

ТЕЗИСЫ

выступления вице-президента ОАО «РЖД» С.М.Бабаева «Глобальная логистика, основанная на железнодорожном транспорте – создание ценности для клиента»

(3-я Глобальная конференция МСЖД
по грузовым железнодорожным перевозкам,
г. Танжер, 17-19 октября 2012 г.)

Уважаемые дамы и господа!

Интеграция российских железных дорог в мировую транспортную систему определяет необходимость ведения транспортного бизнеса по международным стандартам, предполагающим высокий сервис и качество предоставляемых пользователям услуг, эффективную организацию транспортного обслуживания и высокий уровень организации работы менеджмента. Это не дань моде, это – осознанный выбор руководства компании.

Ускоренное развитие процессов глобализации на мировом транспортном рынке, присоединение России к Всемирной торговой организации требует от ОАО «РЖД» широкого использования в основных бизнес-процессах передовых технологий и инновационных инструментов для повышения конкурентоспособности компании и дальнейшего развития транспортно-логистической инфраструктуры. Мы ожидаем, что работа России в рамках ВТО даст новый толчок развития торговли, а значит и перевозок грузов.

По индексу развития логистики, рассчитанному Всемирным банком, Россия занимает только 94 место в мире, при том, что страна находится на 6 месте в мире по объему ВВП.

Развитие логистики стало одним из ключевых направлений деятельности ОАО «РЖД», зафиксированных в «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.».

Мы рассматриваем логистику не только как точку роста бизнеса компании, но и как необходимое условие для повышения уровня качества предоставляемых услуг.

В современных условиях хозяйствования ОАО «РЖД» строит свои отношения со смежными видами транспорта и пользователями услуг железнодорожного транспорта на принципах «взаимодействия и партнерства». Последовательно двигаясь по пути реформ и строительства полноценного транспортного рынка, сегодня наша Компания, безусловно, подтверждает свою приверженность выбранному курсу. Партнерство это складывается не всегда просто, поскольку у каждого собственника (будь то порт, оператор подвижного состава или грузовладелец) есть свои цели, свои интересы.

Среди основных направлений развития логистического бизнеса можно назвать формирование инфраструктурных возможностей для оказания широкого спектра высоко интегрированных комплексных транспортно-логистических услуг.

Реализация Холдингом «РЖД» этой задачи в перспективе потребует:

- формирования многоуровневой системы современных терминально-логистических комплексов по всей сети российских железных дорог;

- оптимизацию существующих собственных терминально-складских активов и развитие на их базе бизнеса в сфере терминального оперирования, а также

- создания современного дополнительного интерфейса с пользователями транспортных услуг на основе использования инновационных технологических решений, посредством развития контрактной логистики.

С целью развития **контрактной (3PL) логистики** в структуре Холдинга в 2010 году создана компания «РЖД-Логистика», интегрирующая услуги структурных подразделений и дочерних обществ нашей Компании, а также внешних поставщиков, в комплексную услугу управления цепочкой поставок.

Комплексные услуги, оказываемые ОАО «РЖД-Логистика», позволят повысить удовлетворенность клиентов Холдинга, учесть их индивидуальные требования в рамках обслуживания на долгосрочной основе.

Другим важным направлением является реализация комплекса мероприятий по увеличению контейнеризации перевозок.

В феврале этого года утверждена Концепция комплексного развития контейнерных перевозок в холдинге «Российские железные дороги» и план ее реализации.

В соответствии с Концепцией предполагается организовать курсирование регулярных поездов по жестким ниткам графика

между ключевыми терминально-логистическими объектами. В перспективе Компания планирует сформировать опорную сеть регулярных контейнерных маршрутов, охватывающую все узловые точки на карте Российских железных дорог.

При последовательном решении многоуровневой задачи реализуется выход Холдинга «РЖД», как сильного игрока, на международный рынок комплексных клиентоориентированных логистических услуг, где в настоящее время сформировался достаточно высокий уровень конкуренции. Это очень важный, ключевой вопрос глобальной трансформации компании.

В связи с этим важнейшим направлением деятельности является интеграция работы ОАО «РЖД» с морскими портами и международными логистическими терминалами в рамках международных транспортных коридоров, а также создание эффективных технологий международных перевозок внешнеторговых грузов, не забывая и о внутреннем рынке. Его возможности сегодня просто огромны.

Для наполнения портфельного ассортимента услуг необходимо обеспечить достижение современного уровня действующего международного стандарта качества в формате грузового обустройства.

Речь идет о создании комплекса мультимодальных терминально-логистических центров (ТЛЦ) по всей сети российских железных дорог в крупных транспортных узлах, связывающих множественные грузопотоки и распределяемые на транспортную инфраструктуру различных видов транспорта.

Для формирования комплексных высокотехнологичных логистических услуг необходимо наличие и доступность на рынке соответствующей инфраструктуры. Но в России крупных логистических центров, которые бы удовлетворяли современным требованиям по техническим характеристикам и уровню сервиса, явно недостаточно.

Если в странах с высоким уровнем развития логистических услуг преобладают складские мощности класса А и В, то у нас – терминально-складские помещения класса С и D (их доля в Москве и Санкт-Петербурге колеблется в пределах 60-70%, в остальных регионах РФ – 80-90%).

Все это определяет объективную потребность рынка в развитии современной терминально-логистической инфраструктуры на территории России.

На сегодняшний день ОАО «РЖД» обладает обширной, но нерациональной структурой терминально-складских объектов. В то же время Компания обладает и определенными конкурентными преимуществами. Это:

- территориально распределенная терминально-складская инфраструктура;
- удобное расположение объектов – в прямом доступе к железнодорожной инфраструктуре;
- наличие парка специализированной техники и квалифицированного персонала;
- отлаженный процесс обслуживания клиентов в местах общего пользования,

- сложившаяся клиентская база.

Созданная в 2010 г. служба по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» обеспечивает сегодня укрепление позиций Компании и увеличение доли на рынке терминально-складских услуг. Для клиента это, в первую очередь, выражается в возможности получения качественной комплексной терминально-складской услуги, интегрированной с услугой по перевозке и расширенном спектре дополнительных услуг, включающем доставку грузов от железнодорожной станции до склада грузополучателя.

Мы понимаем, что этого мало для решения новых задач, для того «прорыва», к которому мы сегодня себя готовим. Но и не использовать эти возможности было бы нерационально с нашей стороны.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры неразрывно связано с **развитием евроазиатских транспортных связей**, в котором Россия и Российские железные дороги играют важнейшую роль. По территории Российской Федерации проходят:

- два евроазиатских коридора – «Север-Юг» и «Транссиб» («Запад-Восток»);
- Северный морской путь,
- Панъевропейские коридоры №1, №2 и №9,
- коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с

портами Азиатско-Тихоокеанского региона, так называемые коридоры «Приморье-1», «Приморье-2».

- международный транспортный коридор «Европа - Западный Китай».

Официальный международный статус имеют следующие МТК, проходящие по территории Российской Федерации:

- Панъевропейские транспортные коридоры №1, №2 и №9

- Евроазиатский транспортный коридор «Транссиб»,

- Евроазиатский транспортный коридор Север-Юг.

Основными перспективными направлениями, с точки зрения реализации транзитного потенциала России, являются международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Восток – Запад».

Коридор «Восток-Запад» в европейской части России совпадает с критским МТК 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), а в азиатской части – с Транссибирской железнодорожной магистралью (Транссибом).

Наиболее перспективными для привлечения к перевозкам по коридору «Восток – Запад» являются грузы в торговле со странами Европы северных и северо-восточных районов Китая, Республики Корея, а также Японии. Плодотворным может стать сотрудничество с Казахстаном для привлечения грузопотока между западными регионами Китая и европейскими странами, используя ответвление коридора «Восток-Запад», проходящее через пограничные переходы Достык (на казахстанско-китайской

границе) и Карталы (на российско-казахстанской границе), а также с Монголией.

В настоящее время морским маршрутом через Суэцкий канал в сообщении стран Восточной Азии со странами Европы перевозится ежегодно около 20 млн. контейнеров в 20-футовом эквиваленте. Стратегическая задача, которая стоит перед Российской Федерацией – переключение хотя бы 10% грузопотока с указанного маршрута на МТК «Восток – Запад».

Для привлечения этого контейнеропотока необходимо гарантировать минимальные сроки транспортировки груза, время его оформления на границе, конкурентоспособную сквозную ставку, безопасность доставки груза и возможность грузовладельца отслеживать груз в пути с помощью современных спутниковых навигационных систем.

В заключение хочу подчеркнуть, что развитие транспортно-логистической инфраструктуры – это совместная задача государства и бизнеса, в том числе зарубежного, и потенциал в этой сфере огромен.

Надеюсь, что в результате применения всех доступных вариантов государственного и частного инвестирования, а также их сочетания, удастся создать все необходимые условия для надлежащего развития железнодорожной и логистической инфраструктуры в Российской Федерации, что, безусловно, приведет к увеличению объемов грузовых перевозок в международном сообщении.

Благодарю за внимание.