle Mittelschicht, deren materielles Lebensniveau sich dem der großen Zentren anglich.

Analog zur Entwicklung mancher westlicher Länder vor Jahrzehnten, stieg der Wohlstand, während gleichzeitig die Strukturschwäche der Wirtschaft fort dauerte und sich sogar noch verschärfte: veraltete Infrastruktur und Produktionsstätten, Investitionsmangel bei wissenschaftlich-technischen Forschungen und so weiter. Doch solche Probleme waren ein Produkt langer Zeiträume und hatten kaum Auswirkung auf den Alltag der Menschen. Der Wohlstandszuwachs dagegen war nicht zu übersehen.

Das steigende Lebensniveau war hauptverantwortlich für die politische Stabilität der 2000er Jahre und die stabil hohen Beliebtheitswerte von Präsident Putin. Dabei muss hervorgehoben werden, dass nach den Erschütterungen der 90er Jahre ein Großteil der Bevölkerung diese Stabilität schon als solche zu schätzen wusste, unabhängig von deren politischer Substanz.

Hinsichtlich des sozialen Wohlstands waren die 2000er Jahre für die Russen einer der erfolgreichsten Abschnitte der Geschichte, in Bezug auf Quantität und Qualität des Konsums sogar der erfolgreichste überhaupt. Dieser Wohlstand fiel in eine



Lebensmittelgeschäft in Wladiwostok: Auf den Tischen der Russen wird es bunter.

Zeit, in der die Russen erheblich mehr Freiheit genossen als früher und in der ihr Land keine verheerenden Kriege führte.

### Und nun?

Der Systemwechsel führte in den Jahren von 1991 bis 1996 zu einer Entmodernisierung und Primitivisierung der Wirt-

#### Marktforscher: Russen essen mehr und besser

Nach Angaben des Marktforschungsinstituts „Romir“ geben die Russen deutlich mehr Geld für Lebensmittel aus als noch vor einigen Jahren. Das sollen Kassenbons belegen, die von mehreren tausend Probanden eingereicht wurden. „Romir“ illustriert auf diese Weise regelmäßig die Veränderung der Lebenshaltungskosten. Die monatlichen Ausgaben einer Familie für Waren des täglichen Bedarfs sind demnach von Anfang 2008 bis Anfang 2013 landesweit auf das Zweieinhalbfache gestiegen, je nach Region unterscheiden sich nur die Proportionen. So liegt die aktuelle Summe in Moskau bei umgerechnet 425 Euro, in anderen Städten bei 283 Euro.

Nach Abzug der Inflationsrate ist der Anstieg nicht mehr ganz so gewaltig, mit etwa 70 Prozent aber dennoch bemerkenswert. Die Löhne und Gehälter wuchsen in besagten fünf Jahren nur um 30 Prozent. „Romir“ spricht in diesem Zusammenhang von einer Verschiebung der Prioritäten. Die Ausgaben für Möbel, Kleidung und Haushaltstechnik seien fast gleich geblieben. Dafür ernährten sich die Russen heute reichhaltiger und hochwertiger.

schaft. Die Auswirkungen sind bis heute zu spüren, und zwar in wachsendem Maße. Die Reserven aus sowjetischen Zeiten, die materiellen, technischen und kulturellen Fundamente, die als eine Art Sprungbrett für den Verbraucherboom der 2000er Jahre dienten, sind begrenzt. Russland braucht objektiv eine neue umfassende Modernisierung, die eine radikale Erneuerung und Entwicklung der Infrastruktur sowie der technischen Basis von Industrie- und Transportbetrieben vorsieht, die Schaffung einer modernen Energiewirtschaft, einschließlich der Ausbildung entsprechender Fachkräfte. Kurzlebige Kampagnen, in die Welt gesetzte nationale Programme oder die Gründung neuer Staatsunternehmen lösen die Probleme nicht. Vonnöten ist eine komplexe sozialökonomische Strategie, vergleichbar Roosevelts „New Deal“ oder dem Modernisierungsschub in der Sowjetunion. Die Entwicklung einer solchen Strategie und die Überwindung von politischem Widerstand gegen ihre Umsetzung ist die zentrale Frage der weiteren Entwicklung Russlands.

Die heutige Lage ist gerade wegen des gewachsenen Wohlstands mit erheblichen Risiken verbunden. Die Gesellschaft stellt zunehmend auch höhere Ansprüche und könnte in Zukunft spürbar empfindlicher auf Wirtschaftskrisen reagieren, als das bisher der Fall war.

Der Lebensstandard am Ausgang der 2000er Jahre war das Resultat des Zusammenwirkens der sozialen Institute, die zu sowjetischer Zeit entstanden sind, mit den neuen Möglichkeiten in persönlicher, beruflicher und materieller Hinsicht, mit der Öffnung der Grenzen und mit der Marktwirtschaft. Das ist der Hintergrund, warum die Gesellschaft eine „Mischwirtschaft“ bevorzugt, die eine aktive Rolle des Staates beinhaltet, ohne den Markt abzulehnen.

# Der kürzeste Weg zum Ziel



FOTO: TINO KUNZEL



- > Personalsuche
- > Beantragung von Arbeitserlaubnissen
- > Standortsuche
- > Eventmanagement
- > Geschäftspartnersuche beim Vertrieb und Einkauf
- > Werbung in AHK-Publikationen

#### Deutsche Standards Russische Erfahrung



[www.DEinternational.ru](http://www.DEinternational.ru)

Informationszentrum  
der Deutschen Wirtschaft  
in Moskau



The German Chamber Network





## Как жизнь, Россия?

### ИССЛЕДОВАНИЕ: БЛАГОСОСТОЯНИЕ РАСТЕТ – НЕ ТОЛЬКО ВВЫСЬ, НО И ВШИРЬ

МОСКОВСКИЙ ИНСТИТУТ ГЛОБАЛИЗАЦИИ И СОЦИАЛЬНЫХ ДВИЖЕНИЙ (ИГСО) ПРОАНАЛИЗИРОВАЛ УРОВЕНЬ БЛАГОСОСТОЯНИЯ РОССИЯН ЗА 300 ЛЕТ. ИССЛЕДОВАТЕЛИ ПРИШЛИ К ВЫВОДУ, ЧТО БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ЭТОГО ПЕРИОДА ОСНОВНОЕ НАСЕЛЕНИЕ НИКАК НЕ ВЫИГРЫВАЛО ОТ ПОЛИТИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕФОРМ И БЫЛО ЛИШЕНО ВОЗМОЖНОСТИ ПОВЫСИТЬ СВОЙ СОЦИАЛЬНЫЙ СТАТУС. ТОЛЬКО В 50-Е ГОДЫ XX СТОЛЕТИЯ БОЛЕЕ ШИРОКИЕ СЛОИ НАСЕЛЕНИЯ СМОГЛИ ДОСТИЧЬ НЕКОТОРОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ. НАСТОЯЩЕЕ ЖЕ АВТОРЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ХАРАКТЕРИЗУЮТ КАК «ОДИН ИЗ САМЫХ УСПЕШНЫХ ПЕРИОДОВ» ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ РОССИИ. С ЭТИМ, ОДНАКО, ТАКЖЕ СВЯЗАНЫ И РАСТУЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОБЩЕСТВА К ПОЛИТИКЕ. НИЖЕ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ОТРЫВКИ ИЗ ГЛАВ ИССЛЕДОВАНИЯ, В КОТОРЫХ РАССМАТРИВАЕТСЯ ПЕРИОД ПОСЛЕ РАСПАДА СССР.

#### 1990-е годы

Страна перешла от планового ведения хозяйства не к регулируемому рынку, что позволило бы сохранить внутренний спрос и многие производства, а к рыночной анархии.

Несмотря на обвал производства в начале 1990-х годов, это время не может характеризоваться только как

период обнищания и социальной дезорганизации. Наряду с потерей и обесцениванием значительной массы рабочих мест возникали новые рабочие места, открывавшие непривычные карьерные возможности: появлялись целые сектора хозяйства, ранее не существовавшие в СССР — от коммерческих банков до туристических фирм. Многие воспользовались шансом для открытия собственного бизнеса, хотя преуспело в этом меньшинство. Рост вертикальной и горизонтальной мобильности населения, последовавший за распадом СССР и отказом государства от мелочного контроля над гражданами, и расширение потребительского выбора (пусть и на фоне ограниченного платежеспособного спроса), отчасти компенсировали жертвы, которое население несло в связи с распадом советской индустриальной системы.

Как и в ряде других стран бывшего коммунистического блока, переход от системы советского типа к системе

#### Авторы

Институт глобализации и социальных движений (ИГСО) — это исследовательское сообщество, которое привержено социал-демократической модели развития общества. Институт был основан в 2007 году и публикует свои материалы и статьи, в частности, в интернет-журнале Рабор.ру. Институт возглавляет известный социолог и публицист Борис Кагарлицкий, открытый противник членства России в ВТО и один из создателей «Левого Фронта», в котором, однако, позднее разочаровался.

ФОТО: ТИМОКОНЦЕЛЬ (4)



СССР все дальше уходит в прошлое. В современной России он прежде всего напоминает о себе социальными достижениями.



После долгого военного положения жизнь в Чечне нормализуется. Столица Грозный полностью восстановлена.

политических институтов буржуазного типа не означал автоматического утверждения демократии западного образца, но тем не менее сопровождался стремительным расширением сферы личной свободы, наличием независимой прессы и т.д. (болгарский социолог Димитрина Петрова говорила применительно к Восточной Европе 1990-х годов о «свободе без демократии»).

В совокупности все эти факторы не только стабилизировали общество, предотвратив реализацию апокалиптических сценариев развития, всерьез рассматривавшихся в середине 1990-х, но и заложили основу для последующего роста экономики и жизненного уровня.

Дефицит в магазинах более или менее удалось преодолеть к 1993 году, но массовые задержки заработной платы продолжали оставаться реальностью вплоть до 1999 года, заставляя многие семьи ограничивать потребление и заменять покупное продовольствие продукцией собственных огородов.

#### 2000-е годы

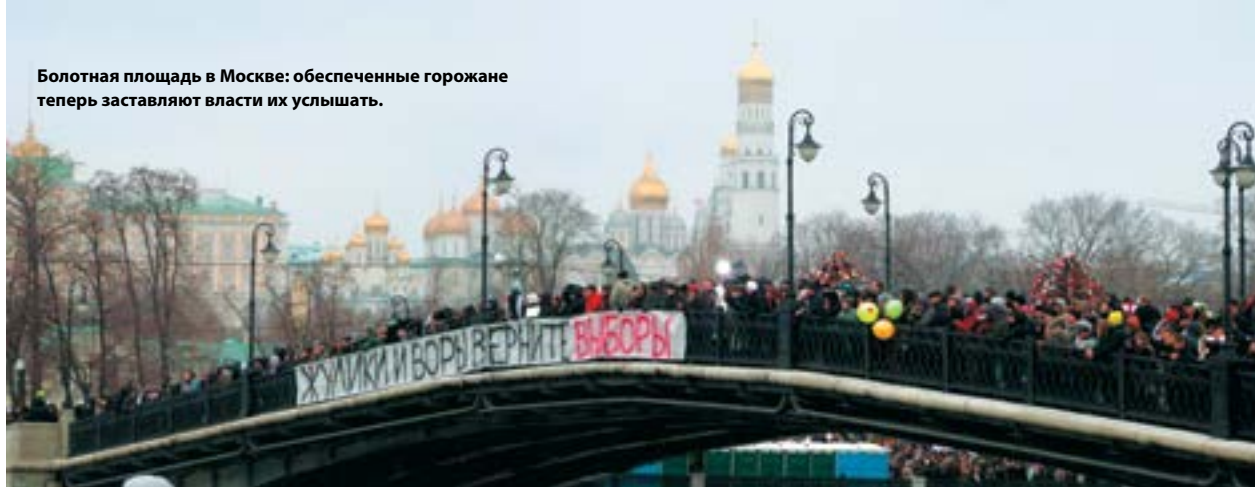
Рост социального благосостояния в России стал возможен не только благодаря притоку в страну нефте-

долларов, начавшемуся в 2000-е годы. Не меньшую роль сыграли два других фактора — восстановление промышленности и отчасти сельского хозяйства в 1999–2003 гг. и возможность для населения опереться на «задел» советского социального государства в таких сферах как жилье, транспорт, здравоохранение, образование и т.д.

Восстановление производства и рост доходов от экспорта стали основой для повышения уровня жизни не только среднего класса, численность которого, по оценкам экономистов, выросла по меньшей мере на треть — с 12% в конце 1990-х годов до 18–19% к концу следующего десятилетия. Низы общества тоже смогли вкушать плоды экономического успеха — доля населения, живущего за чертой бедности, быстро сокращалась. Несмотря на сохранение разрыва между столичными городами и провинцией, который достиг критических масштабов в 1990-е годы, можно говорить о росте провинциального среднего класса, потребительские и бытовые стандарты которого приблизились к столичным.

Как и в ряде западных стран, за десятилетие до того рост жизненного уровня происходил на фоне сохраня-

Болотная площадь в Москве: обеспеченные горожане теперь заставляют власти их услышать.



ющей и даже усугубляющейся структурной слабости экономики – износ инфраструктуры, устаревание промышленного оборудования, недостаток вложений в научно-технические исследования и т. д. Однако проблемы подобного рода накапливались постепенно и по большей части не влияли на повседневную жизнь граждан, тогда как рост благосостояния семей был достаточно заметным.

Повышение уровня жизни и улучшение условий существования для большинства населения России на протяжении 2000-х годов явились основой политической стабильности и обеспечивали в течение этого времени устойчиво высокий уровень популярности президента Путина. При этом важно отметить, что после потрясений 1990-х годов значительная часть населения воспринимала политическую стабильность саму по себе как важное достижение, независимо даже от содержания проводимой политики.

Для населения России в плане социального благосостояния 2000-е годы оказались фактически одним из самых успешных периодов истории, а по количественным и качественным показателям потребления – самым успешным за всю ее историю. Это благополучие было достигнуто в условиях, когда граждане пользовались значительно большей свободой, чем в предшествующие эпохи, а страна не вела больших кровопролитных войн.

### Что дальше?

Системный переход 1991–96 годов сопровождался демодернизацией и примитивизацией экономики, последствия чего не только ощущаются до сих пор, но с течением времени начинают сказываться все сильнее. Запас прочности, накопленный в эпоху советской модернизации, материальная, технологическая и культурная база, которая послужила своего рода трамплином для потребительского рывка 2000-х годов, ограничены. Страна объективно нуждается в новой масштабной модернизации, предполагающей радикальное обновление и развитие инфраструктуры, технологической базы промышленных и транспортных предприятий, создание современной энергетики, массовую подготовку соответствующих кадров, включая восстановление и развитие соответствующих научных и научно-производственных центров. Эта проблема не может быть решена за счет одноразовых кампаний, провозглашения национальных программ или создания новых государственных корпораций – она требует формирования и реализации ком-

плексной социально-экономической стратегии, сравнимой с Новым курсом Ф.Д. Рузвельта в США или с модернизационным рывком в СССР. Формирование такой стратегии и преодоление политических препятствий для ее реализации является центральным вопросом дальнейшего развития России.

Новая ситуация чревата существенными рисками именно потому, что достигшее более высокого уровня благосостояния общество становится гораздо более требовательным, а в перспективе может оказаться и куда более чувствительным к ударам экономического кризиса, чем это было ранее.

Достигнутый к концу 2000-х годов уровень благосостояния россиян стал возможен благодаря сочетанию возможностей, обеспеченных возникшими при советской власти институтами социального государства с новыми потребительскими, личными и профессиональными возможностями, обеспеченными открытием границ страны и рыночной экономикой. Именно поэтому в обществе существует запрос на своего рода «смешанную экономику» сохраняющую в значительной мере советскую традицию, требующую активной роли государства, но не отрицающей рынка.

### Спасибо рынку

Два года назад эксперты Высшей школы экономики проводили похожее исследование – «Уровень и образ жизни населения России в 1989 – 2009 годах». Главный вывод ученых – за последние 20 лет уровень жизни россиян по сравнению с советским временем не снизился, как считают многие, а вырос в 1,5 раза. Спад наблюдался с 1990-го по 1999 год. «В среднем уровень жизни за этот период не только не снизился по сравнению с советским временем, как считают многие, но и вырос почти в 1,5 раза. Снижение наблюдалось с 1990-го по 1999 год, и в последующие 10 лет оно было с избытком компенсировано», – считают авторы. Отчасти это удалось за счет отказа населения от накоплений в пользу потребления. Прежде всего показала себя рыночная экономика, «в меньшей степени это можно записать на счет экономической политики», говорится в исследовании.

Накопления населения тем временем снова начали расти. По данным ЦБ, вклады населения за 2012 год выросли на 19,9%. Годом раньше этот показатель составил 11,9%.

# Über Russland aus Russland

## О России из России



### Moskauer Deutsche Zeitung

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

### Московская Немецкая Газета

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

www.mdz-moskau.eu

### IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN: OLGA MARTENS  
PROJEKTLEITERIN: KSENJA MICHALOWA  
CHEFREDAKTEUR: TINO KUNZEL  
AN DER AUSGABE ARBEITETEN: LENA STEINMETZ, LIUDMILA WAGNER, OLGA SILANTJEWA, ALEXEJ KNELZ, BOJAN KRSTULOVIC, MANDY GANSKE-ZAFF  
DESIGN: HANS WINKLER  
SATZ: ANTONINA SMIRNOWA, ILJA SHAROFF  
ÜBERSETZUNG: KRISTINA ILJINA

WERBUNG UND MARKETING: TATJANA GORBATSCHOWA, KSENJA MICHALOWA  
KORREKTUR: ALEXANDER PAISSOW, MARINA LISCHTSCHINSKAJA  
VERLAG: MAWI GROUP  
REDAKTIONSADRESSE: 119435, MOSKAU, UL. MALAJA PIROGOWSKAJA 5, OFFICE 54  
TEL.: +7 (495) 53168 87  
FAX: +7 (495) 53168 88  
DRUCK: OOO "PERIODIKA"  
REDAKTIONSSCHLUSS: 25. MÄRZ 2013  
AUFLAGE: 10 000 EXEMPLARE

REGISTRIERT BEI ROSKOMNADSOR.  
REGISTRIERNUMMER PI № 0577-52026 VOM 29.11.2012  
DAS WIRTSCHAFTSJOURNAL „BUSINESS IN RUSSLAND“ IST EIN PROJEKT DER MOSKAUER DEUTSCHEN ZEITUNG.  
DIE REDAKTION ÜBERNIMMT KEINE HAFTUNG FÜR WERBEINHALTE.  
NACHDRUCK NUR MIT QUELLENANGABE MÖGLICH.  
COVERFOTO: SHUTTERSTOCK

### ВЫХОДНЫЕ ДАННЫЕ

ИЗДАТЕЛЬ: ОЛЬГА МАРТЕНС  
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА: КСЕНИЯ МИХАЙЛОВА  
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: ТИНО КЮНЦЕЛЬ  
НА ДНОМЕРНОМ РАБОТАЛИ: ЛЕНА ШТАЙНМЕТЦ, ЛЮДМИЛА ВАГНЕР, ОЛЬГА СИЛАНТЬЕВА, АЛЕКСЕЙ КНЭЛЬЦ, БОИЯН КРСТУЛОВИЧ, МЭНДИ ГАНСКЕ-ЦАПО  
ДИЗАЙН: ХАНС ВИНКЛЕР  
ВЕРСТА: АНТОНИНА СМИРНОВА, ИЛЬЯ ШАРОВ  
ПЕРЕВОД: КРИСТИНА ИЛЬИНА  
РЕКЛАМА И МАРКЕТИНГ: ТАТЬЯНА ГОРБАЧЕВА, КСЕНИЯ МИХАЙЛОВА

КОРРЕКТУРА: АЛЕКСАНДР ПАЙСОВ, МАРИНА ЛИЩИНСКАЯ  
ИЗДАТЕЛЬСТВО: ЗАО «МАВИ ГРУПП»  
АДРЕС: 119435, МОСКВА, УЛ. МАЛАЯ ПИРОГОВСКАЯ, Д.5, ОФ. 54  
ТЕЛ.: +7 (495) 53168 87  
ФАКС: +7 (495) 53168 88  
ПЕЧАТЬ: ООО «ПЕРИОДИКА»  
НОМЕР ПОДПИСАН В ПЕЧАТЬ 25 МАРТА 2013 Г.  
ТИРАЖ: 10 000 экз.  
ЖУРНАЛ ЗАРЕГИСТРИРОВАН ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ

КОММУНИКАЦИЙ (РОСКОМНАДЗОР).  
СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ СМИ - ПИ № 0577-52026 ОТ 29.11.2012 Г.  
ДЕЛОВЫЙ ЖУРНАЛ «БИЗНЕС В РОССИИ» ЯВЛЯЕТСЯ ПРОЕКТОМ MOSKAUER DEUTSCHE ZEITUNG.  
РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ.  
ПЕРЕЧЕТКА МАТЕРИАЛОВ ВОЗМОЖНА ТОЛЬКО С УКАЗАНИЕМ ИСТОЧНИКА.  
ФОТО НА ОБЛОЖКЕ: SHUTTERSTOCK

# Sag das nicht!

UNBESTECHLICHKEIT IST AUCH EINE FRAGE DER WORTWAHL

DAS RUSSISCHE ARBEITSMINISTERIUM HAT IM INTERNET VERHALTENSREGELN FÜR BEAMTE SÄMTLICHER EBENEN VERÖFFENTLICHT, UM DIESE VOR SICH SELBST ZU SCHÜTZEN.

Korruption ist ein schlimmes Übel. Da sind sich ausnahmsweise alle einig. Noch nie hat man wütende Menschenmassen gesehen, die „Ja zur Korruption“ fordern. Zu dumm, dass häufig leider Welten zwischen Wort und Tat liegen. Das gilt vor allem für Staatsdiener, die sich demonstrativ vor Abscheu winden, wenn Korruptionsfälle bekannt werden, und die im stillen Kämmerlein jeden Stempel davon abhängig machen, wie viel für sie dabei herauspringt. Nur so konnte es passieren, dass Russland, wo der Kampf gegen die Korruption seit 300 Jahren zu den erklärten Prioritäten der Staatsmacht gehört, im Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International seinen Stamplatz im Schlussviertel der Tabelle hat.

Aber jetzt wird ernst gemacht. Das Arbeitsministerium ermahnt Russlands Beamte in einem Papier auf seiner Webseite, das schon missverständliches Verhalten, das als Einladung zur Bestechung ausgelegt werden könne, für eine Amtsperson „unannehmbar“ sei. Denn: „Es lässt Zweifel an seiner Objektivität und Redlichkeit entstehen, schadet dem Ruf des Staatssystems im Ganzen.“

Das Schreiben trägt im Amtsrussisch den schwierigen Titel „Zusammenfassung von Empfehlungen zur Umsetzung komplexer organisatorischer, informativer und anderer Maßnahmen zur Verhinderung eines Verhaltens von Amtspersonen, dass von der Umgebung als Zusage oder Angebot verstanden werden könnte, Schmiergeld zu zahlen, beziehungsweise als Zustimmung oder Bitte, Schmiergeld anzunehmen“. Damit die „Umgebung“ gar nicht erst auf falsche Gedanken kommt und ein Entscheidungsträger weder zu Recht noch zu Unrecht in Verdacht gerät, raten die Autoren, von vornherein auf Formulierungen zu verzichten, die als Klassiker des Korruptionsjargons gelten dürfen und die der Gegenüber in aller Regel auch so interpretieren wird: als Wink mit dem Zaunpfahl, sich „erkennlich“ zu zeigen. Die Beispiele in der Übersicht rechts werden vielen Russen bekannt vorkommen.

Das Arbeitsministerium empfiehlt Amtsleitern, die Mitarbeiter in Seminaren zu schulen, wie man vorbeugend die eine Hand zurückzieht, bevor sie von der anderen gewaschen werden kann. Außerdem wird darauf gedrungen, in öffentlich genutzten staatlichen Einrichtungen deutlich sichtbare Hinweise anzubringen, dass sich bei Bestechung

beide beteiligten Seiten strafbar machen und deshalb von „Geschenken“ abzusehen ist. Für alle Fälle erinnert das Ministerium daran, dass seit 2011 in Russland auf Korruption eine Geldstrafe in hundertfacher Höhe der gezahlten Schmiergeldsumme steht. тк

## Für Beamte tabu:

„Wie soll es nun also weitergehen?“

„Ein Dankeschön kann ich mir nicht aufs Brot schmieren.“

„Hier sind gewichtigere Argumente gefragt.“

„Wir sollten uns auf die Parameter verständigen.“

„Wir werden schon auf einen Nenner kommen. „

„Das Problem lässt sich lösen, wenn auch schwer.“



## Фразы «нон грата»:

«Ну, что делать будем?»

«Спасибо на хлеб не намажешь»

«Нужны более веские аргументы»

«Нужно обсудить параметры»

«Договоримся»

«Вопрос решить трудно, но можно»

# Не говори этого!

НЕПОДКУПНОСТЬ – ЭТО ЕЩЕ И ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР СЛОВ

МИНИСТЕРСТВО ТРУДА РФ ОПУБЛИКОВАЛО В ИНТЕРНЕТЕ ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ ДЛЯ ЧИНОВНИКОВ ВСЕХ УРОВНЕЙ, ЧТОБЫ ЗАЩИТИТЬ ИХ ОТ СЕБЯ САМИХ.

Коррупция – страшное зло. С этим согласны все без исключения. Ведь никто еще не видел возмущенные массы, скандирующие «Да – коррупции!». Жаль только, что зачастую между словом и делом пролегает пропасть. Это касается прежде всего госслужащих, которые демон-

стративно морщатся от отвращения, когда становятся известны случаи коррупции, но в тиши кабинета не поставят ни одной печати без личной выгоды. И только поэтому Россия, где борьба с коррупцией вот уже триста лет является одним из важнейших приоритетов власти, прочно закрепила за собой последние места в таблице Индекса восприятия коррупции компании Transparency International.

Но теперь за дело, кажется, взялись серьезно. На своей вебстранице Министерство труда разместило специальный документ, в котором оно предупреждает российских чиновников о том, что «поведение, которое может восприниматься окружающими как обещание дачи взятки или предложение дачи взятки, либо как согласие принять взятку или как просьба о даче взятки, является неприемлемым для государственных служащих, поскольку заставляет усомниться в его объективности и добросовестности, наносит ущерб репутации системы государственного управления в целом».

Этот документ имеет длинное бюрократическое название «Обзор рекомендаций по осуществлению комплекса организационных, разъяснительных и иных мер по недопущению должностными лицами поведения, которое может восприниматься окружающими как обещание дачи взятки или предложение дачи взятки либо как согласие принять взятку или как просьба о даче взятки».

А чтобы у «окружающих» даже и мысли не возникло о взятке, а ответственное лицо, оправдано или нет, не попало под подозрение, авторы документа рекомендуют заранее избегать формулировок, которые можно считать уже классикой коррупционного жаргона и которые, как правило, собеседник понимает как прямой намек проявить «благодарность». Приведенные ниже примеры многим русским покажутся до боли знакомыми:

Министерство труда советует руководителям ведомств на специальных семинарах обучать сотрудников тому, как вовремя убирать руку, прежде чем ее успеет «помыть» другая. Кроме того, настоятельно рекомендуется размещать в госучреждениях на хорошо видном месте информацию о том, что в случае дачи взятки обе стороны несут ответственность и что от «подарков» лучше отказаться. На всякий случай министерство напоминает, что с 2011 года в России за коррупцию полагается денежный штраф в стократном размере от суммы взятки. тк



## Das Flugzeug und der Humor

**M**aria Arsamassowa, stellvertretende Chefredakteurin der russischen Ausgabe des Männermagazins FHM, ist neulich das erste Mal mit dem Superjet von Suchoj geflogen. Die Maschine wird erst seit 2011 ausgeliefert und darf als das mit Abstand modernste russische Verkehrsflugzeug gelten. Doch seit ein Prototyp voriges Jahr in Indonesien gegen einen Berg prallte und sich auch die Serienexemplare als störungsanfällig erwiesen haben, ist sein Ruf nicht so ganz super.

Von der Reaktion der Passagiere auf diesen Kontext konnte sich Arsamassowa jetzt ein Bild machen, auf ihrem Flug von Moskau nach Zagreb: „Scheinbar halten sich die Passagierzahlen auf dieser Strecke in Grenzen, deshalb setzt Aeroflot den Superjet ein. Einer aus unserer Gruppe hat das auf dem Flughafen bemerkt, daraufhin war das Hallo groß. Viele haben angefangen, Witze zu reißen, ob wir wohl heil ankommen würden. Auf Facebook haben sie schnell noch Eilmeldungen an Freunde verschickt: ‚Drückt uns die Daumen.‘ Auch ich habe etwas geschrieben: ‚Wir müssen hoffentlich bei der Landung nicht mit den Füßen bremsen.‘“

Der Flug selbst sei dann aber „völlig normal“ verlaufen. „Nichts hat geklappert oder gequietscht. Man merkt schon, dass es sich um ein neues Flugzeug handelt.“ Der einzige Unterschied zu Airbus oder Boeing sei die Bestuhlung mit 3+2 Sitzen – und dass es nur eine Bordtoilette gebe. Den Galgenhumor kann sich Arsamassowa nur mit dem Absturz in Indonesien erklären: „Ansonsten sehe ich keinen Grund, warum dieser Flieger so ein Spektakel auslöst.“

## Самолет и юмор

**M**ария Арзамасова, главный редактор российско-го издания журнала для мужчин FHM, недавно впервые оказалась на борту «Суперджета» компании «Сухой». Самолет современный, его поставки начались только в 2011 году. Но репутация у него не совсем «супер». В прошлом году в Индонезии врезался в гору один из его летных экземпляров, а в последнее время стало все более очевидным то, что его серийные модели имеют неполадки.

Реакцию пассажиров на такой информационный фон Мария узнала на рейсе Москва – Загреб: «Видимо на этом маршруте спрос не так велик, и Аэрофлот пустил по нему «Суперджет». Когда мы приехали в аэропорт, кто-то из нашей группы это заметил. И началось. Многие стали шутить, мол, долетим ли. В фэйсбуке спешно писали друзьям: «Держите за нас кулаки». Я тоже написала: «Надеюсь, при посадке нам не придется тормозить пятками».

Но полет прошел нормально, говорит Мария. «Чувствуется, что самолет новый. Ничего не скрипит и не трещит». По ее словам, единственное отличие от Boeing или Airbus – это расположение кресел в салоне по 3+2 места в рядах – и то, что на борту только один туалет. «Висельный» юмор пассажиров Арзамасова может объяснить только тем случаем в Индонезии: «В остальном я не вижу причин, почему этот самолет мог вызвать такую шумиху».

ZAO «Miltzer & Münch»  
Corporate Office  
115088 Russia Moscow  
Sharikopodshipnikovskaya st., 4  
Tel.: 007 495 933 53 53  
info@mum-net.ru; www.mum-net.ru

**M&M**  
MILITZER & MÜNCH



WAREHOUSE  
LOGISTICS



RAIL  
SERVICES



SEA  
SERVICES

**M&M**  
MILITZER & MÜNCH



ROAD  
SERVICES



HI-TECH INDUSTRY  
LOGISTICS



PROJECT  
LOGISTICS



AIR  
SERVICES



CUSTOMS  
CLEARANCE SERVICES



LOGISTICS FOR SPORT  
AND ENTERTAINMENT EVENTS



# Diamantenfieber.

**Wir finden die Hochkaräter unter den Fach- und Führungskräften.**  
Unsere Vorgehensweise ist stets professionell, diskret und zu 100 Prozent erfolgreich – ganz wie unser Freund vom britischen Geheimdienst.

**Rufen Sie uns jetzt in unserer russischen Niederlassung in Moskau an:**

**007** 495 642  
43 93

[Tel. +7 495 642 43 93]