

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА И ЦЕННОСТИ УСЛУГ ЗА СЧЕТ СОВРЕМЕННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ НА ПРИМЕРЕ ОАО «РЖД»

В статье рассматриваются пути повышения качества транспортных услуг за счет создания в транспортных узлах терминально-логистических центров, включения железнодорожного транспорта в цепь поставок и использования современных логистических технологий. Авторы дают оценку опыта ОАО «РЖД Логистика» в этом направлении и оценивают возможность включения российских компаний в мировую логистическую сеть.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспортно-логистические услуги, повышение качества, терминально-логистические центры, современные логистические технологии



Федоренко Анатолий Иванович — д. э. н., профессор кафедры управления логистической инфраструктурой НИУ ВШЭ. Профессиональные интересы: инвестиционный бизнес, инвестиции в логистическую инфраструктуру, бизнес-планирование инвестиционных проектов в логистике, транспортное обеспечение логистики. Автор более 90 печатных работ, в том числе восьми учебных пособий (г. Москва)



Борисова Людмила Андреевна — к. э. н., доцент, заместитель заведующего кафедрой управления логистической инфраструктурой НИУ ВШЭ. Профессиональные интересы: экономика логистической инфраструктуры, взаимодействие подразделений логистики и маркетинга, транспортные тарифы в системе логистического менеджмента. Автор около 80 печатных работ (г. Москва)

В ходе обсуждения новых целей и задач корректируемой Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. среди экспертов возникла дискуссия о важности средств их достижения — обеспечения доступности, объемов и конкурентоспособности транспортных услуг — и перехода к оказанию комплексных логистических услуг.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что рынок транспортных услуг постоянно усложняется, его сегменты все больше интегрируются с логистикой. Это вызвало необходимость развития транспортной инфраструктуры нового типа — транспортно-складских и товарно-транспортных комплексов, которые образуют объединенную логистическую инфраструктуру.

Транспортные компании все чаще включаются в цепь поставок товаров, что позволяет оптимизировать так называемые сквозные цены и тарифы, по этой причине точка прибыльности из области простой физической доставки товаров смещается в область оказания комплексных транспортно-логистических услуг.

В настоящее время на транспортном рынке на первый план выдвигаются проблемы, связанные с соответствием уровня цен (тарифов) спросу на качество перевозочного процесса, которое складывается из срока и своевременности доставки, сохранности грузов, возможности оказания дополнительных сервисных услуг.

В ходе реформы железных дорог США на основании маркетингового анализа были выявлены факторы, играющие наиболее важную роль при выборе транспортной компании отправителем. По степени значимости они расположились в следующем порядке:

- 1) доставка груза точно в срок;
- 2) обеспечение сохранности груза;
- 3) цена транспортной услуги;
- 4) оснащенность перегрузочных пунктов высокопроизводительным оборудованием;
- 5) гибкость реагирования на спрос;
- 6) скорость доставки груза;
- 7) требования к управлению;
- 8) возможность доставки груза от склада изготовителя продукции до склада ее получателя.

Попытаемся проанализировать возможность учета мировых тенденций при реформировании РЖД.

В современных условиях хозяйствования ОАО «РЖД» заявляет, что строит свои отношения со смежными видами транспорта и пользователями услуг на принципах взаимодействия и партнерства.

Однако доля транспортных услуг (физического перемещения товаров), в том числе железнодорожным транспортом, в общем объеме транспортно-логистических услуг в России остается на уровне 88%, в то время как за рубежом эта доля находится в пределах 65%.

Эффективное развитие железнодорожного транспорта невозможно без формирования современной логистической системы, управляющей материальными, финансовыми и информационными потоками. Внедрение логистических механизмов на железнодорожном транспорте является залогом повышения эффективности

отечественного транспортного комплекса и активизации его интеграции в мировую транспортную систему.

Сейчас на первый план железнодорожники должны выдвинуть решение следующих задач:

- ликвидация узких мест в сети железных дорог для беспрепятственного прохождения грузов через стыковые пункты транспортных узлов;
- создание условия для развития современных логистических технологий перевозок грузов, в том числе контейнерных и контрейлерных;
- ускорение продвижения грузов по всей сети железных дорог;
- повышение уровня маршрутизации перевозок.

Достижение этих целей в конечном итоге должно снизить затраты грузовладельцев на перевозку грузов, уменьшить транспортную составляющую в стоимости продукции, повысить доходность и устойчивость функционирования транспортного комплекса России, а также способствовать развитию экономики страны в целом и увеличению внутреннего валового продукта.

Рынок транспортно-логистических услуг специфичен и ограничен по своим возможностям. Для него характерны низкий уровень развития логистической инфраструктуры, относительно высокая стоимость логистики, большая протяженность страны, т.е. низкие показатели логистической привлекательности, которая оценивается такими факторами, как качество, затраты и время на доставку. В настоящее время логистические издержки в России доходят до 20% от цены товара, в развитых странах они составляют 7–10%.

По заявлению В.А. Гапановича, старшего вице-президента ОАО «РЖД», развитие логистики является одним из стратегических направлений диверсификации деятельности компании. К основным задачам ее логистического бизнеса относятся:

- создание системы современных терминально-логистических комплексов по всей сети российских железных дорог;
- развитие бизнеса в области оперирования терминалами;

■ развитие контрактной логистики и выход ОАО «РЖД» на рынок комплексных клиентоориентированных логистических услуг.

В настоящее время площадь терминально-складского комплекса ОАО «РЖД» составляет 28% от общей площади складской инфраструктуры российского рынка. При этом доля его доходов на рынке складских услуг не превышает 5%. Общая площадь складских помещений ОАО «РЖД» — около 5,6 млн м². В основном это открытые площадки, доля крытых площадок составляет около 11% от общей площади складских помещений. В структуре перерабатываемых грузов наибольшую долю составляют контейнеры (48%) и насыпные грузы (до 37%). Износ основных фондов комплексов — от 43% до 71%. Перед компанией поставлена задача: создать комплекс терминально-логистических центров (ТЛЦ) в крупных транспортных узлах. Главные функции ТЛЦ — обеспечение связи многочисленных грузоперевозок и распределение грузопотоков в транспортной инфраструктуре.

Создание сети ТЛЦ в крупных транспортных узлах позволит сформировать единое технологическое и информационное пространство для комплексного удовлетворения требований клиентов. Каждый ТЛЦ будет представлять собой крупный технологический комплекс по переработке, складированию, таможенной очистке грузов и контейнеров, оказывающий полный спектр дополнительных услуг. Необходимым условием функционирования ТЛЦ является возможность участия в процессе формирования единого технологического и информационного пространства всех видов транспорта (морских и автомобильных перевозчиков, портов) и крупных грузовладельцев.

Для этого в аппарате управления ОАО «РЖД» в апреле 2009 г. был создан центр по развитию терминалов, на который возложена организация подготовки проектов по созданию и развитию современных терминально-логистических комплексов на базе объектов инфраструктуры ОАО «РЖД». В функции центра входит подготовка

к учреждению компаний по строительству и организации работы складских комплексов, контроль выполнения этих проектов, разработка и реализация единой политики в сфере развития терминально-логистической инфраструктуры компании, а также формирование единой системы управления терминально-логистическими комплексами. Уже подготовлено семь технико-экономических обоснований по перспективным проектам новых терминалов. Эти документы предусматривают создание новых крупных терминальных комплексов в Калининграде, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Самаре, Ростове-на-Дону и Москве, в районе Ховрино и Московской области (Белый Раст).

В ОАО «РЖД» также создана центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом, которая в перспективе станет дочерней компанией ОАО «РЖД». Ее задачи: разработка продуктовой политики и отработка механизмов сбыта услуг, проведение оптимизации количества грузовых дворов и изменения структуры терминально-складских объектов. Другим важнейшим направлением работы дирекции является интеграция работы компании с морскими портами и международными логистическими терминалами в рамках международных транспортных коридоров, а также создание эффективных технологий международных перевозок внешнеторговых грузов. Ожидается, что новая структура сформирует перспективное и рентабельное направление деятельности российских железных дорог.

План формирования современной терминально-логистической инфраструктуры предусматривает:

■ строительство более 50 крупных ТЛЦ (включая сухие порты на Дальнем Востоке, Балтике, в Азово-Черноморском регионе и др.);

■ комплексную реконструкцию порядка 60 крупных грузовых дворов;

■ модернизацию широкого круга объектов технологического комплекса, подъемно-транспортного оборудования.

В настоящее время началась реализация ряда приоритетных проектов создания терминально-логистической инфраструктуры. Так, разработан бизнес-план инвестиционного проекта строительства терминально-логистического центра «Белый Раст» в Московской области, который является одним из элементов проекта создания сети ТЛЦ, связанных с курсированием регулярных контейнерных поездов.

Вторым направлением деятельности ОАО «РЖД» по вхождению на рынок логистических услуг является создание специализированных дочерних компаний, ориентированных на комплексный логистический сервис, в том числе «РЖД Логистика» и «Центра таможенной деятельности», предлагающих такие продукты, как услуга «РЖД Экспресс». Они осуществляют отправку мелких партий грузов, формирование контейнерных поездов, экспедиционное и таможенно-брокерское обслуживание.

Новая задача — выстраивание и совершенствование логистики грузовых перевозок в универсальных полувагонах различной собственности. Комплексная услуга включает перевозку грузов с российских железнодорожных станций, предоставление вагонов для перевозки грузов, хранение, перевалку и транспортно-экспедиционное обслуживание грузов в порту. Работа по внедрению новых транспортных продуктов позволила ОАО «РЖД» перейти на новый формат взаимодействия с портами, в рамках которого компания становится партнером порта по обеспечению транспортировки груза на различных условиях поставки.

В дальнейшие планы ОАО «РЖД» в рамках комплексного транспортно-логистического обслуживания входит увеличение числа организаций-соисполнителей, клиентов и грузоотправителей, расширение географии оказания транспортно-логистических услуг, диверсификация видов услуг, оказываемых клиентам в рамках комплексного транспортно-логистического обслуживания (в том числе организация расчетов за перевозки грузов по территории иностранных государств).

К этим целям ОАО «РЖД Логистика» движется за счет формирования комплексного логистического обслуживания путем интеграции всех услуг холдинга «РЖД» и сторонних поставщиков в единую цепочку поставок на рынке мультимодальных перевозок. За два года работы на транспортном рынке компания организовала перевозку более 4 млн т грузов, открыла 20 филиалов и обособленных подразделений в России (от Санкт-Петербурга до Владивостока).

Наряду с перевозками генеральных грузов «РЖД Логистика» активно продвигала сервис по консолидированной отправке мелких партий грузов «РЖД Экспресс». За 2012 г. 1900 мелких партий грузов были доставлены по 579 маршрутам из 54 городов России. Географический охват услуги — 136 городов России (7914 маршрутов). К услуге подключены Республика Саха (Якутия) и северная часть Красноярского края (города Норильск и Дудинка). Усиливается тенденция к расширению географии перевозок и включению в число маршрутов коммерчески непопулярных: Магаданской и Сахалинской областей, Чукотского АО, Камчатского края.

Экспертные расчеты эффективности организации перевозок мелких партий грузов показали, что перевод этих перевозок из сборных крытых вагонов и контейнеров в багажные железнодорожные вагоны позволил повысить их качество (табл. 1).

Формирование вариантов доставки грузов является наиболее сложной и многовариантной задачей ОАО «РЖД Логистика». Во-первых, в большинстве случаев при доставке на дальние расстояния используется смешанное сообщение, т.е. два и более видов транспорта. Следовательно, необходимо определить, когда и сколько видов транспорта будет применяться, где будет происходить перегрузка с одного транспортного средства на другое. Во-вторых, на принятие окончательного решения влияет большое количество факторов: от показателей деятельности транспорта, наличия перевозок по необходимому направлению до правовых аспектов, таких как

Таблица 1. Сравнение показателей качества для вариантов перевозок мелких партий грузов

Перевозка мелких партий грузов	Уровень соблюдения сроков доставки грузов	Уровень сохранности перевозимых грузов	Уровень гарантированной ритмичности перевозок	Полнота удовлетворения спроса на перевозки	Полнота участия железной дороги в доставке «от двери до двери»	Уровень безопасности перевозок	Транспортная доступность	Общий показатель качества транспортного обслуживания
Весовые значения фактора	0,21	0,19	0,15	0,14	0,12	0,04	0,12	1,0
В сборном крытом вагоне	0,78	0,85	0,85	0,95	0,82	0,81	0,55	0,809
В контейнерах	0,88	0,88	0,87	0,96	0,84	0,81	0,71	0,861
В багажном вагоне	0,98	0,97	0,95	0,91	0,84	0,83	0,5	0,897
В автомобиле	0,93	0,94	0,94	0,94	0,89	0,78	0,71	0,892

Примечание: уровень соблюдения сроков доставки грузов — отношение нормативного срока доставки к фактическому сроку доставки; уровень сохранности перевозимых грузов учитывает потери груза при перевозке и перегрузке; уровень гарантированной ритмичности перевозок — отношение объема поставок продукции, доставленного с соблюдением согласованного интервала за определенный период времени, к общему объему поставок продукции; полнота удовлетворения спроса на перевозки — отношение объема перевозок к спросу на них; полнота участия железной дороги в доставке продукции «от двери до двери» — отношение объема перевозок грузов, доставленных «от двери до двери», к общему объему поставок продукции; уровень безопасности перевозок учитывает большие материальные потери при перевозке груза; транспортная доступность — отношение фактического среднего времени, необходимого для доставки грузов из любых точек страны в разные регионы, к нормативному времени.

таможенное законодательство, правила перевозки грузов, ответственность перевозчика, дополнительные документы, согласования, лицензии и т.д. В-третьих, любая система доставки помимо перевозки предполагает осуществление большого числа сопутствующих операций, которые можно выполнять собственными силами или привлекать посредников. Речь в этом случае идет о выборе не только вида транспорта, но и транспортных посредников (экспедиторов, таможенных представителей, операторов погрузки-разгрузки, владельцев терминальных комплексов и др.), поскольку с увеличением расстояния перевозки будет расти и количество взаимодействующих субъектов. Примеры таких перевозок приведены в табл. 2.

Деятельность ОАО «РЖД Логистика» не ограничивается Россией и обеспечивает транспортировку грузов по всему миру. Широкий географический охват позволяет компании непрерывно поддерживать прямые контакты с клиентами и более оперативно реагировать на их потребности.

Зарегистрированы и приступили к работе совместные предприятия в Латвии (АО Euro Rail Trans) и в Китае (YuXinOu (Chongqing) Logistics Co. Ltd). В 2012 г. к ОАО «РЖД Логистика» присоединилась сеть офисов продаж компании Far East Land Bridge Ltd (FELB), которая специализируется на транзитных железнодорожных контейнерных перевозках по маршруту Китай — Европа — Китай. Выстраивание партнерских отношений с FELB направлено на реализацию стратегии ОАО «РЖД Логистика» по продвижению услуг на европейском и азиатском рынках грузоперевозок.

Важным проектом в работе над повышением качества логистических услуг в международном сообщении стал контейнерный поезд Чунцин (КНР) — Дуйсбург (Германия), курсирующий по маршруту, объединяющему Китай и Европу. В партнерстве с совместным предприятием в Китае — компанией YuXinOu — производится отправка поездов с компьютерной техникой компаний Hewlett-Packard, Acer и ASUS. Сегодня данный

Таблица 2. Примеры логистических технологий, используемых компанией «РЖД Логистика» (разовые и регулярные перевозки)

Технология перевозки	Описание технологии	Ожидаемый эффект
Новый сервис по ускоренной доставке грузов по железной дороге из Москвы в Сибирь и на Дальний Восток	Ускоренные грузовые поезда еженедельно отправляются по двум маршрутам: ст. Перово (Московская ж/д) — ст. Инская (Западно-Сибирская ж/д) и ст. Перово — ст. Тайшет (Восточно-Сибирская ж/д). Время в пути до Инской не превышает четырех суток, до Тайшета — шести суток. После прибытия поезда на станции распыления (Тайшет, Инская) вагоны или контейнеры далее следуют до станций назначения (Новосибирск, Красноярск, Иркутск и др.)	Технология позволяет как отправлять сборные грузы, так и резервировать отдельные вагоно-места в этих поездах. При этом «РЖД Логистика» осуществляет сбор груженых вагонов со станций московского узла и их доставку до ст. Перово для дальнейшей отправки по заявленным маршрутам
Перевозка сверхгабаритного груза общим весом 334 т	Перевозку сверхгабаритного груза можно рассмотреть на примере. Технологическое оборудование для нефтепереработки было отправлено с завода «Атомэнергомаш» в г. Волгодонске (Ростовская область) на завод в г. Рязани. Оборудование было погружено на две отдельные 12-осные секции сцепного транспортера. Транспортеры с прикрытием из универсальных платформ и крытого вагона следовали с Северо-Кавказской ж/д на Московскую ж/д по маршруту, установленному отделом специальных перевозок центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД»	Транспортеры были отправлены в составе одного поезда, что сократило срок доставки и уменьшило нагрузку на пропускную способность инфраструктуры по маршруту следования. Это особенно важно в сезон насыщенного движения пассажирских поездов
Новое мультимодальное решение по доставке мрамора из Турции в Казахстан через Россию	Новая логистическая схема включает погрузку груза в контейнеры в порту Стамбул (Турция), его доставку морским транспортом в Ростовский универсальный порт (Россия), перегрузку груза в крытые вагоны и доставку железнодорожным транспортом до станции назначения Алма-Ата (Казахстан). ОАО «РЖД Логистика» предлагает клиенту комплекс услуг по приему груженых контейнеров, следующих в режиме внутреннего таможенного транзита, выгрузке груза из контейнеров и предоставлению крытых вагонов. Специалисты компании разрабатывают схемы размещения груза в вагоне и обеспечивают погрузку, оформление перевозочных документов и внутреннего таможенного транзита, оплату железнодорожного тарифа по территории РФ и СНГ	Комплексная услуга и продуманная схема транспортировки выгодна для клиента, поскольку позволяет снизить затраты на доставку груза

Таблица 2. Примеры логистических технологий, используемых компанией «РЖД Логистика» (разовые и регулярные перевозки) (продолжение)

Технология перевозки	Описание технологии	Ожидаемый эффект
<p>Перевозка негабаритного очистного оборудования компании ООО «Эко-С» по железной дороге в адрес угольной компании — конечного получателя груза</p>	<p>Компания оказывает полный комплекс услуг, включая погрузку на низкорамный трал в городе Ярославль и доставку автотранспортом до ст. Ростов-Ярославский, где оборудование перегружают на железнодорожную платформу, увязывают и закрепляют. Перевозка осуществляется по единственному договору с компанией «РЖД Логистика», которая и выступает грузоотправителем. Компания «Эко-С» стала третьим клиентом компании «РЖД Логистика», которая воспользовалась услугами мультимодальной перевозки на Северной ж/д. ОАО «РЖД Логистика» в среднем ежемесячно доставляет три-четыре единицы оборудования компании ООО «Эко-С»</p>	<p>Технология позволяет снизить логистические издержки</p>
<p>Организация доставки микроавтобусов Volkswagen Crafter по железной дороге из Нижнего Новгорода во Владивосток</p>	<p>ОАО «РЖД Логистика» обеспечило доставку автобусов до места погрузки на железную дорогу, хранение, погрузку, крепление в вагоне и оформление всех необходимых документов</p>	<p>Благодаря действиям компании удалось снизить логистические издержки и сократить сроки доставки автобусов</p>
<p>Новая технология перевозки небольших партий бытовых грузов</p>	<p>В апреле со станции Воркута был отправлен 20-тонный контейнер, в котором разместились грузы четырех владельцев, адресовавших свои вещи в Москву, Нижний Новгород, Шахты и Новороссийск (с пересортировкой в Москве), Таганрог и Иваново. Для перевозки домашних вещей грузовладелец может заказать 20-тонный контейнер целиком или его часть. Тариф по стандартной услуге при частичном занятии контейнера включает стоимость предоставления контейнера и вагона для его перевозки, стоимость работ по погрузке контейнера в вагон, предоставление, наложение и снятие запорно-пломбировочных устройств, стоимость перевозки, выгрузку и хранение на складе в пункте назначения. При заказе контейнера целиком, а также дополнительных услуг при наличии возможности их выполнения (например доставки груза в пункт, не определенный в перечне) стоимость услуги рассчитывается индивидуально</p>	<p>Новая технология перевозки небольших партий бытовых грузов пользуется все большей популярностью у жителей северных городов, таких как Лабитнанги, Воркута, Печора, Инта, Усинск, Ухта, Сыктывкар</p>
<p>Доставка из Китая в Россию комплектов для электропоездов «Ласточка»</p>	<p>Негабаритные алюминиевые конструкции производства Jilin Midas Aluminium Industries Co. Ltd общим весом 134,5 т доставляются со склада</p>	<p>Данный вид перевозки позволяет снизить срок доставки груза и логистические издержки</p>

Таблица 2. Примеры логистических технологий, используемых компанией «РЖД Логистика» (разовые и регулярные перевозки) (продолжение)

Технология перевозки	Описание технологии	Ожидаемый эффект
	<p>в г. Ляоюань провинции Цзилинь (КНР) на завод ООО «Уральские локомотивы» (г. Екатеринбург). Перевозка организована через погранпереход Забайкальск — Маньчжурия. Алюминиевые панели используются для изготовления кузовов электропоездов серии Desiro RUS («Ласточка»)</p>	
<p>Регулярные перевозки опасного груза — серы — в порт Новороссийска</p>	<p>Ежемесячно на экспорт отправляется 3000 т серы. Всего с начала сотрудничества перевезено уже более 10 000 т. Сера перевозится в мешках со стропами большого размера и грузоподъемности, предназначенных для транспортировки сухих сыпучих грузов</p>	<p>Данный вид перевозки позволяет снизить логистические издержки</p>
<p>Доставка из Китая в Россию готовых автомобилей марки Wingle 5 производства Great Wall Motors Ltd</p>	<p>Первые 48 автомобилей отправлены в г. Гжель по железной дороге в вагонах-сетках. Планируемый объем перевозок в рамках данного проекта может составить около 400 автомобилей в месяц. В связи с повышенными требованиями клиента к качеству услуг погрузка российских вагонов осуществляется в Китае. Для реализации данной технологии Забайкальской ж/д и Читинской таможней был утвержден специальный технологический регламент</p>	<p>Данная технология позволяет увеличить количество грузов, перемещаемых в вагонах-сетках через переход Забайкальск — Маньчжурия</p>
<p>Доставка двух грузовых магистральных двухсекционных электровозов БКГ-1 из Китая в Беларусь по Новому шелковому пути — транзитом через Казахстан и Россию</p>	<p>Расстояние от китайской станции Алашаньюкоу до станции Барановичи локомотивы преодолели за 12 дней. Доставка двух новых локомотивов производства Датунского электровозостроительного завода (КНР) была организована в рамках контракта Белорусской ж/д и корпорации по экспорту и импорту электрооборудования Китая</p>	<p>Эта перевозка продемонстрировала активный выход ОАО «РЖД Логистика» на рынок логистических услуг полного комплекса при доставке грузов повышенной сложности, в том числе с использованием спецтехники, транспортеров и паромов</p>
<p>Сезонная перевозка железобетонных изделий — готовой продукции предприятий Сибирского региона</p>	<p>Железобетонные изделия (дорожные плиты, опоры, панели стеновые для жилых домов) отправляются на север Тюменской области — в Нижневартовск, Сургут, Пурпе, Ноябрьск. Сотрудничая с производителями железобетонных изделий Томского региона, Новосибирской и Омской областей, филиал ОАО «РЖД Логистика» в г. Новосибирске в течение ноября организовал перевозку 5500 т груза в полувагонах</p>	<p>Клиенты доверили отправку груза Новосибирскому филиалу компании, поскольку он может обеспечить своевременность поставки вагонов, решить вопросы, связанные с подвижным составом и его отбором в соответствии с техническими требованиями, такими как наличие бортов на платформах и др.</p>

Таблица 2. Примеры логистических технологий, используемых компанией «РЖД Логистика» (разовые и регулярные перевозки) (продолжение)

Технология перевозки	Описание технологии	Ожидаемый эффект
Перевозка оборудования — линии по производству труб — для Набережночелнинского трубного завода «ТЭМ-ПО»	Контейнерный поезд с оборудованием из Китая прошел транзитом через территорию Казахстана и прибыл в пункт назначения в России по графику. Время в пути от китайского порта Ляньюньган до Нижнекамска составило 20 суток. «РЖД Логистика» оказала грузоотправителю весь комплекс услуг, включая экспедирование по территории Казахстана и России и таможенное оформление груза	Данный вид перевозки позволил снизить сроки доставки груза

контейнерный поезд доставляет грузы из Китая в Европу за 16 суток.

Транспортно-логистическое обслуживание оказывает ОАО «ТрансКонтейнер», которое занимает лидирующие позиции на рынке железнодорожных и интермодальных контейнерных перевозок в России.

Компания владеет около 60% российского парка подвижного состава для контейнерных перевозок и обеспечивает свыше 50% контейнерных перевозок по железной дороге и более 30% терминальной переработки контейнеров в России. ОАО «ТрансКонтейнер» оперирует более чем 24 376 фитинговыми платформами, 59 116 крупнотоннажными контейнерами и владеет сетью из 46 железнодорожных контейнерных терминалов в России, 17 терминалов в Казахстане, а также терминалом «Добра» в Словакии.

Клиентская база компании диверсифицирована по отраслям и насчитывает свыше 200 000 клиентов. Сеть продаж ОАО «ТрансКонтейнер» — около 150 офисов в России, компания присутствует на рынках СНГ, Европы и Азии.

В конце 2012 г. ОАО «РЖД» приобрело 75% акций компании GEFCO, которая является так называемым интегратором. Ее цель — понять потребности клиентов в области логистики и предоставить комплексные и эффективные решения, позволяющие им полностью сконцентрироваться на своей основной деятельности.

Услуги интегратора востребованы европейскими промышленными компаниями, такие же перспективы и в России. Важными конкурентными преимуществами GEFCO являются прочные позиции на российском рынке и обширная клиентская база, включающая международных клиентов, ведущих важные проекты преимущественно в сфере автомобилестроения. У компании есть возможность осуществлять перевозки вертолетами во избежание перебоев в цепочке поставок. Одним из видов услуг, предоставляемых компанией для ОАО «РЖД», является управление информацией в сфере логистики.

Железные дороги очень удобны для входящих грузовых потоков (тем более что существуют обратные автомобильные потоки). В то же время автомобильные перевозки являются эффективным инструментом для распределения грузов от автомобильных логистических центров в дилерские центры. Железнодорожные и автомобильные перевозки являются взаимодополняющими.

Задача GEFCO — предложить своим клиентам наиболее эффективные решения по трем критериям: скорость операций, их стоимость, а также уровень повреждения автомобилей. Последний критерий очень важен, поскольку автомобили являются хрупким товаром и не могут быть реализованы при наличии даже царапин.

В задачи GEFCO не входит управление ресурсами (грузовыми вагонами, терминалами) в областях,

в которых предприятия, принадлежащие ОАО «РЖД», осуществляют данную функцию. Компании GEFCO и «Объединенная транспортно-логистическая компания» могут находиться в состоянии конкуренции лишь в случае проведения переговоров с одним и тем же клиентом о предоставлении аналогичных комплексных решений.

Еще одним конкурентным преимуществом GEFCO является ее принадлежность к ОАО «РЖД». Холдинг взаимодействует с большинством российских производителей и обладает существенными активами, необходимыми для развития деятельности группы, в том числе земельными участками, на которых может размещаться автомобильный парк клиентов, складскими помещениями для организации временного хранения грузов, терминалами и, конечно, ресурсами, необходимыми для железнодорожных перевозок.

GEFCO уже работает с дочерней структурой монополии — ОАО «РЖД Логистика» — по доставке грузов в крупнотоннажных контейнерах для мелкоузловой сборки автомобилей в Калужской области. Соглашение действует до 2015 г. В поставках деталей из французского города Везуль задействовано ОАО «ТрансКонтейнер».

В целом GEFCO занимает на российском рынке логистических услуг лишь 10%. В ОАО «РЖД» прогнозируют рост рынка логистических услуг 3-PL (комплексное обслуживание) в России в семь раз в течение следующих десяти лет: с €2 млрд в 2012 г. до €15 млрд в 2022 г.

При этом РЖД планирует увеличить выручку GEFCO в полтора-два раза в ближайшие пять-семь лет, что позволит окупить вложения монополии в покупку актива. Однако это не значит, что РЖД будет развивать оператора только в России: деятельность GEFCO рассматривается в качестве ключевого элемента международного логистического холдинга, который планирует создать монополия.

Предполагается сотрудничество компаний в четырех областях. Прежде всего ОАО «РЖД» обеспечит налаживание контактов GEFCO с новыми клиентами. Уже ведется работа по выявлению

наиболее перспективных из них (предприятий, которым сотрудничество с GEFCO могло бы принести наибольшую добавленную стоимость). Кроме того, в каждом из подразделений GEFCO создается служба технической и коммерческой поддержки с привлечением русскоговорящих специалистов. Разрабатывается план мероприятий по обеспечению продаж для предприятий, осуществляющих торговлю с Россией, готовятся планы найма персонала, создаются условия для обмена опытом в рамках «Академии GEFCO». Молодые специалисты ОАО «РЖД» могут в течение нескольких лет обучаться и проходить стажировку на предприятиях GEFCO, а затем вернуться в свою компанию. В этом и заключается идея «Академии GEFCO».

Реализация этих планов во многом будет зависеть от решения правительства о компании «ТрансКонтейнер», которая также потенциально является ключевым элементом этого холдинга. РЖД хочет сохранить 50% акций оператора за собой посредством включения их в уставный капитал «Объединенной транспортной логистической компании» (ОТЛК), переговоры о создании которой ведут Россия, Белоруссия и Казахстан.

ОАО «РЖД» также рассматривает возможность выхода на европейский рынок перевозок, в частности, за счет приватизации крупнейшего грузового железнодорожного перевозчика Болгарии «БЖД-Карго». Окончательное решение будет принято по итогам анализа международных перспектив актива. «БЖД-Карго» — это грузовое подразделение «Болгарских железных дорог». У компании 4848 вагонов и 139 локомотивов, средний возраст подвижного состава — 21–40 лет. Доля компании на рынке грузовых перевозок Болгарии — свыше 77%, в 2011 г. она перевезла 11,6 млн т грузов. В случае покупки «БЖД-Карго» может активизироваться и интерес ОАО «РЖД» к активам в соседней Греции.

На развитие сервисных логистических технологий направлены в определенной степени и изменения в системе управления и организации на железнодорожном транспорте. Так, в 2012 г.

функционировали 16 координационных советов на железных дорогах и восемь межрегиональных советов, что позволило адаптировать сортировочные мощности железной дороги к маршрутному вагонопотоку, существенно сократив его переработку, нерациональное перемещение и простой вагонов в порожнем состоянии.

Кроме того, в ОАО «РЖД» была создана система оперативного управления, базирующаяся на центре управления перевозками ОАО «РЖД» (ЦУП) и 17-ти региональных диспетчерских центрах управления перевозками, которые обеспечивают управление движением по сети в режиме реального времени. В этой системе реализованы мощные инновации.

Дальнейшим развитием данного направления являются разработка и внедрение на сети железных дорог единой интеллектуальной системы управления и автоматизации производственных процессов на железнодорожном транспорте, призванной создать единую технологически интегрированную систему управления перевозочным процессом, инфраструктурой и безопасностью, основанную на современных программных и интеллектуальных технологиях.

В конечном счете должна измениться сама схема управления на железнодорожном транспорте на основе перехода от административной системы управления в рамках дорог к управлению по технологическому принципу (в рамках единых сквозных технологических процессов) в реальном времени.

Мультимодальные перевозки — это гигантское поле для взаимодействия в развитии логистического сервиса, которое со временем будет только расширяться. Ведь любые перевозки, за исключением, может быть, нефти и некоторых навалочных грузов, можно осуществлять как железнодорожным, так и автомобильным транспортом. Потенциал комбинированных перевозок еще только предстоит реализовать. Сейчас не хватает перегрузочных мощностей, отработанных технологий, наконец, интеллектуальных ресурсов, но все эти задачи решаемы.

Как показывает практика, выгода от такого взаимодействия обоюдная, причем не только за счет простого перераспределения грузопотоков между разными видами транспорта, но и от расширения грузовой базы, вовлекаемой в оборот. Например, эффективна технология, используемая странами Евросоюза, по доставке автомобилями на накопительные терминалы небольших партий товаров от мелких и средних производителей, а затем, по мере формирования повагонных или даже маршрутных отправок, передаче грузов на железнодорожный транспорт.

Схем такого рода множество, необходимо лишь найти оптимальную и обеспечить ее эффективное функционирование. Конечно, это потребует не только материальных вложений, но и определенных структурных преобразований, перехода на иной уровень организации работы, однако, как уже отмечалось, эти задачи, по мнению специалистов, вполне решаемы и в российской практике.

На формирование мультимодальных логистических цепочек доставки грузов до потребителей направлено развитие смешанных железнодорожно-паромных перевозок. С 2007 г. открыто паромное сообщение Усть-Луга — Балтийск (Россия) — Зассниц / Мукран (Германия), на котором курсируют паромы «Вильнюс» и «Балтийск». Для оперативного решения вопросов развития паромных перевозок на данном направлении создан специальный российско-германский совет комбинированной железнодорожно-паромной линии Усть-Луга — Балтийск — Зассниц.

Прорабатывается вопрос организации регулярного прямого железнодорожно-паромного сообщения между портами Кавказ (Краснодарский край) и Самсун (Турция), в создании которого активно участвует еще одна дочерняя компания ОАО «РЖД» — Black Sea Ferries Ltd. Эта компания уже осуществляет перевозки на направлении Кавказ — Потти, что позволяет обеспечить транспортное сообщение с Республикой Армения.

ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт стал основным партнером компании Energy Resources LLC по перевалке угля с монгольского

месторождения Таван-Толгой на экспорт в третьи страны. Планируется ежемесячная перевалка 20–70 тыс. т угля с дальнейшим наращиванием объемов поставок. Для обеспечения бесперебойных поставок ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт организовал совместно с ОАО «РЖД» логистическую цепочку доставки угля железной дорогой из Монголии в Россию и далее морским путем в страны Юго-Восточной Азии. Ее конечными пунктами стали Япония и Индия.

Для эффективной реализации сервисных услуг необходимо, как уже отмечалось, соответствующее нормативно-правовое и тарифное обеспечение, позволяющее учитывать особенности дифференцированного железнодорожного рынка, включающего сегменты от естественно-монопольного

до конкурентных, и гибко отражать изменения спроса на последних. Из последних разработок, ведущихся в этом направлении, следует отметить предложения Национальной ассоциации транспортников по формированию так называемой коммерческой инфраструктуры товарных рынков услуг железнодорожного транспорта, включающей систему нормативно-правовых актов, порядок оказания и оплаты таких услуг, а также систему институтов рынка, создающих для этого соответствующие, в том числе договорные, условия. При этом услуги дифференцируются по отдельным товарным секциям для биржевых и внебиржевых торгов, предлагаются порядок проведения торгов, ценообразование на них и требования к их участникам.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гапанович В.А. Развитие терминально-логистической инфраструктуры ОАО «Российские железные дороги» // Транспорт Российской Федерации. — 2010. — №5.
2. Елисеев С.Ю. Логистическое управление грузовыми перевозками в транспортных узлах // Железнодорожный транспорт. — 2006. — №1.
3. Комаров К.Л., Пахомов К.А., Пятаев М.В. Системный подход к разработке концепции формирования опорной терминальной сети // Железнодорожный транспорт. — 2009. — №5.
4. Резер С.М. Логистика и экономическая безопасность // Железнодорожный транспорт. — 2011. — №11.
5. Ступин И. Дайте дорогу экономике // Эксперт. — 2012. — №25.
6. Сураева М.О. Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте за рубежом // Экономика и управление. — 2011. — №4.
7. Терешина Н.П., Галабурда В.Г., Трихунков М.Ф. и др. Экономика железнодорожного транспорта. Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. — М.: УМЦ ЖДТ, 2006.