AUSSENHANDEL

Am Gängelband des Staates

Wladimir Putin ist stolz auf seine positive Wirtschaftsbilanz. Doch korrupte Beamte und mächtige Oligarchen bremsen die Entwicklung des Landes. Für deutsche Unternehmen ist der russische Markt Versprechen und Abenteuer zugleich.

Das Hotel Ukraine in Moskau zieren noch immer Ährenkranz und Sowjetstern. Vom Edel-Italiener im 29. Stock schweift der Blick vorbei an den Symbolen des untergegangenen kommunistischen Großreiches auf die Symbole der neuen Zeit: die glitzernden Wolkenkratzer am anderen Ufer der Moskwa.

Unten steht, klein wie Spielzeug, eine Armada schwarzer Luxuslimousinen. Hin und wieder sticht ein roter Ferrari oder ein gelber Lamborghini hervor. Oben kosten Spaghetti mit Krabben von der Halbinsel Kamtschatka 50 und die Flasche Château Pétrus knapp 10 000 Euro. Hier feiern Manager in Maßanzügen die neuesten Abschlüsse. Auch auf Wladimir Putin stoßen sie gern an. In ihm sehen sie den Garanten eines stabilen Russland.

So sieht er sich auch selbst: Am nächsten Wochenende wird der russische Präsident gemeinsam mit Angela Merkel die Hannover Messe eröffnen, Schwerpunktthema der Messe ist Russland. Putin wird den Vertretern der deutschen Industrie eine eindrucksvolle Bilanz präsentieren.

Die Wirtschaft des größten Flächenstaates wuchs im vergangenen Jahr mit 3,4 Prozent, die Arbeitslosigkeit liegt mit landesweit 6 Prozent deutlich niedriger als in westlichen Ländern, der Staatshaushalt war nach einem Überschuss 2011 auch im vergangenen Jahr ausgeglichen.

Mit der Mangelwirtschaft und Servicewüste der letzten Sowjetjahre hat das Russland von heute tatsächlich nichts mehr zu tun. Es schickt sich beispielsweise an, Deutschland als größten europäischen Automarkt zu überholen. Und selbst in sibirischen Kleinstädten sind gutgefüllte Supermärkte rund um die Uhr geöffnet.

Tatsächlich aber täuschen Putins schöne Zahlen über fundamentale Probleme der von ihm geschaffenen Wirtschaftsordnung hinweg: ausufernde Korruption, Oligarchen-Konglomerate und die wachsende Einmischung des Staates in die Wirtschaft. Im Vergleich zu den übrigen sogenannten BRICS-Staaten (zu denen neben Brasilien, Russland, Indien und China auch Südafrika zählt) fehlt es der russischen Wirtschaft deshalb an Dyna-

ALEXEY DRUGINYN / RIA NOVOSTI / PICTURE ALLIANCE / DPA

Wirtschaftslenker Putin: *Konzentration auf staatlich kontrollierte Rohstoffkonzerne*

mik. Vor allem mangelt es am politischen Willen, diese Probleme anzugehen.

So sehr die Vertreter der westlichen Wirtschaft politische Stabilität zu schätzen wissen: In Hannover wird Putin deshalb auch Skepsis entgegenschlagen. Die Beziehungen beider Länder sind ohnehin gespannt, und die Zypern-Krise hat das Verhältnis weiter belastet.

Die gesamte vorige Woche über hatten sich die Russen darüber erregt, dass Europa – gemeint war vor allem Deutschland – sie bei der Rettung Zyperns übergangen habe. Dass die EU „absichtlich das Bankensystem Zyperns“ zerstöre, ja ein ganzes Volk enteigne. Von Diebstahl war in den Zeitungen die Rede, von „Bolschewismus wie in der Sowjetära“ und einer politischen Bestrafung Russlands, das bekanntlich seine Interessen auf der Insel habe.

Jahrelang nutzte auch der Kreml Zypern als Finanzstützpunkt für russische Unternehmen. Dass dabei Steuern hinterzogen und Gelder gewaschen wurden, störte offenbar nicht. Moskau habe durch seine Tatenlosigkeit Europa mit in die jetzige Situation gebracht, kritisierte ein russischer Bankenexperte. Es gebe derzeit „überhaupt keine Beziehungen mehr zwischen Westeuropa und Russland“, sagt der frühere Vizechef der russischen Zentralbank, Sergej Alexaschenko. Die Zypern-Krise müsse eine Lektion für Moskau sein, das endlich zu ändern.

Die deutschen Unternehmen erwarten vor allem Rechtssicherheit und wirtschaftliche Reformen, für sie ist der russische Absatzmarkt, der im Gegensatz zu vielen anderen weiter wächst, Versprechen und Abenteuer zugleich. Über Erfolg oder Misserfolg entscheidet noch immer – die Politik.

VW etwa produziert bereits in zwei Fabriken Volkswagen- und Škoda-Modelle. VW-Chef Martin Winterkorn verhandelte persönlich mit Putin über weitere Werke. „Es ging hin und her, machen wir es, oder machen wir es nicht“, sagt Winterkorn. Schließlich entschied er, dass der Konzern auch noch eine Motorenfabrik in Kaluga errichtet. Ganz freiwillig geschieht dies nicht.

Mit ihrem Dekret 166 nötigt die russische Regierung die ausländischen Konzerne zum Aufbau einer eigenen Fertigung im Land. Hohe Einfuhrzölle verteuern die Modelle, die aus dem Ausland importiert werden. Von 2016 an aber kann jeder Autohersteller, der mindestens 300 000 Wagen in Russland produziert, zusätzliche Autos zu einem niedrigeren Einfuhrzoll importieren.

Mit solchem Druck versucht die russische Führung mühsam, wieder eine Industrie im Land aufzubauen. Dass es daran mangelt, wird sich in Hannover besichtigen lassen: Am russischen Messestand dominieren Konzerne wie der Energieriese Gazprom und die Russischen Eisenbahnen RSchD. Der Staat gebietet über 50 Prozent der Banken und 73 Prozent des Transportwesens. In der Ölindustrie stieg sein Anteil seit Beginn der Ära Putin 1999 von damals 10 auf heute 45 Prozent.

„Monopole und der Rückfall in die Staatswirtschaft machen uns Sorgen“, sagt Michael Harms, Vorstandschef der Deutsch-Russischen Außenhandelskammer in Moskau. Putin selbst betreibt seit Jahren die Rückverstaatlichung großer Konzerne. Der staatliche Ölgigant Rosneft seines Vertrauten Igor Setschin darf sich in einem 60-Milliarden-Dollar-Deal die bisher private Firma TNK-BP einverleiben – und steigt damit, gemessen an seiner Förderung, zur weltweiten Nummer eins auf, noch vor ExxonMobil.

„Das Land lebt davon, seine Rohstoffe zu exportieren und mit den Einnahmen seine Importe zu finanzieren“, sagt Rainer Hribar, Vorstandsvorsitzender des börsennotierten Handelshauses VBH Holding aus Korntal-Münchingen, das seit mittlerweile 18 Jahren Beschläge für Fenster und Türen in Russland vertreibt. Die Konzentration auf staatlich kontrollierte Rohstoffkonzerne behindert die Entwicklung einer mittelständischen Wirt-

MARINA LYSTSEVA / PICTURE ALLIANCE / DPA

Flugzeugproduktion in Uljanowsk: *Mühsame Versuche, wieder eine Industrie aufzubauen*

GETTY IMAGES

Millionärsmesse in Moskau: *Hohe Einfuhrzölle verteuern Importe*

schaft. Und sie fördert die Abhängigkeit von den Preisen für Öl und Gas. Die aber könnten schon bald sinken, weil mit Hilfe des sogenannten Frackings weltweit immer mehr Schiefergas gefördert wird.

So droht das Land im internationalen Wettbewerb weiter zurückzufallen. Die Investitionen sind viel zu gering, die Innovationskraft ist zu klein – und die Infrastruktur zu marode. Große Teile stammen noch aus Sowjetzeiten.

Flugzeugabstürze, platzende Pipelines und Kraftwerkshavarien: Russland, stolzes Mitglied der G-8-Staatengruppe, gleicht oft eher einem Entwicklungsland. Rund ein Fünftel des Trinkwassers geht durch Lecks verloren. Jährlich werden lediglich knapp 500 Kilometer neue Straßen gebaut. „In diesem Tempo brauchen wir tausend Jahre, um ein modernes, umfassendes Straßennetz aufzubauen“, klagte der Minister für Regionalentwicklung im November.

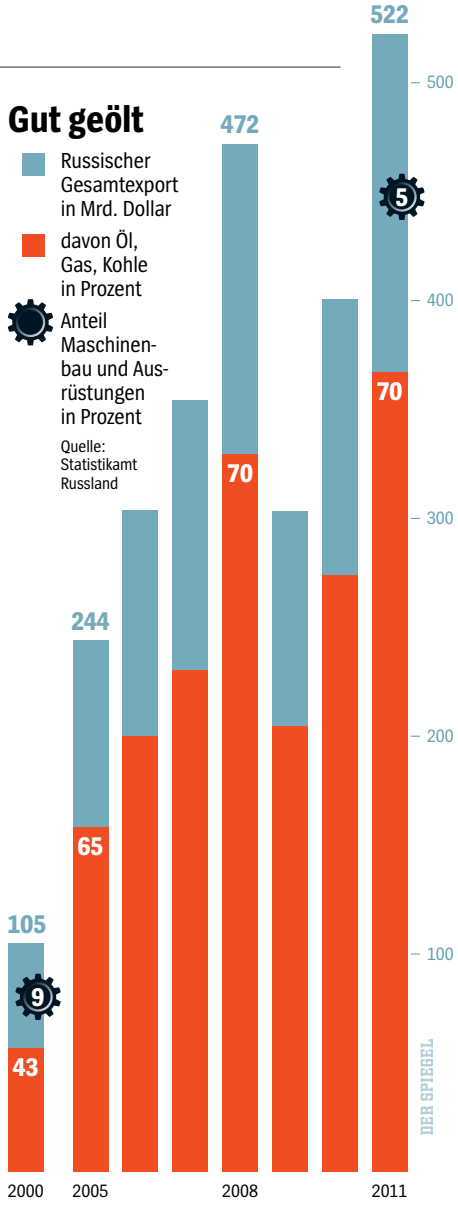
Prestige- und Leuchtturmprojekte sollen nun die Infrastruktur verbessern. Die Olympischen Winterspiele 2014 zählen dazu, die Fußballweltmeisterschaft 2018 und ein neuer Hafen unweit von St. Petersburg mit nicht ganz klaren Besitzverhältnissen.

In Ust-Luga am Finnischen Meerbusen recken sich am Containerterminal Liebherr-Kräne in den Himmel. Es gibt ein Ölterminal und eine Verladestation für Kohle. Mehr als 160 000 Autos wurden im vergangenen Jahr über den Hafen nach Russland importiert.

Über drei Milliarden Euro hat der Staat bisher in das Projekt gepumpt. Enthüllungsjournalisten der Zeitschrift „Nascha Werssija“ mutmaßen, dass Vorstandschef Walerij Israilit, ein Mann mit zweifelhaftem Ruf, zusammen mit einem ehemaligen Transportminister über zwei Offshore-Firmen die Hauptanteile an Ust-Luga hält, das mit Staatsgeldern hochgezogen wird. Israilit weist die Vorwürfe zurück.

So scheint Ust-Luga eines der zahllosen Beispiele für die Verschmelzung politischer Macht und wirtschaftlicher Pfründen zu sein – und Ausdruck eines im „Kern feudalen Systems“, wie der Wirtschaftswissenschaftler Wladislaw Inosemzew sagt. Bezeichnend für diese Malaise der russischen Wirtschaft ist das mangelnde Vertrauen der Elite in das System, das es selbst geschaffen hat. 2012 brachten reiche Russen und russische Firmen über 50 Milliarden Dollar außer Landes.

Die 30 größten russischen Konzerne lassen einen Großteil ihrer Unternehmen über Offshore-Firmen verwalten, darunter auch staatliche Konzerne wie der Ölgigant Rosneft. Das Renova-Konglomerat des Oligarchen Wiktor Wexelberg, der für den Kreml ein russisches Silicon Valley am Stadtrand von Moskau hochzie-



hen soll, firmiert steuersparend in der Schweiz, in Panama und auf den Bahamas. Der Telekom-Riese Vimpelcom des Magnaten Michail Fridman residiert in den Niederlanden.

In Russland selbst behindert eine rückständige Bürokratie den Wettbewerb ebenso wie mächtige, oft von zwielichtigen Oligarchen oder früheren Mitgliedern des berüchtigten Geheimdienstes KGB angeführte Kartelle. Im Ranking der Weltbank für wirtschaftsfreundliche Politik liegt Russland auf Platz 112 von 185 Volkswirtschaften. In Moskau zieht sich eine Baugenehmigung im Schnitt 540 Tage hin.

Wegen der allgegenwärtigen Korruption versickern Unsummen. Das Nationale Anti-Korruptions-Komitee beziffert Bestechungsgelder und Vetternwirtschaft auf 300 Milliarden Dollar jährlich. In Putins Heimatstadt St. Petersburg leckten in diesem Winter neugelegte Warmwasserleitungen. Statt der abgerechneten fabrikneuen Rohre sind uralte rostige Pipeline-Rohre verlegt worden.

Im Ranking von Transparency International der korruptionsfreiesten Staaten teilt sich Russland Platz 133 mit Iran, Honduras und den Komoren. Die russische Ausgabe der Zeitschrift „Esquire“ hat ausgerechnet, dass eine 48 Kilometer lange und 5,9 Milliarden Euro teure Straße rund um die Olympiastadt Sotschi für dieses Geld getrost auch mit schwarzem Kaviar hätte beschichtet werden können.

Im November leitete die Staatsanwaltschaft Ermittlungen gegen Mitarbeiter der ehemaligen Landwirtschaftsministerin ein. Die Dame selbst hält sich zur Sicherheit lieber in ihrem Elf-Millionen-Euro-Anwesen in Frankreich auf. Einen Großteil der Kaufsumme soll sie in bar beglichen haben.

Hans-Jörg Grundmann, bis vor kurzem für das Bahngeschäft von Siemens zuständig und neuerdings Anti-Korruptions-Beauftragter des Konzerns, kennt die Gepflogenheiten im Russland-Geschäft aus eigener Erfahrung. Oft müssen Berater vor Ort eingeschaltet werden. Doch ob die Teile ihres Honorars auch zum Schmieren verwenden, ist schwer zu erkennen. Bei Siemens werden derartige Consultants deshalb durchleuchtet. Auch während ihres Einsatzes müssen sie ihre Tätigkeit lückenlos dokumentieren.

Streng verboten sind bei Siemens sogenannte Beschleunigungszahlungen. Den Obolus verlangen russische Beamte gern mal, um dringend benötigte Waren schneller durch den Zoll zu leiten. Die Siemens-Beschäftigten sollen in solchen Verdachtsfällen eine eigens eingerichtete Hotline im Unternehmen anrufen. Deren Mitarbeiter versuchen dann, den Beschäftigten zu helfen und den Konflikt zu klären. „Man muss nur standhaft bleiben und sich wehren“, sagt Grundmann, „dann nehmen solche Ansinnen auch ab.“

So zuversichtlich sind nicht alle. Als Porsche vor mehreren Jahren eine Niederlassung in Moskau bauen wollte, wurde den Stuttgartern zunächst ein Grundstück abseits des Zentrums angeboten. Wenn sie eine bessere Lage wünschten, sollten sie sich an die Ehefrau eines Politikers wenden, riet man den Porsche-Managern. Die Dame verfügte über gute Grundstücke, forderte aber eine persönliche Beteiligung an der Niederlassung. Porsche lehnte ab und baute an anderer Stelle.

Bevor die Niederlassung eröffnet werden konnte, rückte Tag für Tag die Feuerwehr an. Angeblich gab es jedes Mal einen Brandalarm. Das Gebäude musste stets geräumt werden. Die Brandexperten fanden dann zwar weder Rauch noch Feuer, doch es ging wertvolle Zeit verloren. Nachdem Porsche der Feuerwehr einen rotlackierten Geländewagen vom Typ Cayenne als Einsatzfahrzeug gestiftet hatte, war das Problem gelöst, einen Fehlalarm hat es seither auf wundersame Weise nie mehr gegeben.

Dinah Deckstein, Dietmar Hawranek, Christian Neef, Matthias Schepp