

DEUTSCHE VERKEHRS-ZEITUNG

DVZ

DEUTSCHE LOGISTIK-ZEITUNG

Russland

Dienstag, 27.4.2010

■ DVZ Sonderbeilage ■

Seite 1



In dieser Ausgabe

Interview Der russische Spediteur Boris Martynyuk weiß, dass er seine Kunden pfleglich behandeln muss, wenn er sie lange treu halten will. Sorgen bereitet ihm wie vielen anderen Logistikern aber die Korruption. **Seite 3**

Eisenbahn Befürworter einer starken Staatseisenbahn und einer Liberalisierung des Bahnmarktes stehen sich auch in Russland gegenüber. Noch ist unklar, wer die Oberhand behält. Aber schon jetzt haben unabhängige Operateure einen beträchtlichen Marktanteil für sich erobert. **Seite 5**

Seefracht Die Seehäfen spielen eine nicht wegzudenkende Rolle für den lebenswichtigen Export von Rohstoffen. Der Import hingegen hat durch die Wirtschaftskrise einen schweren Dämpfer hinnehmen müssen. **Seite 6/7**

Binnenschiff Russlands Binnenwasserwege sind beim Transport von schweren und sperrigen Projektladungen kaum wegzudenken. Auch einige Regionen sind am besten per Schiff zu erreichen. Der Nutzung für regelmäßige Verkehre steht jedoch die lange Winterperiode im Wege. **Seite 10**

Hoffen auf höhere Mächte

Am 1. Juli wird es ernst mit der Zollunion – doch viele Verfahrensfragen sind bis jetzt ungeklärt.

Von Matthias Roeser

Wohl die größten Sorgenfalten bei den Logistikern im Russlandgeschäft wirft derzeit die geplante Zollunion von Russland, Weißrussland und Kasachstan hervor. Am 1. Juli soll sie in Kraft treten, doch nach Auskunft der meisten Akteure ist die praktische Handhabung noch unklar. Ein Russland-Spediteur zog hinter vorgehaltener Hand sogar die Möglichkeit in Betracht, dass die Zollabfertigung für ein oder zwei Monate weitgehend zum Erliegen kommt und empfahl den Verladern den Aufbau größerer Lagerbestände

Dass sich auch die Zollbehörden noch schwertun, den Logistikern zu

erläutern, was am 1. Juli auf sie zukommt, wurde unlängst auf einer Veranstaltung der Russisch-Deutschen Handelsgilde in Hamburg (RDHG) deutlich. Zwischen den drei Ländern seien 15 Abkommen zur Zollunion verabschiedet, 16 seien noch offen, sagte Alexander Aderejko, Leiter der Rechtsabteilung des weißrussischen Zollkomitees. Außerdem stünden noch 20 Entscheidungen der Gemeinsamen Kommission aus.

Relativ klar sei, wie sich die Zollsätze verändern, erläuterte der Leiter der Tarifabteilung, Sergey Poluden: Es werden zum Beispiel deutlich mehr Waren mit einem Zollsatz von null Prozent belegt, sind also faktisch zollbefreit. Pkw-Importe für juristische

Personen würden künftig mit dem höheren Zollsatz Russlands belegt, während noch offen ist, was mit Pkw für Privatkunden wird.

Ungeklärt sei bisher, wie mit den unterschiedlichen Mehrwertsteuersätzen in den drei Ländern bei der Zollberechnung – die sich auf den Preis einschließlich Mehrwertsteuer bezieht – umgegangen wird. Ebenso gebe es bisher Unterschiede bei den Abfertigungsgebühren. Eine Vereinheitlichung sei noch offen.

Immerhin hat sich der weißrussische Zoll das Ziel gesetzt, die Abfertigungszeit je Lkw auf 20 Minuten zu reduzieren. Das solle durch Vorabbenachrichtigung erreicht werden. Die Logistiker selbst müssten aber

auch ihren Beitrag leisten, machte Yuri Senko vom Zoll Grodno deutlich: Täglich träfen 20 Lkw mit unvollständigen Dokumenten ein. Deren Abfertigung verzögere sich meist um vier bis zehn Stunden. Die meisten Fehler könnten künftig dank der Vorabbenachrichtigung korrigiert werden, bevor der Lkw eintreffe, hofft er.

Trotz aller derzeitigen Unklarheiten wurde die Zollunion im Grundsatz von den anwesenden deutschen Logistikern begrüßt. Mirco Nowak, stellvertretender Vorsitzender der RDHG, verwies darauf, dass die drei Länder binnen zwei Jahren ein Vorhaben durchziehen, für das sich die Europäische Gemeinschaft 25 Jahre Zeit gelassen habe. **DVZ 27.4.2010**