

A portrait of a middle-aged man with short brown hair and glasses, wearing a dark blue suit, white shirt, and orange tie. He is looking directly at the camera with a neutral expression. The background is a blurred bookshelf.

Richtig oder **falsch**,
Herr Bock?

**»Transportketten in
Russland sind fragiler«**

Fakt oder Unsinn? Dieter Bock, Partner und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender bei Transcare, bewertet gängige Aussagen über Chancen und Risiken des russischen Logistikmarkts.

Firmen, die auf dem russischen Logistikmarkt tätig werden, kommen automatisch in Schwierigkeiten mit Compliance-Regeln.

Falsch. Die Versuchung mag naheliegen, die Unternehmen müssen ihr nicht unterliegen. Eine „bestechende“ fachliche Leistung ist fast überall überzeugender.

Der Aufbau flächendeckender Logistiknetze in Russland ist kein gewinnträchtiges beziehungsweise tragfähiges Geschäftsmodell.

Falsch. Es ist nur die Frage, wo und mit welchem Schwerpunkt. Wird der Schwerpunkt zum Beispiel mit Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen gesetzt, muss man sich in den sehr großen Zentren mit der Stauproblematik und Lieferzugängen beschäftigen. Profitabler ist es dagegen im Ladungsbereich bei den Verbindungen zwischen den Zentren, also beim Stückgut oder bei intermodalen Transporten. Die Russische Föderation hat die schwere Krise überwunden und braucht Logistik, um die wirtschaftliche Entwicklung voranzubringen – und nicht nur auf dem Rohstoffsektor. Die Zentralregierung hat dafür strategische Pläne, zur Umsetzung werden jedoch die regionalen Verwaltungen benötigt. Sie sind beim Aufbau von Netzwerken wichtige Ansprechpartner.

Deutsche Unternehmen sollten nicht versuchen, logistische Strukturen auf eigene Faust aufzubauen, sondern mit erfahrenen Partnern vor Ort zusammenarbeiten.

Richtig. Der russische Logistikmarkt ist nicht so transparent, wie wir es aus Westeuropa

kennen. Die Leistung der Dienstleister ist noch nicht auf Weltniveau, die infrastrukturellen Engpässen können zum K.-o.-Kriterium werden, wenn man nicht weiß, mit ihnen umzugehen oder sie zu umfahren.

Just-in-time- oder Just-in-sequence-Konzepte lassen sich in dem Land nicht realisieren, da die Infrastruktur keine reibungslosen Abläufe im Transport zulässt.

Falsch. Die Transportketten sind in der Tat fragiler. Die russische Staatsbahn RZD hat eklatante Kapazitätsengpässe. Gute Logistikdienstleister – sowohl russische als auch westliche – kennen aber die Probleme und berücksichtigen sie in ihren Abläufen.

In Russland ist für Handelsunternehmen eine zentrale Logistikstruktur besser geeignet als dezentrale oder regionale Konzepte.

Falsch. Allein die Größe des Landes, auch dann, wenn man nur bis zum Ural schaut, erfordert eine gewisse Dezentralität – wenn auch Klasse-A-Lager oder Distributionszentren dafür geschaffen werden müssen. Flächen dafür sind fast überall ausgewiesen. Gute Verbindungen zur regionalen Verwaltung sind ausgesprochen hilfreich.

Russlands Logistikwirtschaft ist in den vergangenen Jahren nicht nennenswert vom Fleck gekommen.

Richtig. Diese Feststellung ist keine westliche Arroganz, alle Gesprächspartner aus Russland bedauern dies und setzen auf Kooperationen, vor allem aus dem Land der Logistikweltmeister.

Zur Person

Dieter Bock begann seine Laufbahn im Quelle Großversandhaus. Es folgten Stationen bei Sony, Wang-Computer, Hertie und Karstadt. Als Mitglied im Vorstand der Computer 2000 AG führte er bis September 1998 das Ressort „Logistics and Informationssysteme“. Bock ist Mitglied des Beirats und Osteuropabeauftragter der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Deutschland. Seit Dezember 2005 ist er stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat der TransCare AG und seit März 2006 aktiver Partner.