Руководитель проекта
Игорь Федоров

Главный редактор
Алексей Кусургашев

Зам. главного редактора
Ирина Булекова

Зам. главного редактора
Дмитрий Константинов

Дизайн и верстка
Татьяна Гусак

Фоторедактор
Светлана Богородская

Цветокорректор
Виктория Шабан

Корректор
Ольга Подколзина

Над номером работали
Владимир Гондусов
Сергей Гончаров
Михаил Касаткин
Константин Мудрик
Сергей Плетнев
Максим Савченко

Реклама
Анастасия Бредихина

Телефон редакции
+7 (495) 727-42-80
(доб. 1324; 1325)

Электронная почта
b2b-logistics@id-nautilus.ru

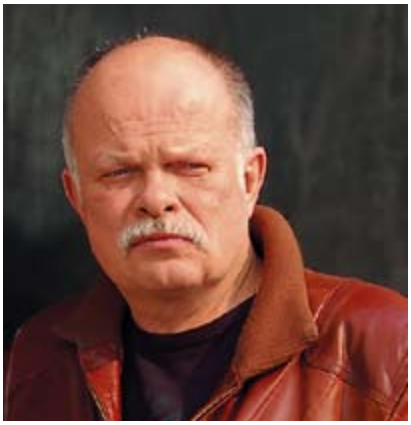
Учредитель и издатель журнала
ООО «Издательский дом «Наутилус»
Россия, Москва,
Автомобильный проезд, д. 4
www.id-nautilus.ru

Журнал зарегистрирован
в Федеральной службе по надзору
за соблюдением законодательства
в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
(Свидетельство ПИ № ФС77-33546
от 01 октября 2008 г.)

Печать
ООО «Вива-Стар»
107023, г. Москва,
ул. Электрозаводская, д. 20

Тираж 10 000 экз.

Рекламные материалы
отмечены как РЕКЛАМА



Главный редактор
Алексей Кусургашев

Нынешние времена для логистиков (именно так определяют эту специализацию нормы русского языка) должны стать «золотым веком». Кризис создал для них идеальный полигон, где они наконец-то смогут заявить о себе как о высокопрофессиональных кризисных менеджерах. Когда во главу угла экономики поставлена экономия, самое время призвать логистиков. Дж. Краузе-младший (американский экономист, известный своими афористичными формулировками) так определил идеального логистика: «Профессиональный куркуль, едва ли не единственный во всей цепочке от производителя к потребителю, цель которого не столько заработать, сколько сэкономить».

Действительно, создание логистической цепочки — это создание модели экономного использования средств, времени, складских площадей, оборудования и т. д. Именно логистик регулирует все процессы, добиваясь единственного — уменьшения затрат на закупки и поставки, транспортировку и растаможку, упаковку и продажу. Если схема отработана, если найдены оригинальные решения и инструменты, если подключены нужные ресурсы, можно считать, что выстроена идеальная логистическая цепочка. А это значит, что вагоны с грузом не станут неделями простаивать в тупиках, грузовые фуры — выбирать более длинные маршруты, товары — залеживаться на складах, а супермаркеты — томиться в ожидании продуктов. Словом, нужный товар требуемого качества в необходимом количестве в назначенное время будет доставлен в подходящее место с минимальными как для компании, так и для потребителя затратами.

Что будет, если слегка изменить масштаб? И концепцию логистической цепочки спроецировать на всю страну? Может быть, что-то изменится к лучшему? И получим наконец ответ на извечный вопрос «что делать?». А вопросом «кто виноват?» пусть займутся другие компетентные специалисты.

b2b JUST-IN-TIME
ЛОГИСТИКА

#007
СЕНТЯБРЬ'2009

ЖУРНАЛ
О ЛОГИСТИКЕ
ПРОИЗВОДСТВА
И ТОРГОВЛИ



«Я уверен, если железная дорога будет иметь свои автомобили, то и в нынешних условиях ситуация исправится». → 12



Некоммерческим организациям запрещено создавать коммерческие. Но для «Автодора» законодатели изменили ряд законов, включая Гражданский кодекс. ← 18



В каждой стране, помимо набора стандартных услуг , TNT заняла свою сервисную нишу и лидирующие позиции. → 70

СОДЕРЖАНИЕ

4 ДАЙДЖЕСТ-НОВОСТИ
Склад, транспорт, сервис.

12 ТЕМА
ЖЕЛЕЗНАЯ ХВАТКА РЖД
ОАО «Российские железные дороги» рассчитывает на 25% рынка автоперевозок.

18 ЗАКОН И ПОРЯДОК
ДЕНЬГИ В ТРАССУ
Государственная компания «Автодор» начинает работу со строительства платных дорог.

26 ЭКСПЕРТИЗА
ВКУСНЫЙ ГРУЗ
Компания FM logistic делится опытом перевозки продуктов питания.

30 СЕРВИС
ТОПЛИВО — ПО МАКСИМУМУ
Машины НПО «Авиатехнология» на шасси Volvo FE и FM — официальные поставщики топлива авиасалона МАКС-2009.

34 ЦЕНА ВОПРОСА
Обзор стоимости авиационных и железнодорожных перевозок.

38 СЕРВИС
МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА
Репортаж со столичного конкурса профессиональных водителей и специалистов сервиса.

40 ОТДЕЛ КАДРОВ
КРИЗИС ЗАСТАВЛЯЕТ УЧИТЬСЯ
Центр обучения Logist-ICS совместно с МАДИ запускает программу MBA.

44 СЕРВИС
МОСКВА — ГРОЗНЫЙ
Осенью по трассе «Дон» между столицами России и Чеченской Республики будут курсировать четыре автобуса MAN Lion's Coach.

46 БЕЗОПАСНОСТЬ
ОТ МОСКВЫ ДО БРЕСТА — СПОКОЙНО
Обзор криминогенной обстановки на дорогах России.

50 ТЕХНОЛОГИКА
ТЕЛЕМАТИКА ШАГАЕТ ПО СТРАНЕ
Исполнительный директор ЗАО «Русские навигационные технологии» Иван Нечаев рассказывает о системе АвтоТрекер, которую поставляет на российский рынок его компания.

54 ЭКСПЕРТИЗА
ОПАСНЫЙ ФРАХТ
Перевозка и страхование опасных грузов. Советы от компании Itella NLC.

62 АНАЛИТИКА
СКЛАДСКИЕ СТРАДАНИЯ
Фрагменты исследования Colliers International.

66 ЦЕНА ВОПРОСА
Обзор стоимости складских услуг в городах России.

68 ОТДЕЛ КАДРОВ
ПРИВЛЕЧЕНЦЫ И ДЕМОТИВАТОРЫ
Рынок логистических вакансий в августе 2009 года. Тенденции, аналитика, прогнозы.

70 ПРЯМАЯ РЕЧЬ
ПОЧТАЛЬОН ЗВОНИТ ДВАЖДЫ
Юрий Павлюк, начальник отдела продаж и маркетинга TNT в России, рассказывает о новых трендах в области экспресс-доставки.

74 СОБЫТИЕ
БОЛЬШИЕ ГОНКИ
Финиш кругосветной регаты Volvo Ocean Race.

76 ИНТЕРНЕТ
СЕТЕВАЯ ЭВОЛЮЦИЯ
Первый «живой» портал о логистике.



PwC прогнозирует обвал российского авторынка к концу года на 60%

После 55-процентного падения российского авторынка в первом полугодии 2009 года ожидать оживления продаж автомобилей во втором полугодии не стоит. Даже по оптимистическому прогнозу консалтинговой компании PricewaterhouseCoopers (PwC), россияне будут приобретать не более 100–150 тыс. автомобилей в месяц, тогда как до кризиса такие продажи были на уровне 200–250 тыс. штук. В 2009 году легковой рынок машин ждет падение на 50–60%, прогнозирует PwC.

Согласно данным PwC, в первом полугодии года больше всего сузился рынок импорта подержанных иномарок. Фактически этот рынок перестал существовать: продажи подержанных иномарок упали со 190 000 в 2008 году до 8000 штук в 2009 году (за 6 месяцев). Таков результат запретительных пошлин на импорт подержанных иномарок. Также серьезно пострадал импорт новых иномарок, опять же по причине роста таможенных ставок с января этого года. Импорт новых иномарок сократился более чем в два раза — на 56%. В Россию было ввезено всего 345 000 новых иномарок против 785 000 штук годом ранее. Продажи российских автомобилей (основная доля принадлежит АвтоВАЗу) выглядят на этом фоне чуть лучше — падение за полгода до 200 000 штук, на 47%, против 380 000 годом ранее. АвтоВАЗ продал на 44% меньше — 180 000 машин. Меньше всего в таких условиях пострадал сегмент иномарок, собираемых в России. Продажи этих автомобилей упали на 34%, до 190 000 штук.

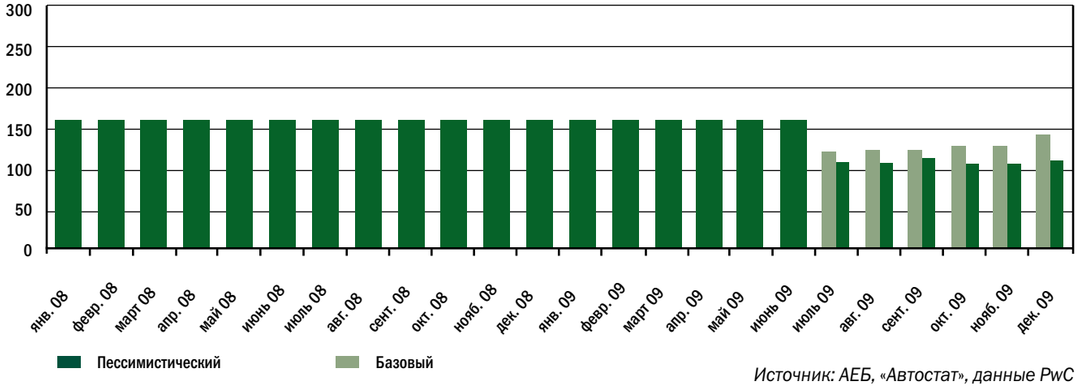
Впрочем, из-за затоваривания складов и снижения спроса на машины автопроизводители, как отечественные, так и иностранные, намеренно стали снижать объемы производства в России. В первом квартале внутренний объем выпуска отечественных машин снизился на 65%, иностранных — на 53%. На докризисный уровень производства 2008 года, а именно к 1,5 млн. штук, местные заводы смогут выйти только к 2011 году, и то при благоприятном развитии событий, прогнозирует эксперт автомобильной отрасли PwC Андрей Комаров. По оптимистическому прогнозу PwC, во второй половине года ежемесячно в России будет продаваться чуть более 100 000 автомобилей и, возможно, в декабре будет реализован максимум — 150 000 машин — в связи с сезонным фактором. В прошлом году россияне покупали в среднем по 200–250 тыс. автомобилей каждый месяц. «Мы не ожидаем резкого изменения динамики рынка во второй половине года, в первую очередь в связи с ухудшающейся макроэкономической ситуацией и исчерпыванием запасов ликвидных автомобилей 2008 года выпуска», — говорит Андрей Комаров. Огромный запас прошлогодних автомобилей заставил производителей прибегнуть к ценовой конкуренции, что помогло удержать продажи от еще большего падения, считает партнер PwC Стенли Рут. Но за полгода наиболее популярные стоковые автомобили уже почти распроданы.

Теперь, по мнению экспертов PwC, поддержку рынку должен оказать постепенно возрождающийся из пепла рынок автокредитования: улучшились условия правительственной программы кредитования, появились льготные кредиты от самих автопроизводителей. Все это должно удержать рынок от более сильного падения.

Стенли Рут обращает внимание на успех стимулирования замены старых автомобилей на новые путем выдачи денежной премии от государства в некоторых европейских странах, в частности в Германии и Франции. Подобная мера была бы полезна для российского рынка, считает он, так как она не только стимулировала бы продажи машин, но и способствовала бы обновлению аварийного и крайне устаревшего автопарка страны, половина которого старше 10 лет. Однако, по мнению директора Auto-Dealer.ru Олега Дацкива, такая мера для российского рынка непригодна, поскольку владельцы автомобилей старше 10 лет в России — это достаточно необеспеченные люди, которые даже с учетом денежной премии не смогут найти средства для оплаты остальной стоимости нового автомобиля. По оптимистическому сценарию PwC, по итогам года весь легковой рынок автомобилей (новых и подержанных) сократится до 1,6 млн. автомобилей, на 50%, по пессимистическому — до 1,4 млн. штук, на 60%, против 3,2 млн. штук, проданных в прошлом году. В Министерстве промышленности РФ ожидают падения продаж авто к концу года на 60%. В комитете автопроизводителей АЕВ по итогам продаж первого полугодия снизили свой прогноз на 2009 год по рынку новых легковых и легких коммерческих автомобилей до 1,4 млн.

www.rb.ru

Продажи автомобилей согласно базовому и пессимистическому сценариям, тыс. штук



Источник: АЕБ, «Автостат», данные PwC

Осенью начнутся массовые банкротства автодилеров

Вслед за банкротством крупнейших продавцов автомобилей «Инком-авто» и дилера АвтоВАЗа «Элекс-Полюса» этой осенью ожидается новая волна банкротств среди автодилеров. С рынка может уйти треть российских автодилеров, прогнозируют участники рынка.

Осенью в России начнутся массовые банкротства дилерских центров, которые не смогут расплатиться по кредитам и обеспечить себя денежной ликвидностью, заявил генеральный директор компании «Ауди Центр Таганка» Владимир Моженков в интервью «Интерфаксу». По его оценкам, обанкротиться может треть российских автодилеров. На начало года, по оценкам компании «Автостат», в России насчитывается более 2600 дилерских центров по продаже иномарок. Таким образом, с рынка могут исчезнуть более 860 дилеров.

Уже сейчас многие дилеры находятся в предбанкротном состоянии. Напомним, что недавно банкротом был признан дилер «Инком-Лада», который продавал около 20% от объема продаж автомобилей Lada. Головная компания «Инком-Лады», «Инком-авто», после неудачной попытки продать 75% своих акций еще в начале года распрощалась со своими салонами. Закрываются центры и крупнейшего дилера АвтоВАЗа «Элекс-Полюса». На грани банкротства оказались пермские компании «Машинный двор», «Верра Моторс», а также уфимский дилер «АК Моторс». Иск о банкротстве предъявлен питерскому дилеру «Фаст Мотор СПб». Процедуру банкротства проходят дилер ГАЗа «Аквилон» и дилер Kia компания «Демо-Моторс».

В конце июня стало известно, что два крупных московских продавца недорогих автомобилей, «Автогермес» и «Автокей», подписали соглашение о слиянии. С начала года они вместе продали в Московском регионе 42% Lada и 62% Daewoo.

Участники рынка и эксперты, опрошенные RB.ru, соглашаются, что сокращение количества участников рынка неизбежно. «Продажи снизились в два раза, при этом затраты автодилеров, несмотря на все их старания, снизились всего на 15–20%, — отмечает RB.ru аналитик ИК «Финам» Константин Романов. — Это приводит к тому, что многие компании работают на грани рентабельности или стали убыточными». По его мнению, еще какое-то время собственники смогут дотировать авторетейловый бизнес, однако не все смогут делать это долго. На первом этапе, говорит Романов, будут закрываться мелкие дилеры, у которых по одному-два салона на конкурентных рынках крупных городов: у них меньше возможностей для привлечения дешевого заемного финансирования и чаще всего нет серьезной подушки ликвидности. Крупные игроки будут закрывать отдельные автосалоны, однако новых банкротств среди них эксперт не ожидает. Не будет и большого числа слияний и поглощений, считает Романов из ИК «Финнам», так как у потенциальных покупателей просто нет свободных ресурсов под такие сделки. Однако директор по развитию бизнеса ГК «Блок» Сергей Дюшко считает, что укрупнение рынка авторетейла за счет слияний и поглощений будет происходить. По его данным, на рынке есть ряд автодилеров с надежным тылом в виде сторонних источников финансирования. Например, в регионах есть владельцы автосалонов, для которых авторетейл — это побочный бизнес, и основной доход им приносит не связанный с автомобилями бизнес, рассказывает Дюшко. Они открыли автосалон на фоне бума продаж автомобилей, когда это было прибыльно и престижно. А теперь в надежде на восстановление российского авторынка в будущем некоторые из них задумались о приобретении слабых игроков, которые из-за долгов готовы продаться за бесценок. Возможности и средства для этого у них имеются. В кризис они могут с меньшими затратами выйти на новые для себя рынки — в соседние регионы и даже в Москву, говорит Дюшко. Он уверен, что на рынке скоро появится больше холдинговых структур наподобие Major, Genser и ГК «Блок».

Выживет тот, кто в период автомобильного бума не подсел на кредитную иглу, у кого имеются собственные доходы, в том числе из альтернативных источников финансирования, считает Сергей Дюшко. Наиболее высокие шансы на выживание имеются сейчас у компаний без высокой долговой нагрузки, которые живут не только за счет продаж авто, но и за счет сервиса, способного компенсировать часть потерь, у которых имеются партнерские отношения с банками для поддержки автокредитования. А также компании, работающие в среднем и дешевом сегментах, на которых сейчас сосредоточен основной спрос, говорит Романов.

Банкротство трети автодилеров будет полезно для рынка, считает Моженков из «Ауди Центр Таганка», «потому что столько дилеров просто не нужно». Кризис в положительную сторону изменяет отношение дилеров к клиентам, утверждает Сергей Дюшко. Раньше большинство дилеров зарабатывало исключительно на продаже новых автомобилей, но сейчас этот источник дохода «скис», теперь необходимо зарабатывать на сервисе и дополнительном обслуживании. Но для того чтобы человек, купивший в автосалоне новую машину, стал его постоянным клиентом по сервисному обслуживанию, надо действительно постараться во всем удовлетворить посетителя.

www.rb.ru

РЖД представляют ускоренные рефрижераторные поезда

ОАО «Рефсервис» (дочернее общество ОАО «РЖД») совместно с Октябрьской железной дорогой и ЦФТО ОАО «РЖД» разрабатывают комплексный пакет услуг для грузоотправителей и в настоящее время предлагают новый транспортный продукт — ускоренные рефрижераторные поезда, следующие из портов Санкт-Петербурга, Мурманска и Владивостока.

Преимущества ускоренных рефрижераторных поездов заключаются:

- в сокращении сроков доставки грузов,
- значительном снижении стоимости доставки,
- гарантированной сохранности груза и высокой стабильности перевозок,
- возможности использования как рефрижераторных, так и изотермических вагонов и контейнеров,
- четком графике отправления грузов по расписанию,
- концентрации железнодорожных отправок скоропортящихся грузов с одной станции.

Также эффективность ускоренных поездов ОАО «Рефсервис» и ОАО «РЖД» заключается в предоставлении конкурентоспособных предложений для грузоотправителей и в увеличении доходов за счет увеличения объемов перевозок.

Первый ускоренный рефрижераторный состав отправился со станции Среднерогатская Октябрьской железной дороги 23 июля 2009 года по маршруту Санкт-Петербург — Екатеринбург — Новосибирск — Барнаул — Иркутск. Время в пути до конечного пункта — 6 суток.

Следует отметить, что в настоящее время такие скоропортящиеся грузы, как мясо и рыба, перевозятся из Санкт-Петербурга до пунктов назначения (Иркутск, Новосибирск, Барнаул) сроком доставки более шести суток и исключительно в дорогостоящих рефрижераторных секциях.

В результате внедрения ускоренного поезда станет возможной их перевозка на дальние расстояния в вагонах с более низкой стоимостью перевозки — вагонах-термосах, рефконтейнерах на платформах с автономной дизель-генераторной установкой. Это, в свою очередь, позволит обеспечить мелкопартийность отправок, а также сократить транспортные расходы клиентов, в том числе по сравнению с перевозками на автомобильном транспорте. Доставка грузов будет стоить от 5 рублей за 1 кг в вагонах-термосах до 6,5 рубля в рефсекциях.

«Гудок»



Самая конкурентоспособная линия воздушных грузовых и экспресс-перевозок между Европой и Азией

Состоялось официальное открытие AeroLogic, совместной грузовой авиакомпании международного логистического оператора DHL Express и Lufthansa Cargo. С прибытием первого Boeing 777F и получением сертификата эксплуатанта от немецкой авиационной администрации AeroLogic начинает обслуживать новые авианаправления между Европой и Азией, перевозя грузы клиентов компаний-совладельцев.

...В распоряжении AeroLogic будут находиться 8 новых брендированных самолетов Boeing 777F; первые 4 воздушных судна должны прибыть уже в течение 2009 года. Благодаря усовершенствованной системе сбережения топлива, дружелюбным по отношению к экологии двигателям и крыльям, B777F считается самым современным широкофюзеляжным грузовым самолетом, рассчитанным на большую дальность полетов. Максимальная загрузка самолета составляет 103 тонны. Boeing 777F может покрывать дистанцию более 9000 км, что позволяет совершать беспосадочный перелет из базового аэропорта AeroLogic в Лейпциге до ключевых городов азиатского рынка...

«Запуск такого амбициозного проекта подтверждает намерения обоих партнеров по расширению спектра и охвата услуг, предоставляемых клиентам, и создает нового сильного игрока в индустрии», — заявил Вольфганг Майерхубер, генеральный директор компании Deutsche Lufthansa AG. «В свете неминуемого восстановления рынка грузоперевозок усиление жизненно важных направлений посредством экономически выгодного совместного использования самых современных на сегодняшний день грузовых воздушных судов выглядит как более чем разумная инвестиция», — прокомментировал событие Франк Аппель, генеральный директор Группы компаний Deutsche Post DHL. «Мы предоставляем своим клиентам самое оптимальное решение по перевозке грузов и в то же самое время доказываем серьезность наших намерений по снижению степени воздействия инфраструктуры группы на окружающую среду в соответствии с корпоративной программой по защите климата GoGreen», — добавил Аппель.

Каждый из партнеров будет самостоятельно распоряжаться местом на борту. В дополнение к направлению Европа — Азия, в будущем AeroLogic будет также обслуживать компанию Lufthansa Cargo для направления ЕС — Северная Америка.

«Благодаря новой грузовой авиакомпании, DHL Express подчеркивает свое намерение предоставлять своим клиентам высочайший уровень сервиса, на который будет ориентироваться вся индустрия. Используя все доступные современные технологии, DHL Express получает дополнительные возможности для укрепления своего лидерства в международном бизнесе по экспресс-доставке к определенному времени», — сообщил Чарли Добби, исполнительный вице-президент по операционной деятельности DHL Express.

Общество с ограниченной ответственностью AeroLogic является совместной компанией логистического оператора DHL Express и Lufthansa Cargo AG. Доля каждого владельца составляет 50%. Компания была основана в сентябре 2007 года со штаб-квартирой в Schkeuditz/Leipzig в результате совместной деятельности партнеров, начавшейся в 2004 году. На сегодняшний день штат компании насчитывает более 80 человек, включая пилотов. Всего в AeroLogic планируется создать 200 рабочих мест, 80% которых будут относиться к экипажам самолетов. Парк авиакомпании будет состоять из 8 самолетов Boeing 777F; прибытие первых четырех судов состоится уже в 2009 году. Фрейтеры AeroLogic будут использоваться в интересах DHL Express и Lufthansa Cargo. Партнеры также будут ответственны за продажи, складское хранение и обработку грузов.

DHL является мировым лидером экспресс-доставки и логистики и признанным экспертом в области экспресс-доставки, воздушных, наземных, морских перевозок, а также логистических решений. DHL сочетает в себе обширную территорию обслуживания с глубоким пониманием местных рынков. Сеть DHL охватывает более 220 стран мира. В DHL работают более 310 000 высокопрофессиональных сотрудников, благодаря которым компания предоставляет быстрый и надежный сервис, учитывающий все потребности клиентов DHL. Как социально ответственная компания, DHL поддерживает направления по защите климата, помощи в случае стихийных бедствий и катастроф, развивает образовательные программы.

DHL входит в группу компаний Deutsche Post DHL. Выручка группы компаний в 2008 году составила более 54 млрд. евро. Lufthansa Cargo является одним из лидеров среди компаний-грузоперевозчиков. В 2008 году она перевезла более 1,70 млн. тонн грузов и документов. На данный момент в компании трудятся 4600 сотрудников. Компания работает по принципу airport-to-airport (доставка груза от аэропорта отправления до аэропорта назначения). В международной сети парк компании обслуживает примерно 300 направлений в 90 странах. Большая часть груза, перевозимого Lufthansa Cargo, переправляется через аэропорт Франкфурта — крупнейший грузовой транспортно-сортировочный пункт в Европе. Lufthansa Cargo является дочерним предприятием компании Lufthansa. Выручка компании в 2008 году составила 2,9 млрд. евро.

aviaport.ru

Авиакомпании выровняли падение

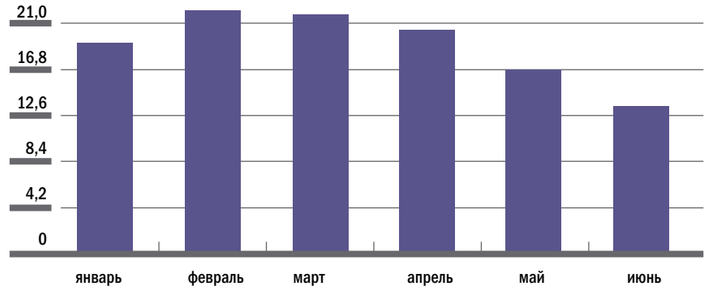
Полугодовая статистика авиаперевозок в России свидетельствует о замедлении падения рынка: в июне он упал всего на 13,4% по сравнению со средним падением на 20% в первые месяцы года. Это явление временное, уверены аналитики: осенью рынок, скорее всего, снова начнет падать.

Росавиация опубликовала статистику авиаперевозок в июне и за все первое полугодие 2009 года. По данным ведомства, всего в первом полугодии российские авиакомпании перевезли 18,75 млн. пассажиров (падение на 18% к первому полугодию 2008 года). В июне объем авиаперевозок составил 4,62 млн. пассажиров — всего на 13,4% меньше, чем в июне 2008 года. Темпы падения существенно замедлились по сравнению с началом года.

Улучшение конъюнктуры позволило четырем из десяти крупнейших авиакомпаний показать рост. Второй месяц подряд вырос (+2%) объем перевозок у «Трансаэро», в мае отнявшей второе место среди российских авиакомпаний у «Сибири». Пресс-секретарь «Трансаэро» Сергей Быхал говорит, что основная часть роста пришлась на внутрироссийские маршруты: «Трансаэро» с начала года открыла восемь внутрироссийских маршрутов. Как и в мае, вырос объем перевозок у «Ютэйра» (+6,4%). По словам гендиректора компании Андрея Мартиросова, рост — результат оптимизации маршрутной сети и самолетного парка, а также роста количества транзитных пассажиров через Внуково. Рост показали две авиакомпании «Ростехнологий» — «Оренбургские авиалинии» (+77%) и «Владивосток Авиа» (+35,8%). Глава аналитического отдела агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев говорит, что у «Оренбургских авиалиний» рост объясняется вводом с этого года обширной чартерной программы. А «Владивосток Авиа» увеличила провозные мощности, заказав широкофюзеляжные Airbus A330, и ей удалось отобрать значительную часть пассажиров обанкротившейся «Дальавиа», отмечает господин Пантелеев. Самые быстрые темпы падения по итогам июня неожиданно показала ГТК «Россия» — 27,7%. Мобильный телефон нового руководителя компании Сергея Михальченко не отвечал... Гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак считает, что на результатах ГТК «Россия» не могла не отразиться и «управленческая неразбериха» в компании. Все первое полугодие в ней шли споры о том, как ГТК входить в создающуюся «Ростехнологиями» авиакомпанию «Росавиа», а параллельно госкорпорация укрепляла «Россию» своими кадрами — еще до господина Пахомова в начале года в компанию на пост заместителя гендиректора пришел бывший заместитель главы Минрегиона Владимир Бланк, с которым, по данным источников «Ъ», у Сергея Михальченко не сложились отношения. Остальные лидеры падения остались прежними — это «Сибирь» (значительная часть ее пассажиров пересела на аффилированный «Глобус») и «ВИМ-авиа», оказавшаяся в тяжелом финансовом положении (кредиторы требуют у компании в суде несколько сотен миллионов рублей). Борис Рыбак из Infomost считает, что замедление темпа падения авиаперевозок носит сезонный характер. Это подтверждает и статистика туристического рынка: например, по данным Министерства культуры и туризма Турции, российский турпоток в страну снизился в июне по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 12%. На ряде направлений зафиксирован и прирост: по данным Болгарского статистического института, количество россиян, посетивших эту страну, в июне выросло на 3%, Министерство туризма Израиля сообщает о 33-процентном росте российского турпотока в июне. Даже Таиланд, несмотря на политические волнения в Бангкоке в мае, в июне зарегистрировал прирост российских туристов на 5%, до 2500 человек. «Волна массовых сокращений, которая заставляла людей откладывать путешествия в начале года, прошла, и они решили не отказываться от отпуска», — говорит Олег Пантелеев. Но эксперты считают замедление темпов падения временным. До конца августа темпы падения могут снизиться до 12% в месяц, но с осени авиакомпании начнут испытывать финансовые проблемы и кто-то может даже остановиться, считает господин Пантелеев.

Газета «Коммерсантъ» от 30.07.2009

Падение перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями (%) в первом полугодии 2009 года



Источник: Росавиация, Транспортная клиринговая компания

Объем перевозок российских авиакомпаний в январе – июне 2009 года

	Перевозки в июне 2009 года, тыс. чел.	Изменение к июню 2008 года (%)	Перевозки в первом полугодии 2009 года, тыс. чел.	Изменение к первому полугодию 2008 года (%)
«Аэрофлот»	758	-11	3852	-12,1
«Трансаэро»	586	2	1950	-5,6
«Сибирь»	448	-22,4	1885	-33
«Ютэйр»	338	4,6	1437	-5,1
ГТК «Россия»	321	-27,7	1247	-19,3
«Оренбургские авиалинии»	180	73	630	44,1
«Аэрофлот-Дон»	164	-1	472	-16,9
«Уральские авиалинии»	163	-15,1	560	-13,5
«ВИМ-авиа»	130	-23,9	513	-34,5
«Владивосток Авиа»	106	35,8	461	28,8

Источник: Росавиация, Транспортная клиринговая палата



Пересечение границы по предварительному уведомлению

Федеральная таможенная служба (ФТС) предлагает обязать компании заранее информировать таможню о товарах. Сделать это можно будет через Интернет. Очереди на границе меньше не станут, предупреждают эксперты.

Проект поправок в Таможенный кодекс, вводящих предварительное декларирование, Федеральная таможенная служба опубликовала на своем сайте. Ведомство предлагает разрешить правительству «с целью обеспечения безопасности РФ» требовать от компаний заранее сообщать таможне об экспортируемых и импортируемых товарах. Коснется это нововведение и транспортных средств, на которых они перевозятся. Информировать инспекторов компания должна будет до фактического пересечения товаром границы. Список товаров, которых коснется требование о предварительном информировании, будет утверждаться правительством, отмечает представитель ФТС: что попадет в этот перечень, пока не известно.

Сообщать инспекторам о перевозимых товарах нужно будет минимум за час до их прибытия на таможенный пункт, говорится в законопроекте. Сделать это можно будет через Интернет, следует из пояснительной записки к документу. Разработка соответствующего сайта продолжается, пишет таможенная служба. Предварительное информирование существует во многих странах, наиболее развит этот институт в США, рассказывает Галина Баландина из юридической компании «Пепеляев, Гольцблат и партнеры». Но механизм, как правило, применятся для облегчения прохождения таможенных процедур, замечает она. Например, в США морские перевозчики успевают оформить груз за время его разгрузки, рассказывает Баландина. «ФТС же хочет ввести предварительное уведомление для повышения безопасности, не предлагая облегчить оформление», — замечает Баландина. Мера обернется дополнительной нагрузкой на бизнес, сетует она.

Пока механизм работы с предварительной информацией не будет четко прописан, процедура таможенного оформления никак не ускорится, согласен президент региональной ассоциации таможенных брокеров «Северо-Запад» Владимир Игнатьев.

«Ведомости»

Определились с приоритетами

…Как отмечают сразу несколько источников в авиапроме, руководство ОАК решило объединить «ОАК — Гражданские самолеты» (ОАК-ГС) и «ОАК — Транспортные самолеты» в «ОАК — Коммерческие самолеты». Дальше объединенная бизнес-единица будет присоединена к корпорации «Иркут». Именно «Коммерческие самолеты» займутся в будущем созданием перспективных самолетов, таких как МС-21 и МТА, а с 2015 года — их производством. Ранее о том, что управление авиационными заводами, производящими как пассажирские, так и транспортные самолеты, следует осуществлять из одного центра, говорил вице-президент ОАК по транспортной авиации В. Ливанов. До сих пор он считался главным претендентом на пост главы этого дивизиона. Однако, по словам нескольких источников в авиационных кругах, провал переговоров по поставке заправщиков в Индию, а также слишком долгий процесс развертывания не обеспеченного заказами производства в Ульяновске самолетов Ил-476 сделали это назначение невозможным. Другим возможным руководителем данного подразделения назывался президент корпорации «Иркут» Олег Демченко. По словам источников «РБК daily», сейчас у него самые высокие шансы стать главой дивизиона «Коммерческие самолеты». Глава лизинговой компании «Ильюшин Финанс и Ко» А. Рубцов, являющейся основным заказчиком российской техники, ранее отказался от возможности возглавить гражданское самолетостроение.

Российское гражданское самолетостроение переживает не лучшие времена и славится своей мелкосерийностью. По данным пресс-службы ОАК, в 2008 году заказчикам был передан только один Ил-96, шесть самолетов семейства Ту-204 и один Ту-204. Сейчас подразделение ОАК-ГС возглавляет В. Смолко, а до марта 2009 года гражданским направлением руководил В. Безверхний, который считается идеологом создания компании.

С руководителями других бизнес-единиц ОАК проще. Так, назначение главы «Сухого» М. Погосяна на должность гендиректора РСК «МиГ» положило начало формированию дивизиона по боевой авиации на базе «Сухого» и РСК «МиГ». Бизнес-единица «Специальная авиация» объединит ОАО «Туполев», Казанское авиационное производственное объединение, а также куст таганрогских предприятий, специализирующихся на самолетах-амфибиях. Возглавить этот дивизион должен президент ОАО «Туполев» И. Шевчук. «Трехзвенная структура управления позволяет ОАК решать поставленные задачи. Две бизнес-единицы будут сами зарабатывать деньги, третья будет тратить бюджетные и всегда будет закрытой и секретной», — отмечает глава отраслевого агентства «Авиапорт» О. Пантелеев.

Представитель ОАК К. Лантратов отметил, что «окончательный вариант и порядок формирования организационной структуры будет утверждаться правлением и советом директоров». Как сообщили источники «РБК daily», в августе новая структура будет обсуждаться в Воронеже на совещании с участием премьер-министра. А вот вопрос о возможной смене главы ОАК на совещании подниматься не будет. По словам источников «РБК daily», А. Федоров продолжит руководить авиастроительной корпорацией, поскольку «отрасль сейчас находится в тяжелом финансовом положении и никто не хочет брать ответственность за вывод из кризиса заводов». Возможный претендент на пост главы ОАК Д. Мантуров не станет бороться за эту должность, так как может стать главой Минпромторга. Как уверяют источники, к обсуждению вопроса о смене руководства ОАК правительство может вернуться через год.

«РБК daily»



Бельгия ввела ограничения на транзитные автомобильные грузоперевозки иностранными компаниями

Власти Бельгии вводят с 20 августа ограничения на транзитные автомобильные грузоперевозки иностранного происхождения, согласно которым зарубежные компании смогут осуществлять транзит по территории страны не более трех грузовых транспортных средств в течение семи дней. Об этом сообщает «Гудок» со ссылкой на РИА «Новости».

Данные ограничения, согласно сообщению бельгийского телеканала VRT, будут применяться ко всем иностранным перевозчикам, осуществляющим транзит через Бельгию в рамках международных автотранспортных грузоперевозок, кроме компаний из Люксембурга и Нидерландов, которые вместе с Бельгией входят в экономический союз Бенилюкс.

За нарушение новых ограничительных правил предусмотрен штраф в размере 1800 евро, который необходимо будет оплатить на месте.

По сведениям VRT, за введение этих ограничений уже давно выступали бельгийские ассоциации транспортников.

www. portnews.ru

Ушли без покупок

Из-за финансового кризиса многие арендаторы вынуждены съезжать с насиженных мест в торговых центрах. Крупные комплексы находят замену ушедшим арендаторам довольно быстро, хотя количество желающих занять пустующие площади за последнее время сократилось на 20–25%. Торговым центрам с небольшим трафиком приходится менять условия аренды на менее выгодные для себя, чтобы сохранить магазины, привлекательные для посетителей. Аналитики считают, что бум отказов от занимаемых площадей еще не начался. Через несколько месяцев торговым комплексам, возможно, самим придется искать арендаторов. За последние несколько месяцев многие посетители торговых центров обнаруживали на месте любимых магазинов другие торговые точки или вовсе пустые места. Так, в торговом центре «Атриум» закрылся бутик Mango, в комплексе «Мега Белая Дача» закрыт магазин одежды Kookai, в марте будут закрыты все магазины под маркой Diesel, в том числе в торговом комплексе «Охотный ряд», ТЦ «Атриум» и «Европейский». Ни Diesel, ни Kookai не собираются перезаключать окончившиеся договоры на дистрибуцию товара на территории России.

Согласно данным Colliers International, на конец 2008 года площадь профессиональных торговых центров в Москве составила около 3,9 млн. кв. м, торговая площадь превышает 2 млн. кв. м. Из заявленных в 2008 году объектов было открыто только семь. При этом даже в самых крупных торговых галереях далеко не все заявленные арендаторы смогли открыть свои магазины. Например, в ТРЦ «РИО» в эксплуатацию было введено всего 60% магазинов. «Раньше мы следовали агрессивной стратегии развития и открывались практически в каждом ТЦ, где было место. Теперь нам приходится более осмотрительно относиться к новым точкам и замедлить темпы роста», — объясняет тенденцию директор по связям с общественностью «Дикой орхидеи» Оксана Донская.

Крупным сетям пока удается сохранять магазины в торговых центрах во многом благодаря тому, что арендодатели идут навстречу и снижают арендные ставки. Участники рынка рассказывают, что в зависимости от ТЦ дисконт может составлять от 10 до 30%, а с некоторыми компаниями заключаются договоры, согласно которым арендная плата зависит от трафика магазина. «С октября мы пересмотрели договоры аренды со всеми нашими арендодателями», — рассказала «РБК daily» представитель компании Finn Flare Екатерина Русакова. Коммерческий директор компании



Jeans Symphony Алексей Смирнов также сообщил, что переговоры об изменениях условий сотрудничества с ТЦ ведутся со всеми партнерами: «На сегодняшний день мы не вышли ни из одного торгового центра, но это может произойти, так как с некоторыми девелоперами мы пока не находим компромиссных решений».

«За последнее время действующие раскрученные ТЦ особых проблем не испытывают, все секции сданы», — отмечает директор департамента торговой недвижимости Colliers International Татьяна Ключинская. По ее словам, если кто-то съезжает, на это место сразу находится желающий из листа ожидания. Это подтвердили в компаниях «Манежная площадь» и City Property Management, управляющих крупными торговыми центрами. В «Манежной площади» рассказали, что с насиженных мест уходят в основном индивидуальные предприниматели и совсем маленькие сети. Начальник департамента аренды ТЦ «Атриум» Оксана Кондратьева считает, что ушли из торгового центра магазины, которые были «не на своем месте». Их площади заняли арендаторы, стоявшие в очереди. В целом в торговых центрах отмечают, что очередь из арендаторов стала меньше на 10–30%.

Плохо себя чувствуют только ТЦ, которые и в докризисные времена не пользовались особой популярностью. «Арендаторы, которые не смогли договориться о каких-либо преференциях с владельцами, конечно же, выезжают из тех торговых центров, где показатели торговли и до кризиса были невысоки, иными словами, с тех площадок, которые в ближайшее время станут нерентабельными», — отмечает ведущий консультант компании «Магазин магазинов» Марина Маркова. В последнее время ряд магазинов закрылся в торговых центрах, управляемых компанией «Гарант-инвест», однако ее представители отказались прокомментировать ситуацию с арендаторами. Сокращение арендаторов заметно и в ТЦ «Калужский». Директор по коммуникациям компании MosCityGroup (владелец ТЦ) Юлия Белова сообщила, что торговый центр собирается заменить ушедшие марки премиальными.

В то же время аналитики считают, что больше всего от кризиса пострадает именно премиальный сегмент и многим маркам придется сворачивать деятельность в России. Пока глобальный исход еще не начался, но через пару-тройку месяцев ротация магазинов в ТЦ станет более заметной и, возможно, площади будут заполнены лишь на 40–50%.

www.rbcdaily.ru

Крупное дело

Группа компаний «Ангстрем» запустила крупнейший в России производственно-складской комплекс «Националь-СПб» для фасовки и хранения бакалейных товаров мощностью 120 000 тонн в год. Инвестиции в проект составили 200 млн. рублей. «Ангстрем» рассчитывает окупить вложенные средства за три-четыре года. Эксперты считают, что, учитывая изменения потребительских предпочтений во время кризиса в сторону более дешевых продуктов, проект своевременный и может окупиться за этот срок.

Группа компаний «Ангстрем», крупнейший в России производитель фасованных круп, образована в 1992 году. По собственным данным, по объему выпускаемой продукции «Ангстрем» занимает 20–25% российского рынка и до 65% в Северо-Западном регионе. В 2008 году объем производства составил 80 000 тонн фасованной продукции при обороте 3 млрд. рублей. Ассортимент включает около 200 наименований товаров, выпускаемых под собственными торговыми марками: «Националь», Prosto, «Агрокультура», «Русский завтрак» и Private Label. Компания владеет производственно-складскими комплексами в Санкт-Петербурге и Новосибирске.



«Националь-СПб» станет крупнейшим в Европе логистическо-производственным комплексом с 12 фасовочными линиями, которые способны выпускать до 120 000 тонн в год, говорится в сообщении «Ангстрема». По данным компании, в Европе существует только одно подобное предприятие мощностью более 100 000 тонн. «Решение об инвестировании в создание нового комплекса было принято в 2008 году, — комментирует генеральный директор ГК «Ангстрем» Игорь Стрельников. — Мы понимали, что модернизация позволит значительно увеличить объемы производства, снизить издержки, оптимизировать транспортные схемы».

Аналитики считают, что для «Ангстрема» это очень хороший проект для долгосрочной программы развития на долгосрочную перспективу дальнейшего усиления своих позиций и увеличения рыночной доли. «Расширение мощностей по хранению и упаковке в данном случае вполне оправданно. Кроме того, стоит учитывать изменение потребительских предпочтений во время кризиса, которое, в частности, связано с ростом спроса на крупы. Это позволит новому проекту эффективно загружать свои мощности», — считает аналитик УК «Финам Менеджмент» Максим Клягин. Он считает, что окупить проект, особенно с учетом синергического эффекта для бизнеса «Ангстрема», за три-четыре года вполне реально.

Отметим, на днях компания «Агроальянс», ранее имевшая общих учредителей с «Ангстремом», также запустила логистический комплекс «Шуваловский» площадью 7000 кв. м, включающий шесть производственных линий, которые позволяют в автоматическом режиме производить фасованные крупы в ассортименте, включающем практически все виды и размеры упаковки.

www.product.ru



Виртуализованный ЦОД для «Корпоративного склада автозапчастей»

Компания «Микротест» завершила создание виртуализованного центра обработки данных в компании «Корпоративный склад автозапчастей». Внедрение ЦОДа позволило заказчику на 65% снизить совокупную стоимость владения (TCO) серверными ресурсами.

Открытие нового терминала отгрузки товара в 2009 году увеличило загруженность корпоративных информационных систем КСА на 180%. Поэтому компании потребовалось решение, способное снизить затраты на эксплуатацию и развитие ИТ-инфраструктуры и в то же время повысить скорость внедрения новых приложений и информационных систем, говорится в сообщении «Микротеста». Для сокращения затрат ИТ-службой КСА было принято решение создать центр обработки данных на основе технологии VMware Infrastructure. При выборе исполнителя проекта предпочтение было отдано компании «Микротест». Причиной данного выбора, по информации «Микротеста», стало большое количество реализации проектов в области виртуальных ЦОДов. Кроме того, эксперты «Микротеста» провели демонстрацию, в ходе которой на примерах предыдущих внедрений показали специалистам КСА потенциальное сокращение до 70% затрат на эксплуатацию ЦОДа.

В ходе выполнения проекта специалисты «Микротеста» на трех физических серверах заказчика развернули 8 виртуальных, что позволило снизить затраты на их содержание и обслуживание. Для хранения данных корпоративных информационных систем были установлены ленточные библиотеки Dell, а также система хранения данных и аварийного восстановления приложений Network Appliance FAS2050.

В целом созданный специалистами «Микротеста» виртуализованный ЦОД позволил компании «Корпоративный склад автозапчастей» добиться следующих результатов: на 65% снизить TCO серверных ресурсов за счет консолидации 8 физических серверов в трех, в 3 раза увеличить производительность труда администраторов за счет упрощения и автоматизации ресурсоемких процессов, на 1000% выросла скорость развертывания новых приложений, что позволило сократить время на решение новых задач бизнеса. «Считаю, что реализация виртуального ЦОДа — стратегически важный и оправданный шаг в развитии ИТ-инфраструктуры нашей компании, — отметил Юрий Батурин, руководитель ИТ-службы компании «КСА». — Решение, предложенное специалистами «Микротеста», позволило нам на 65% сократить расходы на внедрение и обслуживание серверных ресурсов. Для нас это не только экономия по факту закупки оборудования и ПО, но и сокращение будущих расходов на внедрение новых ИТ-сервисов».

www.cnews.ru

Know-how для складов

Компания «Ай Ти Скан» объявила о выводе на рынок комплекта профессионального программного обеспечения и специализированного оборудования WMS Kit Batch, предназначенного для комплексной автоматизации складского учета и управления ключевыми складскими операциями.

WMS Kit Batch будет интересен организациям, стремящимся обеспечить быструю автоматизацию материального учета на складе с применением наиболее современных складских технологий, без значительных расходов и трудозатрат.

Разработчики полагают, что новый комплект для автоматизации склада будет востребован в секторе малого и среднего бизнеса благодаря низкой для своего сегмента стоимости, выгодной лицензионной политике, а также возможности самостоятельного быстрого запуска на складе. В состав комплекта WMS Kit Batch входят:

- система управления складом Warehouse Management Suite на базе 1С 8.0,8.1 в облегченной комплектации (с использованием бесплатной СУБД Microsoft SQL Server 2005 Express Edition);
- унифицированный, не требующий дополнительных модификаций интерфейс интеграции с «1С Управление торговлей 8», обеспечивающий автоматическую синхронизацию справочников и документов между системами;
- индустриальный бэтч-терминал Cipher 8300L-2MB, аккумулятор + интерфейсная подставка USB;
- термотрансферный принтер этикеток Godex EZ-1100.

Функциональность облегченной версии системы управления складом, входящей в комплект, позволяет внедрить технологию адресного хранения и штрихкодирования, обеспечить эффективный учет товара, обеспечить безошибочность выполнения основных складских операций за счет применения терминалов сбора данных, вести партионный учет, контроль сроков годности, проводить выборочную инвентаризацию без остановки работы склада.

Выполняется поддержка управления подбором заявок со склада с применением различных оптимизационных алгоритмов по заданиям на терминалы сбора данных. Обеспечивается независимость от экспертных знаний комплектовщиков и возможность оценки производительности труда персонала.

Для установки системы управления складом и оборудования от пользователя не требуется наличия специализированных знаний за счет простоты подключения бэтч-терминалов и наличия настроенного инсталляционного пакета, а интуитивный интерфейс позволяет быстро освоить работу с системой. Открытость программного обеспечения и наличие встроенного бесплатного генератора отчетов должны исключить расходы на владение системой.

www.loglink.ru

В поисках выхода

На рынках складской недвижимости европейских стран наблюдается снижение объема сделок аренды и дисбаланс спроса и предложения, говорится в обзоре рынка складской недвижимости Европы по состоянию на июль 2009 года компании Astera в альянсе с Atisreal International.

Наиболее ощутимо эта тенденция сказалась на устаревших объектах и объектах с неудачным расположением. Причины снижения спроса те же, что и в России, — компании ищут способы сокращения издержек и повышения эффективности своих сетей поставок, оптимизируя и сокращая складские площади. Впрочем, некоторые категории арендаторов складских площадей продолжают расширяться, например продуктовые ретейлеры и дискаунтеры.

Во Франции темпы роста рынка продолжают снижаться, несмотря на конкурентоспособные ставки и высокое качество предлагаемых помещений. В Великобритании доля логистических компаний в структуре арендаторов складской недвижимости в первом полугодии 2009 года увеличилась, но общий спрос также падает. Германия, крупнейший европейский экспортер, остается самым крупным в Европе рынком складской недвижимости, несмотря на текущее замедление темпов роста. В Испании экономический рост последних лет позволил развивать крупные бизнес-парки, в частности в Мадриде и Барселоне. Но экономический кризис



нанес тяжелый удар по стране, и испанский рынок складской недвижимости пока стагнирует.

Приостановка спекулятивных девелоперских проектов заставит арендаторов Великобритании и Испании в ближайшие месяцы подбирать помещения в существующем предложении, часто не соответствующем их требованиям по размеру или локации. В меньшей степени эта проблема проявится во Франции и Германии, где все еще достаточно вакантных помещений с премиальным расположением. Арендные ставки во всех европейских странах прекратили рост, при этом они существенно варьируются, например ставки в Мадриде превышают парижские почти в 2 раза (96 евро и 53 евро за 1 кв. м в год соответственно). Приостановка и отмена новых девелоперских проектов могут затормозить падение арендных ставок как минимум в комплексах с хорошей локацией. Кроме того, в 2009 году для рынка складской недвижимости Европы будут характерны более длительные периоды экспозиции объектов и масштабные кампании, направленные на стимулирование спроса.

www.retailer.ru

Валентина Матвиенко возложила ответственность за организацию логистических центров для автотранспорта на портовые службы Санкт-Петербурга

Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству (КБДХ) администрации Санкт-Петербурга недоволен, что городским коммунальным службам приходится убирать мусор после грузовиков, осуществляющих загрузку и разгрузку контейнеров «где попало». Об этом на заседании городского правительства заявил глава комитета Олег Виролайнен, сообщает BaitInfo. По словам Виролайнена, на территории города насчитывается огромное количество стихийных «отстойников» для грузового автотранспорта. «Нужно пресекать попытки въезда в город таких перевозчиков еще за 40, 50, 100 км, на дальних подступах», — уверен глава комитета. В свою очередь, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко отметила, что ответственность за такую ситуацию несут службы порта Санкт-Петербург, к которому чаще всего приезжают грузовики, а также логистические комплексы, расположенные в городе.

«Мы не обслуживающий персонал грузовых терминалов. Нужно приглашать собственников и объяснять, что мы за ними подметать не будем и они должны сами организовать процесс», — отметила Матвиенко.

www.svn-s.ru

ТЕМА



«Раньше железнодорожники занимались только отраслевыми делами, а теперь понимают: есть области, которые мешают им развиваться и зарабатывать.

СЕМЕН РЕЗЕР, президент Гильдии экспедиторов России

Монополист в области железнодорожных перевозок от Калининграда до Камчатки, ОАО «РЖД» планирует выйти на рынок автоперевозок. И четверть этого рынка взять себе. Вероятность этого шага комментирует президент Гильдии экспедиторов России Семен Резер в интервью обозревателю газеты «Гудок» Сергею Плетневу специально для нашего издания.

ЖЕЛЕЗНАЯ ХВАТКА РЖД

В июне 2009 года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин сообщил о том, что его ведомство планирует стать крупнейшим логистическим центром Евразии в области сухопутных грузоперевозок. Для чего, на ваш взгляд, железнодорожникам понадобился автомобильный транспорт?

На третьем этапе реформы железнодорожного транспорта, существуя уже практически в рыночных условиях, мы начинаем глубже смотреть на результаты и видим, чего нам не хватает, какие проблемы не решены и какие есть резервы. Стало понятно, что работа ОАО «РЖД» по всем показателям зависит не только от самой компании, но и от смежников: от портовиков и автомобильных грузоперевозчиков. Впрочем, это нормально, когда в логистических цепочках усиливается взаимозависимость всех участников. Автомобильный же транспорт занимает здесь одно из главных мест.

Мне как бывшему руководителю крупной железнодорожной станции Свердловск-товарный это понятно, ведь 95% грузов, которые приходят и уходят со станции, доставляются автотранспортом. Еще в 1960-х годах я почувствовал, что, если у нас на станции не будет специальной автомобильной техники, я никогда не смогу обеспечить нужный оборот вагонов и минимизировать их простои. Потому что у автохозяйства свои задачи, его руководитель должен определенным образом использовать автомобили и до того, что происходит на станции, им нет дела. Действительно, автомобилистам выгоднее работать на дальних расстояниях, выполнять план по тонно-километрам, а короткие перевозки по городу им неинтересны. Поэтому мы создали экспериментальную станцию Свердловск-товарная, куда передали и автомобили, и погрузочно-



95%
грузов, которые приходят и уходят со станции, доставляются автотранспортом.

разгрузочную технику, организовали централизованный завоз и вывоз грузов. Каждое утро проводили планерку, где присутствовали все руководители подразделений и перед каждым из них ставилась конкретная задача. Мне, конечно, значительно труднее было организовать взаимодействие всех служб, нежели просто отвечать за свой участок железной дороги. Однако именно это заметно улучшило ситуацию, работа пошла совсем по-другому. Мы смогли внедрить контактный график работы станции и автотранспорта. Нас наградили медалью ВДНХ, коллеги, работающие на других направлениях, приезжали учиться у нас взаимодействию железной дороги и автотранспорта.

Новое — хорошо забытое старое. Я уверен, если железная дорога будет иметь свои автомобили, то и в нынешних условиях ситуация исправится. Ведь будущее России — это развитие логистики на основе контейнерных перевозок. Подчеркну, не железнодорожного транспорта, не транспорта вообще, а именно всей России. И это показывает зарубежный опыт. Там 70% всех грузов перевозится в контейнерах, а у нас только 6%! Конечно, непросто достичь в нынешних условиях показателей развитых стран, нужна национальная программа контейнеризации России и огромная работа. Контейнер входит в цех каждого предприятия, поэтому там должны быть площадки и краны. Необходимо перестроить саму систему логистики в стране. В каждом областном центре и на каждом крупном предприятии должны быть контейнерные площадки, куда контейнеры доставлялись бы автомобильным транспортом.

> А почему именно железнодорожный транспорт призван сыграть главную роль в формировании новой системы логистики?

Потому что в России это ведущий вид транспорта. Нерентабельно перевозить груз на автомобиле через всю страну, это займет много времени, потребует значительных расходов, да и экологии будет нанесен ущерб. ОАО «РЖД» уже создает систему мультимодальных логистических центров в портах и в крупных городах. И комплекс таких центров как раз и будет основой, можно сказать, костяком новой транспортной системы. На мой взгляд, нужно сделать так же, как сделали немцы в Гамбурге. То есть создать комплексный логистический центр, акционерами которого стали бы и железнодорожники, и моряки, и автомобильные перевозчики, и грузоотправители, и экспедиторы. Это и будет комплексное управление на базе материальной заинтересованности в рыночных условиях.

Правда, есть одна опасность. Многие посчитают панацеей, если у ОАО «РЖД» будут и суда, и автомобили. Нет, каждый должен хорошо делать свое дело и оставаться на своем месте. Но взаимодействие должно обязательно идти под эгидой железных дорог. Только в этом случае мы сможем эффективно координировать и управлять. Яркий пример — Сочи — столица зимних Олимпийских игр 2014 года. Еще недавно здесь не существовало никакой транспортной координации, каждый старался поскорее провезти свой груз, выполнить поставленную перед ним задачу, и в результате все теряли время из-за постоянных сбоев и пробок. Мы разработали концепцию развития транспортного узла логистики, я доложил по этому вопросу в Международном олимпийском комитете. Сейчас совместными усилиями Министерства транспорта РФ и ОАО «РЖД» координация налаживается. Для этого в Сочи создан единый логистический центр.

> Рынок перевозок у нас в стране худо-бедно сформировался, и в нем нашлось место каждому виду транспорта. Если ОАО «РЖД» реализует свой масштабный проект, то это означает слом существующей модели?

На мой взгляд, это будет не столько слом, сколько наведение элементарного порядка. Ведь сегодня по нашим автодорогам около 70% перевозок осуществляют иностранные фирмы. Это неправильно, мы не должны упускать свои рабочие места. Нам необходимо развивать отечественные автомобильные компании, как, кстати, делается во всем мире. Попробуйте, к примеру, в Польше взять грузовик и возить что-то как экспедитор. Вам скажут: вы иностранец, а поэтому налог будете платить на 20% больше. Ясно, что вы не выдержите конкуренции. На российском авторынке тоже надо наводить порядок, а это может сделать только мощный игрок, имеющий такие средства, как ОАО «РЖД». Опыт показывает: компания способна вытеснить иностранцев с рынка на грузовых станциях, лучше обеспечить работу. Даже несмотря на то, что этот опыт был в небольших масштабах и осуществлялось все в приказном порядке, а не по законам рыночной экономики.

> Может быть, компания таким образом просто хочет разделаться с конкурентами? Ведь не секрет, что автомобильный транспорт в некоторых секторах успешно конкурирует с ОАО «РЖД».

Сейчас на морском и автомобильном транспорте тарифы договорные. Автомобилист, чтобы выиграть конкуренцию и зная железнодорожные тарифы, способен предложить адекватную цену. Но на железной дороге этого нет, у нас тарифы установлены государством, поэтому железнодорожники проигрывают. Имея автопарк, РЖД будут решать и вопросы конкуренции. Но это будет не в убыток государству и остальному бизнесу. Обладая собственным автопарком и пакетами акций в портах Усть-Луги и Новороссийска, РЖД могут организовать мультимодальные перевозки. Раньше железнодорожники занимались только отраслевыми делами, а теперь понимают: есть области, которые мешают им развиваться и зарабатывать.

> Какую долю рынка автомобильных перевозок, по вашему мнению, может забрать ОАО «РЖД»?

До 25%. ОАО «РЖД» не будет доминировать на этом рынке, поскольку стратегически это не нужно. Автомобильный транспорт для железнодорожников будет лишь вспомогательным для повышения сервиса доставки грузов «от двери до двери».

> А как, на ваш взгляд, ОАО «РЖД» будет формировать свой автомобильный парк? Известно, что президент компании Владимир Якунин всегда старается закупать продукцию отечественного производства.

Нет, в данном случае это не совсем так. Если мы сделаем хороший автомобиль, то тогда, конечно, да. А мы и сейчас покупаем много машин иностранного производства. Политика руководства РЖД приобретать отечественное, на мой взгляд, абсолютна правильна. Она должна подталкивать наших производителей улучшать качество, делать хорошие машины. Однако насильно мил не будешь. Вы ведь, к примеру, не купите автомобиль, не оборудованный системами безопасности.

> Каким образом будет выстраиваться система взаимодействия железнодорожного и автомобильного транспорта?

Раньше считалось, и даже проводились соответствующие расчеты, что на расстояние до 240 км груз выгоднее везти на автомобилях и невыгодно по железной дороге. Если у РЖД появится свой автопарк, мы сможем развивать контрейлерные перевозки. И наша гильдия, и Владимир Якунин неоднократно ратовали за это, потому что тогда можно будет ликвидировать пробки на пограничных и таможенных переходах. Ведь что получается? Частные автоперевозчики загоняют свой грузовик на нашу платформу, на ней пересекают таможенный пост, а через 40 км съезжают на автотрассу и дальше своим ходом добираются до Екатеринбурга или Ростова-на-Дону, а железнодорожники теряют грузовую базу. Когда автомобили будут принадлежать РЖД, такого не будет. Их будут перевозить составами на тысячи километров. Это и выгодно, и экологично. Ведь сейчас в Европе, например, осуществляется перевод грузов с автотранспорта на железнодорожный как более экологичный. И мы тоже будем так делать.

> На ваш взгляд, где потребуется строительство новых терминалов и контейнерных площадок?

В каждом городе с населением 200 000 человек и в крупных районных центрах должна быть терминальная площадка. Строить их нужно комплексно, исходя из интересов всех сторон. Вот, например, на станции Ворсино, что в 90 км от Москвы, создается большой технопарк. Там сооружается крупный металлургический завод, а корейская компания «Самсунг» ввела в эксплуатацию линию по сборке телевизоров. Это будет мощный терминал, получающий около 30 вагонов с контейнерами ежесуточно. Построено здесь также два новых железнодорожных пути. А станция Ворсино так и не открыта для грузовых операций. Сюда контейнеры доставляют автомобилями — железная дорога даже не видит этих грузов. Было бы правильнее открыть для грузовых операций железнодорожную станцию, а уже с нее вывозить автомобилями контейнеры на склад «Самсунга». И это можно было бы сделать сразу, если бы проект шел под эгидой ОАО «РЖД».

> У нас каждая реформа обычно оборачивается повышением цен. Чтобы построить систему логистических центров и прочей инфраструктуры, понадобятся огромные средства, но «отбивать» их придется с помощью тарифов.

Да, деньги потребуются, и немалые. Но для того мы и развиваем государственно-частное партнерство, чтобы учитывать интересы бизнеса. Многие отраслевые структуры уже накопили определенные средства и готовы их вкладывать в терминалы и подъездные пути, но это необходимо делать только на основе партнерства, иначе все это работать не будет. Нужно чтобы Министерство транспорта и ОАО «РЖД» давали разрешение на это строительство, следили за его реализацией, за соблюдением

“ Новое – хорошо забытое старое. Я уверен, если железная дорога будет иметь свои автомобили, то и в нынешних условиях ситуация исправится.

М Н Е Н И Е



ВЛАДИМИР ЯКУНИН,
президент ОАО «РЖД»

В прошлом году «Немецкие железные дороги» показали наивысшую эффективность среди железнодорожных компаний мира. Причем 50% своей прибыли они получили не за счет перевозочной деятельности, а за счет логистики, то есть использования смешанных видов транспорта. «Дойче Бан» владеет автомобильным концерном, так же, кстати, как и «Финские железные дороги». Поэтому и ОАО «РЖД» уже давно следует подумать о смешанных перевозках.

В этом году мы собираемся купить паром. Маршрут Усть-Луга — Балтийск — Засниц уже работает. В 2009 году Россия присоединится к КОТИФ, и это расширит наши возможности по транзитным перевозкам, уравняет с нашими соседями — Балтийскими странами. Все это создает очень хорошие предпосылки для появления логистической цепочки, на чем сегодня и зарабатывают деньги многие компании. По подсчетам специалистов, к 2015 году этот рынок будет оцениваться в 150 млрд. долларов. Согласитесь, за это стоит побороться.

Уже известно о наших планах по грузовым терминалах в Шушарах и Белом Растре под Москвой, также мы создали центр логистического бизнеса, который станет своеобразной точкой роста этого вида бизнеса ОАО «РЖД». Также известно о наших планах продления широкой колеи до Вены. Западноевропейские страны поначалу скептически отнеслись к этому проекту, но теперь понятно, что транспортные коридоры № 2 и № 5 являются тем местом, где должны создаваться логистические центры. В связи с этим мы и говорим о такой услуге, как доставка грузов «от двери до двери», и мы будем это делать. Поэтому и автомобильная компания, и наше приобретение долей в терминалах и портах — звенья одной цепи. Ведь когда мы говорим о логистике, то обычно имеем в виду только развитую сеть терминалов, но на самом деле это целая группа услуг, которые предлагаются потребителю, включая предпродажную подготовку и работу с малыми партиями товаров. Но подобного в России практически нет, от чего страдает и малый бизнес, и рядовые граждане. Все это, на мой взгляд, создает хорошие конкурентные преимущества для ОАО «РЖД», которое распространило свою сеть на большой территории страны.

определенных норм и технических регламентов. Возможно, какие-то средства выделит и сама железная дорога, если увидит, что проект перспективный, что он сулит дополнительный грузопоток и доходы. Что же касается неизбежного роста тарифов, то у нас инфляция выходит за рамки прогнозов и не учитывать этого нельзя. Но конкурентная борьба останется, и она будет определять цены. К примеру, дочерняя компания РЖД «ТрансКонтейнер» в небольших пределах сам регулирует цены на перевозки и на определенных направлениях их снижает.

Кто в первую очередь может стать клиентом железнодорожно-автомобильного транспорта?

Все крупные торговые сети, которые получают большие партии товаров. Они, кстати, уже активно интересуются новой системой и строят логистические склады и базы с учетом того, что РЖД повезут груз на автомобильном транспорте. Заинтересованы практически все промышленные компании. Ведь автомобильным транспортом можно возить практически любые грузы, в том числе и навалочные. ●

М Н Е Н И Е



ДМИТРИЙ САКЕЛЛАРИ,
исполнительный директор компании «ТайсуГлобалТрак»

Грандиозные планы ОАО «РЖД», которые обсуждаются в этом номере «B2B Логистики», безусловно, имеют право на жизнь, даже более того, они вполне реализуемы и сомнений в том, что монополист железнодорожного бизнеса с помощью государства реализует данный проект, нет.

Нет ничего невозможного – есть или отсутствие желания, или отсутствие средств и возможностей.

Вернемся в начало 90-х. Идея создания автоколонн на контейнерных станциях в то время была реализована не только в Свердловске. В Москве существовало несколько крупных специализированных автоко мбинатов, которые обслуживали контейнерные отделения железнодорожных станций. Это 15-й, 17-й, 4-й, 47-й и другие автокомбинаты. Существовал центр координации – ежеутреннее селекторное совещание, на котором обсуждались вопросы обеспечения вывоза. Велась серьезная, плановая работа. Что же случилось с предприятиями? Многих в данный момент не существует и в помине.

А произошло следующее: в условиях рынка, если это можно было назвать таковым, руководители железнодорожных станций организовывали при станции экспедиторские конторы, которые формировали так называемую комплексную услугу по средствам найма машин. С каждым днем аппетиты экспедиторов росли, что само собой закономерно, но росли они только за счет автоперевозчика, потому как получить скидку на железнодорожный тариф хлопотно и зачастую невозможно. С таким подходом в определенный момент государственному транспорту места не осталось – по законам того же самого «рынка» государственное предприятие с его серьезным балластом накладных расходов оказалось «за бортом». Автокомбинаты пытались акционироваться и приспосабливаться к новым условиям работы, но, как правило, кончалось это банкротством и распродажей имущества за копейки. Кстати, покупателями техники зачастую являлись бывшие водители этого же комбината. Наступил период частного перевозчика, который был более гибким в вопросах ценообразования и условий оплаты. Был рожден новый игрок на рынке, научившийся считать деньги, научившийся зарабатывать на объемах при низких тарифах, который вопреки желаниям железной дороги, пользуясь отсутствием гибкости в работе такого гиганта, нашел свою нишу в перевозке контейнеров из портовых городов до конечного потребителя. Основными факторами, которые этому способствовали, являлись тотальный дефицит платформ и порожних контейнеров в портах Санкт-Петербурга, равно как и Владивостока и других портах бывшего СССР, а это простой контейнеров, за который судоходная линия взимала плату с конечного грузоотправителя или получателя. Кроме этого, в разы сокращалось время при отправке контейнера прямым авторейсом из Санкт-Петербурга до Москвы, что очень важно для грузовладельца в условиях рынка, и стоимость автодоставки была, как правило, дешевле, если говорить о стоимости комплексной услуги железная дорога + авто. Это не 240 км, а в три раза больше. К тому же автоперевозчик всегда работал с отсрочкой платежа, а железная дорога – только по 100-процентной предоплате. Эти же причины актуальны и по сей день.

Если говорить серьезно об озвученных планах, то меня интересует ряд вопросов, на которые в тексте нет ответа. А именно, для принципиально новой и дешевой услуги необходимо сокращение состава полной себестоимости автоперевозки – за счет каких статей? Кредитные деньги одинаковы для всех с незначительной разницей, состав прямых затрат автоперевозки вообще консервативен со времен незапамятных, а косвенные затраты у гигантов в разы превышают затраты частника. В чем новизна?

Новизна останется только в лоббировании интересов сильного игрока на рынке.

Предполагаемый результат – взвинченные и не обсуждаемые тарифы за «комплексную услугу». Какой потребитель данной услуги с этим согласится?

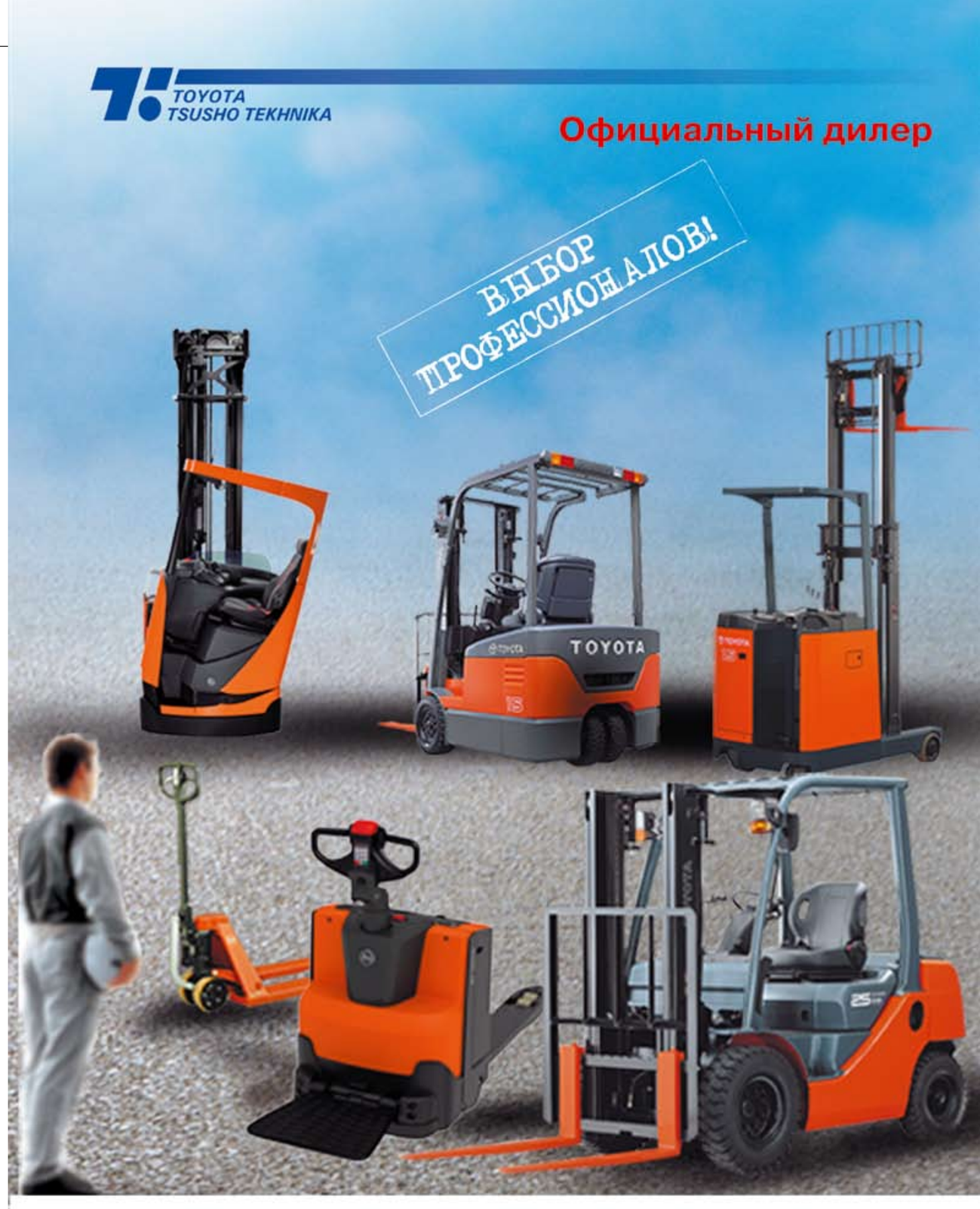
Что будет с ныне действующими автоперевозчиками?

Что касается импортных перевозчиков на рынке РФ, то виной тому не отсутствие российских и их желания работать, а разная система налогообложения в разных странах. Машины они покупают за другие деньги, кредитные ресурсы у них более доступны, и государство помогает в трудную минуту. Себестоимость услуги другая – вот и колесят они по нашим просторам!

Второй вопрос – зачем велосипед изобретать? Автопредприятия в РФ есть, и достаточно сильные, со своей рабочей инфраструктурой. Может, стоит наладить диалог и партнерские отношения? И деньги чужие занимать не придется!

Господа экспедиторы, лоббируйте интересы российских перевозчиков перед иностранными грузовладельцами, и вместо оттока капитала в виде оплаты за фрахт иностранцам деньги останутся у нас в стране в виде налогов, в виде рабочих мест и, наконец, в виде развитой инфраструктуры. Надо помогать развиваться друг другу, а не разорять то, что создано.

На мой взгляд, правильный выход – в сотрудничестве и координации усилий, а не в замещении одних игроков другими, да еще и за чужие деньги!



РЕКЛАМА



Министерство транспорта добилось создания автодорожной госкомпании. Она обещает построить много платных дорог.

ДЕНЬГИ В ТРАССУ

Сколько не жалко заплатить за то, чтобы с ветерком доехать на машине из Москвы в Питер? Четыре-пять часов быстрой езды — и вы на месте. 1000 рублей за дорогу — это много или мало? Еще добавьте 1500–2000 рублей на бензин. По плану к 2030 году таких трасс в России будет минимум девять, а максимум — даже до сорока с лишним. Какие-то будут дешевле. Министерство транспорта предложило методику расчета цены: 1 рубль за 1 км для легкового авто, 3,5 рубля — для грузовика. Вроде бы дорого, но Минтранс уверяет: все равно будет выгодно, так как экономится бензин, время, снижаются риски аварий и пр.

Если верить опросу «Росгосстраха», 7% автомобилистов считают, что в России хорошие дороги. Звучит как приговор. Но парадоксальным образом кризис сдвинул с мертвой точки строительство и реконструкцию дорог в России. Бизнес к этому строительству можно привлечь, только если речь идет о платных дорогах. Теперь денег нет и без инвесторов никуда. У правительства не осталось выбора: часть существующих дорог решено делать платными. Президент Медведев подписал закон о госкомпании «Автодор» — она и будет искать инвесторов.

Минтранс сам лоббировал создание «Автодора», преодолев сопротивление всех возможных министерств. Мысль была в том, чтобы не возвращать в бюджет доходы от использования дорог — от рекламы, сервиса, аренды и прочих услуг на придорожной полосе. Это около 10 млрд. рублей в год. Росавтодор, агентство при Минтрансе, эти деньги должен был возвращать, а «Автодор» — мода на госкорпорации прошла, и его назвали госкомпанией — получит право зарабатывать и сможет их оставить себе. Министр транспорта России Игорь Левитин хотел отдать «Автодору» все федеральные трассы и дорожные деньги, а федеральное агентство ликвидировать вовсе.

Лоббистская борьба затянулась на полтора года, и в итоге министр транспорта отвоевал только часть денег и часть дорог, а агентству сохранили жизнь и оставили остальное.

Госкомпания «Автодор» может получить в управление на 99 лет более 12 000 км дорог, которые Минтранс считает инвестиционно привлекательными. В результате важнейшие магистрали России, если все пойдет по плану, станут платными. Впрочем, до этого еще надо дожить. В законе нет конкретного перечня трасс, которые получит «Автодор», так что есть место для маневра, говорит чиновник одного из федеральных ведомств. В пояснительной записке к закону об «Автодоре» указано девять трасс. Однако, по данным Newsweek, инвестиционно привлекательных трасс окажется значительно больше — от 26 до 45.

С деньгами пока тоже ничего не понятно. По словам чиновника Минфина, максимум, на что можно рассчитывать в ближайшие полгода, —

40 тыс. населенных пунктов в стране не имеют дорог с твердым покрытием. Лишь 37% трасс федерального значения и 24% региональных дорог отвечают техническим требованиям. Еще в прошлом году Минтранс обещал, что к 2015 году 100% дорог приведут в порядок. Однако в этом году чиновники свои прогнозы скорректировали: в последнем отчете министра транспорта Левитина к 2015 году техтребованиям должны будут соответствовать лишь 50% дорог.

«символический миллиард» рублей для начала. Это на поддержание штанов, шутит источник, близкий к Минтрансу. Но он не теряет надежду. Есть еще федеральная транспортная программа, и в Минтрансе рассчитывают, что из нее «Автодор» получит до 2020 года 725 млрд. рублей и еще триллион на ремонт. Но дело идет к очередному секвестру бюджетных инвестиций, и транспортная программа снова пойдет под нож.

За пост руководителя «Автодора» уже идет аппаратная борьба. По данным Newsweek, РЖД пытаются поставить на это место своего представителя — в Минтрансе возмущаются, что железнодорожники положили глаз уже и на автомобильное полотно. «Что они понимают в автодорогах?!» — переживает источник в Минтрансе.

Как это будет работать? Главной статьей дохода «Автодора» должна стать плата за проезд. Значит, надо поставить на поток строительство платных дорог. Значит, надо искать инвесторов. Минтранс решил, что лучший способ — концессия: государство с бизнесом строят дорогу вместе, а потом инвестор получает ее в аренду.

Закон о концессиях действует уже четыре года, а толку от него мало. Подписаны всего два контракта: новый выезд с трассы М1 Москва — Минск на МКАД и участок трассы Москва — Санкт-Петербург с 15-го по 58-й километр. Министр Левитин уверен, что теперь дело пойдет и вот-вот будут подписаны еще два концессионных соглашения.

Вряд ли дело пойдет, говорит партнер юридической компании «Нерр Штифенхофер Лутц» Илья Рачков: инвесторы боятся закона о концессиях как огня и никто не хочет быть подопытным кроликом. В законе многое непонятно, например какую часть дороги оплачивает государство, а какую — инвестор. А платные трассы окупаются очень долго, больше десяти лет, это за пределами коммерческого планирования, говорит Ольга Широкова из консалтинговой компании Blackwood.

Возможно, у «Автодора» договариваться с инвесторами получится лучше, чем у агентства. Инвесторов беспокоит, что не будет спроса, а государство им пока преференций не обещает. Таких, например, как в Греции, рассказывает юрист Рачков: там платные дороги шире бесплатных (значит, привлекательнее), а государство обязуется выводить водителя на платную трассу дорожными знаками и ремонтировать бесплатную дорогу. Лидер движения «Свобода выбора» Вячеслав Лысаков, наоборот, переживает, что все будет как в Греции. Он не против платных дорог, если государство снизит, например, транспортный налог или акцизы на топливо.

Чиновник Минтранса успокаивает: трассы будут платные не полностью, а отрезками. Но сколько можно «отрезать», непонятно. Закон об автомобильных дорогах указывает, что дорогу можно объявить платной, только если у нее есть бесплатный дублер, по длине превосходящий ее не более чем в три раза. Технических требований к будущим автобанам пока нет. Есть лишь одно «неофициальное» — трасса должна быть первой категории, говорит сотрудник одного из НИИ Минтранса. Выходит, чтобы сделать старую дорогу платной, в ней просто достаточно залатать пару ям.

Рынок сам себя урегулирует, уверен юрист Рачков. Нет смысла строить платную трассу из одной полосы — никто за нее платить не станет. Она должна быть максимально комфортной. Например, проект дороги Москва — Санкт-Петербург (650 км) предполагает, что проезжая часть будет занимать не меньше восьми полос, а ездить можно будет со скоростью 150 км/ч. На объездной дороге вокруг Одинцова не будет светофоров, а максимальную скорость установят 120 км/ч.

Так будет на платные дороги спрос или нет? В правительстве исходят из того, что платный маршрут все равно водителю должен стоить на 20–30% дешевле бесплатного за счет расходов на бензин, усушки, утряски и амортизации, — тогда спрос будет. Пока же Минтранс рекомендует проводить опросы. То есть сотрудники ГИБДД будут тормозить машины и предлагать заполнить анкеты. А через два года, например, на месте сотрудника с анкетой уже могут стоять шлагбаум и касса.

www.runewsweek.ru



«Автодор»

«Российские автомобильные дороги» – некоммерческая организация, в доверительное управление которой будут переданы автомобильные дороги федерального значения. По замыслу авторов закона «Автодор» должен заниматься поддержанием в надлежащем состоянии и развитием сети автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры.

Предположительно госкомпании будет передано 18 300 км автомобильных дорог федерального значения, в том числе 6100 км – для создания сети автомагистралей и скоростных дорог и 12 200 км – для приведения федеральных дорог, работающих в режиме перегрузки, в нормативное состояние и поэтапного их перевода в режим платной эксплуатации. Автомобильные дороги госкомпании должны находиться в собственности РФ и не могут быть отчуждены в собственность третьих лиц. Размер уставного капитала госкомпании будет определен Правительством РФ.

Госкомпания будет выступать государственным заказчиком при проведении дорожных работ за счет бюджетных средств и внебюджетных источников, осуществлять полномочия концедента при передаче дорог госкомпании в концессию, взимать плату за пользование автодорогами.

Компании также передаются функции по размещению объектов придорожной инфраструктуры, их реконструкции и ремонту.

При этом уже существующее Федеральное дорожное агентство после создания госкомпании продолжит выполнять функции, связанные с управлением автомобильными дорогами федерального значения, не переданными в доверительное управление «Автодору», а также будет осуществлять ряд полномочий в отношении создаваемой госкомпании.

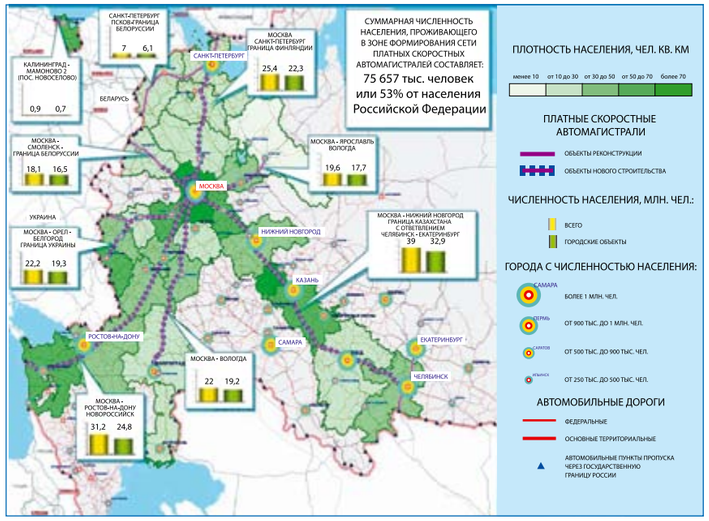
«Автодору» предоставляется возможность давать письменное согласие на строительство и реконструкцию дорог, находящихся в его управлении, а также на установку на них рекламных конструкций.

Уточнен порядок предоставления госкомпании в аренду земельных участков, в том числе порядок определения размера участков и арендной платы за них. При этом арендная плата не должна превышать 1% от кадастровой стоимости участка.

«Российская газета»

Минтранс запускает механизм государственно-частного партнерства в автодорожной отрасли.

ДОРОГУ ДУБЛЕРАМ



Концессионное соглашение о строительстве первого участка платной трассы Москва — Санкт-Петербург Минтранс уже подписал с консорциумом компаний во главе с Vinci и Eurovia.

Решили сэкономить

На строительство Западного скоростного диаметра (ЗСД) из Инвестфонда будет потрачено 50,7 млрд. рублей вместо 71,2 млрд. рублей. Распоряжение об этом премьер Владимир Путин подписал 15 июля. Общий объем средств для реализации проекта остался неизменным — 212,7 млрд. рублей. Сокращение федерального финансирования компенсировано за счет средств бюджета региона — их объем увеличен с 33,6 млрд. до 54,1 млрд. рублей. Инвестором проекта выступает консорциум «Западный скоростной диаметр — Невский меридиан», его вложения вырастут до 107,863 млрд. рублей. Срок окончания строительства ЗСД перенесен с 2013-го на 2014 год.

Протяженность всей трассы Москва — Санкт-Петербург, согласно транспортной ФЦП, составит 626 км, введение в эксплуатацию запланировано на 2015 год. Строительство первого участка (15-й — 58-й км) должно начаться в следующем году, пообещал Левитин. Это 43 км до Зеленограда — в обход Химок, «по сути, там, где невозможно проехать», объяснил министр. Стоимость строительства участка составляет 60 млрд. рублей: 23 млрд. рублей консорциум получит из Инвестфонда, 37 млрд. рублей компании вложат сами. По данным Минтранса, стоимость проезда по участку оценивается в 3,6 рубля за 1 км (около 150 рублей за весь участок). Дорога облегчит жизнь тем, кто ездит каждый день из Подмосковья в Москву, позволит разгрузить Ленинградское шоссе, вывести транзитный поток машин из Химок и Зеленограда, добраться до аэропорта Шереметьево можно будет за шесть минут, перечисляет преимущества дороги представитель ФГУ «Дороги России» Наталья Модина. Скорость движения по новой трассе в 8–10 полос составит 150 км/ч (120 км/ч на трудных участках), говорит Модина. Бесплатно проехать по дороге смогут аварийные службы, милиция и «Скорая помощь», замечает она.

Концессионное соглашение с Северо-Западной концессионной компанией стало вторым для Минтранса. Аналогичное соглашение министерство подписало с ОАО «Главная дорога», сформированным УК «Лидер». Конкурс на строительство платного выхода на МКАД с трассы Москва — Минск в обход Одинцова консорциум выиграл в конце октября. Строительство участка автодороги в 18,5 км оценено в 25,7 млрд. рублей, чуть меньше половины этой суммы (11 млрд. рублей) должен выделить Инвестфонд, остальное — средства консорциума. Расчетная стоимость проезда по участку, по данным Минтранса, — около 91 рубля (4,9 рубля за 1 км). Строительство нового выхода удвоит пропускную способность транспортного коридора Москва — Минск, решит проблему пробок и существенно увеличит скорость движения транспорта, в том числе и на МКАД. «Это крупный инфраструктурный проект, который в условиях кризиса позволит создать дополнительные рабочие места и придаст импульс развитию района», — считает руководитель дирекции инвестиционных проектов программ УК «Лидер» Сергей Кербер. Большую часть средств для финансирования проекта планируется привлечь через размещение инфраструктурных облигаций, добавляет он.

Обе концессионные дороги будут переданы новой автодорожной госкомпании, говорят чиновник Минтранса и сотрудник Росавтодора. Указ о ее создании подписал президент Дмитрий Медведев. Госкомпания должна получить в бессрочное доверительное управление новые платные дороги и часть действующих перегруженных федеральных трасс. Список сейчас составляется, но оба участка в него точно попадут, знают оба собеседника «Ведомостей».

Развитие сети платных дорог особенно актуально для Центральной России — загруженность федеральных трасс здесь очень высока, считает первый заместитель гендиректора НИИ транспортной инфраструктуры Светлана Воронцова: проще заплатить и воспользоваться дорогой-дублером, чем часами стоять в пробках. Концессионные соглашения позволяют рассчитывать на хорошее качество дорог: инвестору невыгодно зарывать деньги в землю — это его деньги, его прибыль, говорит Модина. Правда, в Сибири и на Дальнем Востоке механизм ГЧП менее перспективен — трассы там не так перегружены и строительство платного дублера может не принести прибыли, отмечает Воронцова.

«Ведомости»

Строительство нового выхода удвоит пропускную способность транспортного коридора Москва — Минск, решит проблему пробок и существенно увеличит скорость движения транспорта.

По оценкам экспертов, дорожное строительство в России — один из самых непрозрачных секторов, а стоимость его сильно завышена по сравнению с другими странами.

ОДНОЙ БЕДОЙ СТАНЕТ МЕНЬШЕ?

Изменит ли такое положение дел создание новой госкомпании? Во что обойдется проезд по платным дорогам?

Сможет ли создание госкомпании и опыт государственно-частного партнерства в этой отрасли улучшить ситуацию с неразвитой дорожной инфраструктурой и дать толчок развитию других инфраструктурных проектов в стране?

Вот лишь некоторые вопросы, которые были заданы участникам — экспертам и авторитетным специалистам — на онлайн-конференции, прошедшей недавно на сайте www.finam.ru.

> Существуют ли зарубежные аналоги централизованного некоммерческого предприятия, «управляющего дорогами» по доверенности, или это российское изобретение?

Михаил Блинкин, научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства:

Конструкция компании «Автодор» является бесспорным know-how российских законодателей. Сторонники ее создания вполне справедливо отмечали, что финансировать дорожные стройки из федерального ведомства в рамках нашего бюджетного законодательства и законодательства о государственных закупках крайне коряво: даже в благополучных 2006–2008 годах финансирование многих проектов начиналось в августе, а то и в сентябре. К сожалению, вместо приведения в разумный вид «старых» законодательных рамок решили придумать «новые».

В большинстве развитых (да и развивающихся) стран действует простая схема, основанная на целевых дорожных налогах (road money), заложенных в цену бензина, а также работе национальных (и еще региональных) дорожных администраций, управляющих этими «дорожными фондами» под отлично отлаженным контролем со стороны ассоциаций автовладельцев, перевозчиков, строительных подрядчиков и т.п.

Зайдите для примера на сайт дорожной администрации любого штата США или провинции Канады.

По принципиально иному пути пошли в Китае, где последние 15 лет усиленно развивали систему платных дорог. «Киоски», в которых собирались подорожные подати нескольких типов, стояли через каждые 15–20 км на всех более-менее проезжих дорогах.

Размах дорожного строительства был просто невероятным: с 1996 по 2008 год там построено 50 000 км (!) только хайвеев самого современного уровня, да еще несколько сот тысяч километров (!) местных дорог. Строились эти дороги, в том числе, и с привлечением денег «зарубежных китайцев», кредитов Нацбанка Китая, выдаваемых частным заемщикам — концессионерам и т.п.

С 1 января 2009 года китайское правительство провело радикальную реформу дорожного финансирования и налогообложения моторных топлив: «киоски» отправили на слом; налоги на розничную продажу бензина и дизтоплива резко повысили, а оптовые цены на них снизили сообразно снижению мировых цен на нефть. Фактически они перешли на стандартную схему road money. Как я понимаю, с частными концессионерами и эксплуатантами автомобильных дорог будут теперь расплачиваться из бюджета за счет обозначенных налоговых источников.

Разумеется, никакой госкомпании типа нашего нового «Автодора» там не было и в помине.

> Как на введение платных дорог должны отреагировать автомобилисты? Где предположительно будут проходить эти дороги? Будут построены новые или же старые станут платными? И какова будет их стоимость?

Сергей Веревкин, вице-президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР:

В идеале платные дороги должны представлять собой дублеры бесплатных шоссе. Но уже сейчас чуть ли не единственная платная дорога в России — в районе города Хлевное в Липецкой области, — по сути, не дублер, а не построенный вовремя бесплатный обход города. А так как в основу концепции создания ГК «РАД» была положена идея повысить привлекательность России как страны-транзитера для ее соседей, то есть большие сомнения в том, что все платные дороги будут дублерами действующих бесплатных шоссе.

> Платной может стать только та дорога, у которой есть бесплатный дублер. Есть ли какой-то внятный «план Левитина» по бесплатным дорогам? Кто их будет финансировать? Тот же «Автодор» или государство?

Юрий Свердлов, зам. председателя комитета ГД РФ по строительству и земельным отношениям:

Когда речь идет о государственной компании, как «Автодор», то нужно понимать, что это не орган государственной исполнительной власти. Это дополнительный инструмент для развития, но не замены существующей системы. Конечно, когда вы в своем кармане деньги пересчитываете, то видите, сколько у вас есть денег, сколько нет, и тратить вы можете, естественно, только то, что есть у вас в кармане. Конечно, если будет реализован проект концессионной, то есть платной, дороги, то этот проект должен быть окупаем. Конечно, дорога-дублер будет, но ее развитием уже никто не будет заниматься. Просто иначе концессионизм никогда в жизни не сумеет себя окупить. Это в определенном смысле жесткая постановка вопроса, но ее не миновать.

Если концессионер рассчитывает на определенный трафик своей дороги, а мы параллельно ему начнем делать широкополосную бесплатную дорогу-дублер, то у него никогда не будет клиентуры. Дорога, конечно, должна существовать, и это не должны быть буераки. Но ожидать, что параллельно с таким концессионным проектом будет развиваться дорога-дублер, несбыточно.

Сергей Веревкин, вице-президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР:

Не забывайте, что в России вся дорожная сеть разделена на три неравные части:

- 47 000 км — федеральные трассы, за них отвечает (и финансирует их строительство, ремонт и содержание) Федеральное дорожное агентство;
- 550 000 км — региональные дороги, за них отвечают (и финансируют) региональные власти — субъекты Федерации (по остаточному принципу);
- 350 000–400 000 км — местные дороги, за них отвечает (и финансирует) местная власть — муниципалитеты и сельские районы.
- ГК «РАД» создается на базе ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ!

Так что подавляющее большинство российских дорог как финансировалось доныне (а точнее, запредельно НЕДОФИНАНСИРОВАЛОСЬ) , так и будет продолжать финансироваться обычным порядком.

ЗАКОН И ПОРЯДОК

Государство собиралось рационализировать траты на автодороги, а вместо этого создает монстра, который займется сбором дани с автомобилистов и придорожного сервиса.

ГОСКОМПАНИЯ «БЕДА РОССИИ»



Зачем нужна госкомпания

Закон о создании госкомпании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») подписал президент Дмитрий Медведев. Важность события подчеркнула показанная по ТВ встреча президента с министром транспорта Игорем Левитиным, который доложил, как новая компания привлечет деньги — в том числе у частных инвесторов, — которых только и не хватало, чтобы победить старую русскую беду. Медведев согласился: «Сейчас он [закон] нужнее даже, чем год назад. Потому что год назад у нас были более серьезные бюджетные возможности».

О создании госкомпании Медведев объявил почти полтора года назад. Тогда привлечение дополнительных средств было второстепенной целью. Компания нужна была (как и созданные в последние годы госкорпорации), чтобы попытаться управлять огромными кусками госсобственности и бюджетных денег. Чиновники сетовали, что 1 км новой дороги обходится у нас очень дорого, а качество ремонта — просто ни в какие ворота. Госкомпании сразу предполагалось передать функции госзаказчика и координатора дорожного строительства и отдать в доверительное управление федеральные дороги.

Образец такой организации — госкорпорация «Фонд содействия развитию ЖКХ». Разница между госорганом и госкорпорацией понятна уже из главной страницы сайта фонда, украшенной рисунками не самого дешевого московского художника Андрея Бильжо про ЖКХ и тремя роликами, рассказывающими о работе организации.

Платные дороги

Собственно, привлечение частных денег никак не может быть целью создания госкомпании. Для этого есть другие механизмы — концессии, государственно-частное партнерство (ГЧП). Буквально в день встречи Медведева с Левитиным было заключено концессионное соглашение: ОАО «Главная дорога» построит выход на МКАД с дороги М1 «Беларусь» в обход Одинцова. Дорога будет платной.



Другим странам удается запускать концессии без всяких госкомпаний. Но Россия, как всегда, выбирает особую дорогу. И на ней, как обычно, будет раздолье для чиновников и прочих государевых людей.

У «Автодора» будет право передавать дороги в концессию от имени государства и контролировать исполнение концессионных договоров. Проводить отбор претендентов на концессию тоже будет госкомпания, ей же придется выплачивать концессионеру компенсацию, если трафик в процессе эксплуатации платной дороги не достигнет запланированной величины.

Действовать от имени государства «Автодор» сможет и при изъятии земель, нужных ему для строительства дорог, и при установлении сервитутов на земельные участки, нужные для строительства дорог и придорожных объектов. При этом порядок определения платы за сервитут устанавливает наблюдательный совет «Автодора».

Все федеральные дороги, передаваемые правительством в доверительное управление «Автодора», будут либо частично, либо полностью платными.

Проектов вроде дороги в обход Одинцова у «Автодора» должно быть много. Раньше платными можно было сделать только новые или реконструированные дороги. Теперь любые, включая те, что построены на средства бюджета. Нужно только решение госоргана, которому подведомственна дорога (правительство, региональная администрация или муниципалитет).

Бесплатная альтернатива не должна быть длиннее платного пути более чем втрое. Этот принцип установлен законом об автомобильных дорогах. Но о качестве бесплатной альтернативы в нем ничего не говорится. Кроме того, в статьи этого закона, посвященные платным дорогам и альтернативному (бесплатному) проезду, внесены многочисленные правки, разрешающие делать платными отдельные участки дорог.

Автомобилисты и так платят в бюджет гигантские деньги, поэтому дороги должны быть бесплатными, уверен Вячеслав Лысаков, лидер движения автомобилистов «Свобода выбора». А концентрация «Автодора» на платных дорогах приведет к тому, что остальные окажутся в еще большем запустении, чем сейчас, опасается он.

Минтранс рассчитывает, что платные дороги смогут оттянуть на себя до 30% трафика.

Смысл выявить невозможно

Возможности привлечения средств этим не исчерпываются. Из бюджета госкомпания будет получать не только средства на ремонт и строительство дорог (в 2009 году после секвестра на 28% федеральный бюджет дает на дорожное строительство 312,4 млрд. рублей), но и вознаграждение за управление ими.

Сейчас бюджетные деньги доходят до дорожных предприятий ближе к концу года, когда ничего построить уже нельзя — можно только «освоить» бюджет, напоминает соавтор закона и глава думского комитета по строительству Мартин Шаккум. Госкомпания сможет брать кредиты, выпускать облигации (при этом закон о банкротстве на нее не распространяется) и даже принимать пожертвования. Она же будет взимать плату за проезд. Еще один источник доходов — сдача в аренду примыкающей к дорогам земли придорожному бизнесу. Госкомпания будет выдавать и разрешения на установку и эксплуатацию рекламных конструкций, на размещение объектов дорожного сервиса. До сих пор этим занимались чиновники.

Эксплуатация придорожной сети, выдача разрешений на ведение придорожного бизнеса — нормальная практика, так госкомпания будет управлять вверенным ей имуществом, полагает управляющий партнер компании «Вегас-Лекс» Альберт Еганян.

В законе специально прописана возможность взимания платы за проезд авто, перевозящих тяжеловесные

О пользе воздержания

Председатель Совета Федерации Сергей Миронов заявил на пресс-конференции РБК, что воздержался бы при голосовании по одобренному накануне палатой закону о создании государственной компании «Автодор», если бы находился во время его рассмотрения в зале пленарных заседаний. Отвечая на вопрос о своем отношении к этому закону, он отметил, что документ вызывает у него вопросы. Закон о создании «Автодора» гипотетически допускает (хотя есть многие ограничения и барьеры), что по решению госкомпании «тот или иной участок действующей автотрассы, которая была построена давным-давно, или по крайней мере до принятия закона, в какой-то момент может быть объявлен платным».

Миронов напомнил, что, когда говорилось о платных дорогах, предполагалось, что, если в будущем будут строиться дороги параллельно существующим, они теоретически могут быть платными.

Говоря о том, какими мотивами руководствовались сенаторы, одобряя закон об «Автодоре», глава палаты указал, что, несмотря на вызываемые вопросы, этот документ дает возможность уделить должное государственное внимание «больнейшей традиционной российской проблеме – дорогам». Принятие закона приведет к созданию специализированной структуры, которая будет заниматься только строительством, эксплуатацией и ремонтом всех дорожных трасс и дорожного покрытия в России. «Мои коллеги сочли, что да, закон не без изъянов, но давайте мы его запустим и будем мониторить его применение и в случае необходимости вносить коррективы», – указал С. Миронов. Глава Совета Федерации особо подчеркнул, что «все хором говорят» о недопустимости того, чтобы гипотетическая возможность объявления платной единственной дороги из одного пункта в другой была реализована. Платными дорогами в будущем могут стать только новые дороги, которые будут построены параллельно существующим, считает С. Миронов. «Ни одна даже новая дорога, если она единственная из пункта А в пункт Б, не может быть платной. Точно так же как не должна быть платной ни одна дорога, ни часть дороги из тех, что уже построены к моменту вступления закона в силу», – полагает председатель Совета Федерации.

Напомним, что 7 июля 2009 года. Совет Федерации одобрил закон «О государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Закон был одобрен несмотря на то, что профильный комитет палаты рекомендовал отклонить его. Госдума приняла этот закон 26 июня 2009 года.

www. golf4.ru

Плата за ветер

Очень скоро, чтобы промчаться с ветерком по автотрассе, придется платить.

На 43 км новой скоростной трассы Москва – Санкт-Петербург расчетная скорость движения составит 150 км/ч. Машины будут двигаться по 8–10 полосам. Правда, не бесплатно. В среднем один километр пути обойдется водителю в 3,6 рубля. Но новая дорога станет альтернативой уже существующей. Так что у водителей будет выбор, где ехать. Стоимость проезда пока ориентировочная. Более точные тарифы проезда и льготные категории водителей будут определены, когда дорогу уже построят.

Концессионер – французская компания «Винси». Общая стоимость проекта – около 60 млрд. рублей, из них 23 млрд. выделяется Правительством России, остальные привлекают концессионеры.

Новая дорога поможет решить транспортные проблемы Москвы и ближайшего Подмосковья. Платный участок станет дублером федеральной трассы М10 «Россия».

Планируется, что трасса начнется от Бусиновской развязки на МКАД и пройдет восточнее и северо-восточнее Химок, с севера обойдет Молжаниново, пересечет канал и обеспечит подъезд к аэропорту Шереметьево, к первому и второму терминалам.

Участок московско-питерского автобана стал второй концессией в России. А первая – строительство нового участка трассы Москва – Минск, проходящего в обход подмосковного Одинцова. Конкурс на строительство проведен в 2008 году. Победителем стала компания «Главная дорога». Концессионер намерен вложить более 25 млрд. рублей, а объем государственного финансирования строительства дороги составит 11 млрд. рублей.

Здесь ориентировочная стоимость проезда – 4 рубля 90 копеек. Но сама трасса короче и проехать по всей ее длине будет стоить чуть больше 100 рублей. Сейчас федеральная трасса проходит через Одинцово. Платный дублер позволит удвоить пропускную способность всего транспортного коридора Москва – Минск, автодороги Москва – Бородино (Можайское шоссе) на головном участке, проходящем через Одинцово, Красногорское и Рублево-Успенское шоссе. Новая автодорога снимет транспортную напряженность на западе и северо-западе Москвы, разгрузит Кутузовский проспект.

Дорога пойдет от столичной улицы Молодогвардейская до 33-го км у Лесного Городка в Подмосковье, где предусмотрено окончание трассы.

«Российская газета»

или крупногабаритные грузы, причиняющие вред дорогам госкомпании.

Не забыли разработчики и о юридических деталях, освобождающих госкомпанию от формальностей, которые так угнетают чиновников. Она получит федеральные дороги в управление без конкурса на 99 лет. А отбор ею подрядчиков, в частности на ремонт и строительство дорог, не будет регулироваться законодательством о госзакупках.

Законодательство о госзакупках «излишне унифицировано и не учитывает особенности выбора подрядчиков в сфере дорожного строительства и/или содержания автодорог», говорится в «Концепции модернизации системы управления и развития федеральной дорожной сети». Как будут отбираться подрядчики, из текста закона неясно, а выведение госкомпании из-под закона о размещении госзаказа может привести к многочисленным злоупотреблениям, возражает Валентин Завадников, глава комитета Совета Федерации по промышленной политике.

Госкомпания предназначается для передачи государственных функций негосударственному правовому субъекту вместе с госимуществом, объяснял он. Получается, данная НКО будет использована для передачи частным лицам государственных полномочий, говорилось в заключении его комитета.

Завадников так и остался единственным сенатором, который проголосовал против закона. Часть доходов от использования госимущества выводится из бюджетного процесса: государство финансирует строительство и реконструкцию платных дорог, но полученные от их эксплуатации деньги остаются у госкомпании, не возвращаясь в бюджет. Поэтому — а еще и из-за бюджетного вознаграждения, положенного «Автодору», — новый механизм «представляется не менее, а, возможно, более затратным, чем ныне существующий», говорилось в первом заключении на законопроект думского комитета по транспорту (второе заключение было почти безоговорочно положительным).

Сомневался думский комитет и в возможности сэкономить на дорожном строительстве: это возможно либо за счет ухудшения качества работ, либо «за счет сознательного завышения заявленных потребностей по отношению с фактическими». И заключал: «Из всего текста законопроекта смысл создания госкомпании выявить невозможно».

Максим Рохмистров (фракция ЛДПР) назвал госкомпанию «Российские автомобильные дороги» «монстром, имеющим огромные полномочия, в том числе и в области распоряжения имуществом и финансами». «Более коррупционного документа у нас еще не было. Такое впечатление, что кто-то пытается создать государство в государстве», – сказал представитель фракции ЛДПР. В результате законопроект был принят в первом чтении только голосами большинства единороссов.

Сложная юридическая конструкция

По сути, будущий «Автодор» — госкорпорация, такая же как «Фонд ЖКХ», «Олимпстрой», «Ростехнологии», «Роснанотех». Это не АО со 100-процентной госсобственностью, как изначально предлагал Медведев, а некоммерческая организация (как другие госкорпорации). Главное свойство госкорпорации в том, что это государственная некоммерческая организация, но под руководством государства она может свободно заниматься предпринимательской деятельностью, привлекая и инвестируя средства.

«Автодор» теоретически мог бы стать ОАО со 100-процентным госучастием, как РЖД, говорится в дорожной концепции. Но его функции имеют «не коммерческий, а социально-экономический характер», тогда как ОАО создается ради получения прибыли. Назвать «Росавтодор» госкорпорацией помешала только регулярно повторяемая Медведевым идея: госкорпорации должны быть приватизированы, а новые создавать нет нужды. Пришлось, правда, вносить в закон о некоммерческих организациях специальную статью «Государственная компания», но это мелкое неудобство.

У «Автодора» будет собственный счет в казначействе — обычным бюджетополучателям об этом приходится только мечтать. Госкорпорация удобна как центр аккумулирования инвестиционных средств: в отличие от ежегодно планируемого бюджета она может работать в рамках концессионного законодательства.

Закон об «Автодоре» разрешает ему создавать коммерческие и некоммерческие организации, участвовать в капитале коммерческих организаций. Эта норма не согласуется с законом об НКО: некоммерческим организациям не разрешается создавать коммерческие. Но специально для «Автодора» законодателям пришлось изменить ряд законов, включая Гражданский кодекс.

www. slon.ru

В ЕС многие говорят о необходимости ликвидации платных автострад, поскольку граждане разных стран Евросоюза находятся в неравных условиях.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ — ЗНАЧИТ, БЕСПЛАТНОЕ!

Поскольку проект первых автострад был государственным (исходил из рейхсканцелярии и министерства вооружений Альберта Шпеера), то и все автобаны в Германии изначально были бесплатными.

Платные участки — это лишь альпийская экзотика на самых крутых подъемах в национальных парках и на самых сложных перевалах в окрестности Гармиш-Партенкирхена, по которым практически никто не ездит. Каждого проезжающего внесут здесь в особый журнал (чтобы знать, за кем потом спасателей посылать).

Нет ни одного километра платных дорог и в Великобритании. Там автострады начали строить в 1936 году — по специальному решению британского парламента.

— Сказались традиции англосаксонского права, когда судебный прецедент приобретает силу закона, — говорит юрисконсульт лондонской фирмы «Ист-Эйр» Татьяна Унуковская. — В Англии с XIV века запрещено перегораживать любую дорогу, когда-либо нанесенную на карту.

Закон, аналогичный средневековому британскому вердикту, был принят и в Священной Римской империи, простиравшейся от голландского побережья Северного моря до альпийских высот Тироля. Конеторговец Михаэль Кольхаас выиграл процесс против землевладельца фон Тронке, перегородившего дорогу из Берлина в Лейпциг шлагбаумом и собиравшего там плату за проезд. Было это в XVI веке. С тех пор платных дорог нет не только в Германии. Нет их и в Голландии, Бельгии, Австрии, Люксембурге.

— Мы живем по законам протестантской этики. Все платят налоги. Никто не увиливает, — говорит сотрудник министерства экологии в правительстве федеральной земли Заксен-Анхальт Фолькер Тиллер. — На эти налоги и строят новые дороги.

Платные дороги не прижились ни в одной из протестантских стран Европы — Норвегии, Швеции, Финляндии. В Голландии за счет государства строятся и эксплуатируются не только дороги, но и все искусственные сооружения. И в Дании платных дорог нет. А вот в католических странах Европы практически все автострады платные. Сейчас плату на дорогах вводят и в некоторых странах Восточной Европы. В пользу платных автострад обычно выдвигают несколько аргументов: лучше контроль за расходами на строительство, четче порядок на самих дорогах (автострада ограждена от окружающего пространства на всем своем протяжении, на турникетах — камеры слежения).

— Мы регулярно платим налоги, каждый день платим акцизы на бензин, которые идут на содержание дорог, а как едем в отпуск на юг, так еще и оплачиваем содержание дорог в Испании, Италии, Португалии! — сетует Франц Буль, владелец автомастерской из Роттердама. — Они, кстати, к нам едут бесплатно.

Между католическим югом и протестантским севером есть маленькая страна, где в Швейцарских Альпах благодаря провозглашенной еще в Средние века толерантности с 1215 года мирно уживаются и те и другие. Здесь выбрали золотую середину. Автострады вроде бы платные, но ни шлагбаумов, ни турникетов нет. Каждый въезжающий в страну автомобиль, если он будет пользоваться автострадами, покупает специальный стикер на ветровое стекло. Цена его не обременительна, даже если вы приехали сюда на день.

В Швейцарии, однако, на дорогах существуют сборы другого рода: за пересечение перевалов на железнодорожной платформе. Заплатив за железнодорожный перевоз, можно пересечь весь Альпийский хребет с юга на север. В последние годы, когда скоростные поезда стали заметно опережать поток на автострадах, такого рода платный проезд стал распространяться и на всю Европу. Поезда курсируют исключительно в меридиональном направлении и во время отпускного сезона. А рядом с платформами — комфортабельные вагоны для пассажиров. И отпускникам не приходится ехать к вокзалу через город: поезда отправляются со станций дальних пригородов.

«Огонек»

Деньги/километры в час

Всего в мире больше 23 млн. км дорог. 140 000 км – платные. За удовольствие ездить по современным, удобным, в разы более безопасным дорогам со скоростью более 100 км/ч платят в 30 странах мира.

Скоростные автомагистрали (в Германии они называются автобанами, в США – хайвеями, в Италии – автострадами, во Франции – авторутами) строятся всегда рядом с бесплатной альтернативной дорогой, но в обход населенных пунктов. По платной трассе проходит межрегиональный, грузовой и пассажирский транзит. Платными часто бывают тоннели, мосты, эстакады, что позволяет сделать более безопасным движение и контролировать экологическую ситуацию.

Сегодня больше всего платных дорог (в процентном соотношении) в Италии – 7 000 км. Италия наряду с Францией (10 000 платных километров) – наиболее активные участники Европейской ассоциации платных автомагистралей. Ассоциация объединяет 17 стран Европы и управляет более чем 23 000 км платных дорог. Тарифы на проезд различаются в зависимости от массы и типа транспорта. В Европе существует пять тарифных групп. Дороже всего проезд обойдется в Японии, а самый дешевый – в Южной Корее.

В США скоростных платных дорог около 9 000 км, в Мексике – 6 000. От США и государств Европы не отстают и страны Азии. В Китае уже построено более 34 000 км платных дорог, в Южной Корее – 28 000, в Японии и Малайзии – по 10 000 км. Свобода передвижения сокращает, например, время доставки свежих овощей из деревни в город и дает возможность не снижать цены на них – выигрывают и производитель, и потребитель. Африканский континент тоже не остался в стороне: в ЮАР чуть больше 800 км платных дорог.

За более чем 70 лет существования самыми прибыльными платные дороги стали в Испании, где доходы от сбора дорожных платежей составляют 46% национального дорожного бюджета, и в Норвегии – 32%.

В США система дорог Interstate Highway System (90 000 км, 10 000 из которых платные) была создана за 17 лет (с 1956 по 1973 год) и стоила 129 млрд. долларов. Каждый километр обошелся в среднем в 1,4 млн. долларов. Для сравнения, в Норвегии строительство 35 км дороги обходится в 3 млрд. крон (500 млн. долларов): километр стоит более 14 млн. В Китае на создание 850 км современного шоссе было потрачено 600 млн. долларов – около 700 000 долларов каждый километр. Сложно представить, что такие дороги окупаются за 20–30 лет, притом что проезд по ним в среднем стоит несколько центов за километр.

«Огонек»

Французская компания «ФМ Ложистик Восток» — один из признанных лидеров на рынке логистики. Свой бизнес в России французская группа FM Logistic начала в 1994 году. Сегодня она считается одним из крупнейших в России логистических операторов, предоставляющих полный спектр услуг: складирование, переупаковку, расфасовку, перевозку всеми видами транспорта, таможенное оформление грузов.

ВКУСНЫЙ ГРУЗ

Текст: Михаил Касаткин

Компания FM Logistic в России имеет три собственных складских комплекса класса А: в городе Долгопрудном, Чеховском районе и Ступинском районе. Компания имеет сеть региональных складов в шести крупнейших городах России: Санкт-Петербурге, Владивостоке, Хабаровске, Иркутске, Новосибирске и Екатеринбурге. Общий объем складских площадей FM Logistic в России — 288 000 кв. м, численность сотрудников — 3900 человек. Все склады имеют удобное расположение, необходимые условия для автомобильного и железнодорожного транспорта (рампы, железнодорожные подъездные пути), строгий контроль за соблюдением норм чистоты и гигиены, круглосуточную охрану, оптимальную организацию складских площадей и оказывают услуги целому ряду клиентов.

Среди клиентов «ФМ Ложистик Восток» компании Nestle, Kraft Foods, Johnson&Johnson, Avtoframos, L'Oreal, Auchan, Kimberly Klark, Danone, Chanel, Bosch.

Какие бы продукты мы ни выбирали на прилавке продовольственных магазинов — мясо или хлеб, шоколад или соки, колбасу или сыр, пиво или пирожные, — первое, на что обращаешь внимание, — внешний вид, который чаще всего и становится определяющим фактором для решения купить — не купить. Так вот, внешний вид, как и качество продукта, в первую очередь зависит не только от производителя, но и от тех, кто доставляет этот продукт.

Глава американской корпорации Foodsteps inc. Майлс Макрой однажды признался, что «качество моей продукции большей частью зависит не столько от исходного сырья, сколько от дистрибуторов, которым я доверяю ее».



Французская компания FM Logistic как раз специализируется на дистрибуции продуктов питания. И в зависимости от сезона она занимает до 55% от общего объема грузов. Причем все это продукция исключительно мировых лидеров, с которыми FM Logistic сотрудничает в России, Западной Европе, Азии. Более 180 компаний — производителей и поставщиков продуктов питания выбрали FM Logistic своим постоянным партнером.

В зависимости от объема перевозки, расстояния, экономической целесообразности, условий транспортировки FM Logistic предлагает клиентам несколько вариантов доставки: фурами, железнодорожными вагонами, контейнерами. В последние три года активно развиваются сборные попалетные доставки.

> **Компания «Хаме Фудс» работает с FM Logistic уже более 5 лет. FM Logistic — это четкость и прозрачность действий, оперативное реагирование на возникающие запросы.**
>
> *Ян Березнай, директор по логистике компании «Хаме Фудс»*

У каждого из этих вариантов свои особенности. Например, доставка целой машиной осуществляется в любое время, в любое место и на любых условиях клиента.

Железнодорожные вагоны используются, как правило, для доставки больших партий грузов на дальние расстояния, и в первую очередь для пополнения региональных дистрибуционных центров наших клиентов.

Сборные доставки — при небольших объемах — осуществляются по розничным сетям и сетевым магазинам («АШАН», «МЕТРО», «Седьмой континент», «ЛЕНТА», «ОКЕЙ» и др.), но имеют свой жесткий график, закрепленную цепочку распределительных центров и ряд других условий.

Для отправок сборных грузов продуктов питания используется отдельный распределительный центр на территории Московского региона. В этом случае товар делится на однородные группы в зависимости от условий хранения и доставки. Затем подбирается соответствующее транспортное средство. Но в данном случае соблюдается неукоснительное правило — в одном транспортном средстве могут находиться продукты питания только сходной группы.

> **В 2002 году мы начали работать с сетью «АШАН». Для доставки нашей продукции выбрали компанию FM Logistic. Вот тогда мы и поняли, что такое высокий профессионализм.**
>
> *Наталья Маркарьян, директор по продажам Компании «Ратибор»*

Организация перевозок продуктовой группы требует особой осторожности. Главная сложность — соблюдение целого ряда требований и условий транспортировки. И в первую очередь температурного режима.

Для перевозки фурами по всей территории России тип транспорта подбирается по заказу клиента. Некоторые товары перевозятся в тентованных кузовах. Целый ряд продуктов питания перевозится в изотермических кузовах, что позволяет поддерживать необходимую температуру или же защитить те товары, которые плохо сохраняют свою форму. Для качественного сохранения некоторых грузов (например,

Сроки и условия хранения скоропортящихся продуктов

Продукты	Помещение	Температура хранения (в градусах)	Срок хранения (в сутках)	Тара, способ укладки и условия хранения	Примечания
Мясо остывшее	Холодильник	От 2 до 4°	3	Подвешивается на луженых крючьях, так же как и мясо мороженое	Расстояние между поверхностями туш 5–8 см
Мясо охлажденное	Холодильник	От 2 до 4°	3	Подвешивается на луженых крючьях, так же как и мясо мороженое	Расстояние между поверхностями туш 5–8 см
Солонина	Холодильник	От 1 до 2°	До 3 месяцев	В бочках с рассолом солонина хранится отдельно от мороженого, охлажденного и остывшего мяса	
Рыба свежая парная	Холодильник	От –2° до 0	2–3	Крупная рыба подвешивается, мелкая укладывается небольшим слоем в корзины и на стеллажи	
Рыба мороженая	Холодильник	От –4 до –2°	3	В таре, в которой рыба поступила	
Рыба соленая	Холодильник	От 3 до 5°	10	В бочках, поставленных на подтоварники, отстоящие от стен не менее чем на 30 см	Хранение происходит отдельно от свежей рыбы
Птица мороженая	Холодильник	От –4 до –2°	3	В стандартных ящиках, устанавливаемых на стеллажи или подтоварники на расстоянии 30 см от стен. Ряды ящиков прокладываются рейками	По возможности хранится отдельно от других мясных продуктов
Птица охлажденная	Холодильник	От 2 до 4°	2	На специальных полках, без тары или в корзинах	При хранении укладывать так, чтобы птица сохранила естественную форму
Масло сливочное несоленое	Холодильник	От 2 до 4°	20	В бочках, ящиках или на полках брусками в пергаментной бумаге	

Источник: www.cookup.ru

«Мы сотрудничаем с FM Logistic с 2004 года и очень довольны качеством услуг по хранению и доставке нашего товара по всей России. Хотелось бы отметить сотрудников клиентской службы, работающих с нами, и поблагодарить их за профессионализм, внимательность и отзывчивость.

Мария Евтова, руководитель отдела логистики и обслуживания клиентов ООО «Риттер Спорт шоколад»

шоколада) используются рефрижераторы, поддерживающие необходимую температуру и влажность. Рефрижераторы также используются в зимнее время при перевозке всех типов продуктов на дальние расстояния.

В отличие от рефрижераторного, изотермический кузов не оснащен холодильно-отопительным оборудованием. Для поддержания температуры в траке во время перевозки используется запас тепловой энергии при погрузке и теплоизоляция грузового помещения. Именно поэтому использование изотерм имеет ограничения.

При перевозках по железной дороге используются рефрижераторные вагоны, с возможностью поддержания температуры от –18°С до +20°С и выше; крытые и ЦМГВ-вагоны, ИВ-термосы, а также почтово-багажные вагоны с возможностью включения режима отопления и без него.

Перевозка продуктов требует тщательной проработки, четкого планирования всех этапов доставки. Правила перевозки груза заранее оговариваются с клиентом и соблюдаются неукоснительно.

Условия транспортировки пищевых продуктов должны соответствовать требованиям санитарного и ветеринарного контроля, то же самое относится и к проведению погрузочно-разгрузочных работ. Автотранспорт для подобных перевозок должен быть соответствующе оборудован и иметь всю разрешительную документацию (санитарный паспорт, медицинская книжка). Но санитарно-гигиенические требования распространяются не только на груз, водителя и подвижной состав, но еще и на влажность, давление, газовый состав воздуха в кузове автотранспортного средства.

При организации транспортировки продуктов питания особо важное условие — соблюдение сроков доставки, так как задержки могут принести серьезные убытки как грузополучателю, так и заказчику.

Для клиентов одно из главных условий — своевременное информирование о подготовке к перевозке, ходе перевозке и ее окончании. И, конечно же, оперативная связь в случае возникновения на одном из этапов каких-либо проблем и незамедлительное принятие решений.

Не последнее место в процессе перевозки продуктов питания занимает своевременный (и в полном объеме) возврат документов от грузополучателя и их доставка клиенту.

FM Logistic от многих других логистических компаний выгодно отличается тем, что для каждого своего клиента здесь находят именно ту схему перевозок, где будут учтены все особенности груза и пожелания клиента.

Однако и у FM Logistic есть определенные требования к клиентам.

Грузоотправитель должен подготовить груз к перевозке: упаковать его мв специальную тару и разместить на европоддонах. Сама тара должна быть исправной, прочной, сухой и чистой и не иметь постороннего запаха. Грузоотправитель перед погрузкой должен обеспечить требуемую температуру груза и его качество в соответствии со стандартами или техническими условиями. Обязательно должен быть предоставлен комплект документов для отправки груза, приложены необходимые разрешения, ветеринарные и карантинные сертификаты. Что касается сборных отправок, то здесь следует указывать превышение средних габаритов палеты, особенно в отношении таких групп продуктов, как вода и консервы. ●



РЕКЛАМА

ufi Approved Event

worldfood MOSCOW

Основана в 1992 году

Ключ к успеху!

15 -18 СЕНТЯБРЯ 2009

Москва, ЦВК «Экспоцентр»

18-я Международная выставка продуктов питания и напитков



Where the world of food meets Russia

Бесплатный билет на выставку

www.world-food.ru

Организатор:

ITE LLC Moscow
Россия,129164, Москва
Зубарев пер. 15/1

Тел.: +7 (495) 935 7350
Факс: +7 (495) 935 7351
E-mail: worldfood@ite-expo.ru

РЕКЛАМА



Аэродромный топливозаправщик ТЗА-22 FE заправляет французские истребители. В небе — итальянская пилотажная группа

В ранге официальных поставщиков топлива авиасалона МАКС-2009 машины НПО «Авиатехнология» на шасси Volvo FE и FM заправляют французские, итальянские и российские самолеты. Репортаж с точки базирования пилотажных групп в Жуковском и сборочного производства заправщиков в Ступине был организован компанией «Вольво Восток».

топливо — по МАКСимуму

Несмотря на сложную экономическую ситуацию, нестабильную погоду и катастрофу двух Су-27 на репетиции, Международный авиационно-космический салон МАКС-2009 состоялся. Свыше полумиллиона гостей насладились увлекательным и ярким шоу, практически каждая из более чем 700 компаний-экспонентов из 34 стран подписала новые контракты, организаторы получили прибыль. Общий объем сделок, заключенных с 18 по 23 августа 2009 года на бетоне в подмосковном Жуковском, составил 10 000 000 000 долларов. Позапрошлый авиасалон 2005 года принес пять миллиардов, прошлый 2007 года — всего три.

Здесь, в точке базирования пилотажных групп, чувствуешь себя много успешнее тех, кто оставил лимузины на VIP-парковке и расположился с цейсом на VIP-трибуне. Пока над головой в подражание пилотажникам крутит бочки с иммельманами Sukhoi SuperJet, автозаправщик ТЗА-22FE закачивает керосин в баки французского истребителя Rafale. Пока хозяин цистерны, которому мы обязаны приглашением в святая святых, технический директор «Авиатехнологии» Сергей Аронов обсуждает с француженкой в форме с капитанскими нашивками организационно-технические вопросы, пилоты в камуфляжных шортах загорают на бетоне, а многочисленные женщины и дети, по-видимому, находящиеся в родственной связи с асами, гроздьями висят на крыле и фотографируются в кокпите.

Немыслимый для подмосковного военно-испытательного аэродрома иноземный колорит дополняет чистенькая алюминиевая цистерна объемом 22 кубометра на шасси 240-сильного Volvo FE 4x2. Общая стоимость топливозаправщика на шасси FM 4x2 калужской сборки с 45-кубовой цистерной (он тоже обслуживал МАКС) — 430 000 евро, ресурс эксплуатации — 15 лет, морозоустойчивость — минус 50 по Цельсию. Два последних параметра не каждый грузовик выдержит, поэтому Volvo Trucks в силу легендарной надежности своих машин и стала с 2006 года поставщиком шасси для заправщиков «Авиатехнологии». Еще два преимущества шведской марки, по словам ее торгового представителя Виталия Гетьмана, — глубокая интеграция шасси и надстройки (нештатная ситуация при заправке, к примеру, автоматически глушит двигатель) и возможность для авторизованного кузовостроителя изготовить надстройку, не дожидаясь прихода шасси, используя подробную техническую информацию и программные ресурсы корпоративного сайта Volvo VBI. Сертифицированное производителем сервисное обслуживание топливозаправщики получают непосредственно на территории аэродромного ТЗК, что для авиационного спецтранспорта с его специфической ходовой частью и подвеской особо ценно.

Цистерны создают в подмосковном Ступине на заводе НПО «Авиатехнология» из гамбургского листового алюминия и по немецкому же проекту. Такая схема, по словам Сергея Аронова, вынужденна экономической ситуацией — проектные услуги на родине Кандинского стоят дороже, чем в Европе, а отечественных поставщиков металла расчетный объем выпуска в 50 цистерн в год не интересует. Этим национальные особенности не ограничиваются. Радиус поворота, принятый для топливозаправщика в нашем законодательстве, имеет ограничения, поэтому модуль спецоборудования (насосы, фильтры, шланг со штуцером и др.) на 20-кубовых заправщиках российского производства традиционно располагается позади цистерны. И под крыло нашим заезжать по тем же правилам нельзя, поскольку приемные штуцеры на «ту», «яках», «илах» расположены строго на фюзеляже.

Принимавшие участие в МАКСе топливозаправщики на базе Volvo имеют более эргономичное для оператора расположение блока спецоборудования (впереди цистерны) и автоматический лифт, позволяющий поднимать топливный шланг на максимальную высоту авиационного крыла. Учитывая большое давление и крайне нежную конструкцию приемного штуцера самолета, предусмотрена автоматическая отсечка топлива при наполнении бака. Все эти нововведения оправданны — такой ТЗА, в отличие от своих предшественников, рассчитан на большинство типов воздушных



Технический директор НПО «Авиатехнология» С. Аронов и представитель Patrol de France



На взлетной площадке МАКС-2009



Участники французской пилотажной группы проводят экспертизу топлива



Изготовление цистерны в Ступине



«Сухой СуперДжет» в небе над МАКСом



Заправка истребителя Rafale

Аэродромный топливозаправщик ТЗА-22 FE

Объем цистерны	22 куб. м
Шасси	Volvo FE 4x2
Расход топлива, выдаваемого через рукав:	
■ **диаметр 38 мм, оснащенный раздаточным пистолетом**	– 400 л/мин.
■ **диаметр 63 мм, оснащенный НН3**	– 1250 л/мин.
Фильтр	«Сепаратор» соответствует требованиям API/IP 1581 (5-е издание)
Сертификат ФАВТ 2021090394 (2009 год) Соответствует требованиям IATA (AFWG)	

Аэродромный топливозаправщик ТЗА-45 FM

Объем цистерны	45 куб. м
Шасси	Volvo FM 4x2
Расход топлива, выдаваемого через рукава:	
■ **подъемной площадки**	2500 л/мин.
■ **модуля**	2500 л/мин.
Фильтр	«Сепаратор» соответствует требованиям API/IP 1581 (5-е издание)
Сертификат ФАВТ 2021090178 (2009 год) Соответствует требованиям IATA (AFWG)	



Аэродромный топливозаправщик ТЗА-45 FM на стенде Volvo Trucks...

судов, применяемых в мире. НПО «Авиатехнология» с 2002 года является поставщиком топливозаправочного оборудования, имеющим сертификат Международной ассоциации воздушного транспорта, IATA.

Экскурсия по ступинским цехам общей площадью 6000 кв. м, оснащенным без копейки государственных и цента иностранных вложений, не менее интересна. Алюминий здесь режут, гнут и варят на высокотехнологичном оборудовании с использованием плазменных технологий. Детали из черной стали в специальной камере «обстреливают» низколегированной дробью. Нержавеющая сталь в другой камере, в свою очередь, подвергается обработке дробью из того же материала.

Общий объем ассигнований в проект, по словам Сергея Аронова, составил 30 млн. евро, каждый топливозаправщик собирают по полгода, но успех уже окупает вложения. Первые выпущенные НПО заправщики на шасси Volvo уже два года работают в Домодедове, готовясь к обслуживанию в октябре первого визита в Россию мегалайнера А-380. НПО «Авиатехнология» стало одним из двух европейских поставщиков техники для Shell Aerofuels — мирового лидера в области заправки воздушных судов, эксклюзивного заправщика Lufthansa, обслуживающего более 800 аэропортов мира. В соответствии с соглашением между компаниями машины российской сборки с ракушкой на борту допущены к обслуживанию аэродромов Северной и Восточной Европы, а также стран Азии, включая Китай и Индию. Что же касается топливозаправщиков ТЗА-22FE и ТЗА-45FM, то они, по окончании боевого дежурства в Жуковском, будут работать в аэропортах Санкт-Петербурга и Иркутска в ТЗК, принадлежащих «Газпромнефть-Аэро» и «Роснефть-Аэро». ●



...и в испытательном цехе НПО «Авиатехнология»



Стоимость услуг авиа-перевозчиков в августе 2009 года





Компания	«Авиа-Экспресс»	«Аэрогруз»	«Караван-Транс»
груз до 30 кг	3500–5500 руб. в зависимости от протяженности маршрута. (исключение — региональные аэропорты Вологда (8500 руб.) и Салехард (9400 руб.)	1500–4200 руб. в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Салехард (5700 руб.), Анадырь (6000 руб.)	1400–3300 руб. в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Салехард (8200 руб.), Анадырь (6500 руб.)
31–50 кг	4000–7500 руб. в зависимости от протяженности маршрута (исключение — региональные аэропорты Вологда (13900 руб.) и Салехард (15400 руб.)	36–129 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Анадырь (185 руб. за кг) и Салехард (155 руб. за кг)	2000–5900 руб. в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Анадырь (9200 руб.) и Салехард (13 200 руб.)
51–500 кг	60–150 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — региональные аэропорты Вологда (270 руб. за кг) и Салехард (280 руб. за кг)	36–129 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Анадырь (185 руб. за кг) и Салехард (152 руб. за кг)	40–118 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение - Анадырь (184 руб. за кг) и Салехард (265 руб. за кг)
501–1000 кг	55–145 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — региональные аэропорты Вологда (265 руб. за кг) и Салехард (275 руб. за кг)	36–129 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Анадырь (185 руб. за кг) и Салехард (152 руб. за кг)	37–115 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута. (исключение — Анадырь (180 руб. за кг) и Салехард (260 руб. за кг)
1001–3000 кг	50–140 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — региональные аэропорты Вологда (260 руб. за кг) и Салехард (270 руб. за кг)	36–129 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Анадырь (185 руб. за кг) и Салехард (152 руб. за кг)	35–112 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Анадырь (175 руб. за кг) и Салехард (255 руб. за кг)
3001 кг и более	40–130 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — региональные аэропорты Вологда (250 руб. за кг) и Салехард (260 руб. за кг)	36–129 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Анадырь (185 руб. за кг) и Салехард (152 руб. за кг)	30–110 руб. за кг в зависимости от протяженности маршрута (исключение — Анадырь (170 руб. за кг) и Салехард (250 руб. за кг)
контейнер	по договоренности	по договоренности	нет
экспресс-доставка	дополнительно 15 руб. /кг	нет	нет
перевозка цветов и животных	до 100% к стоимости	до 175% к стоимости	по договоренности
оформление документов	450 руб.	450 руб.	450 руб.
страхование	1%	по договоренности	по договоренности

Стоимость услуг железно-дорожных перевозчиков в августе 2009 года





Компания	«Мострансавто»	«Желдоральянс»	«Альфа-Лайнер»
груз до 500 кг	18–53 руб./кг в зависимости от протяженности маршрута	4–22 руб./кг в зависимости от протяженности маршрута	нет
500–1000 кг	17–52 руб./кг в зависимости от протяженности маршрута	3–21 руб./кг в зависимости от протяженности маршрута	нет
свыше 1000 кг	16–51 руб./кг в зависимости от протяженности маршрута	2–20 руб./кг в зависимости от протяженности маршрута	нет
наценка за превышение габаритов	30%	30%	нет
наценка за поддержание температурного режима	30%	25%	нет
доупаковка в деревянную обрешетку/ящик при транзите	от 800 руб.	600 руб.	нет
маркировка места	35 руб.	25 руб.	нет
минимальная отправка	10 кг	60 кг	нет
промежуточное хранение	80 руб. за место в сутки	нет	нет
контейнер 3 т	12–35 тысяч руб. в зависимости от протяженности маршрута	нет	9–23 тысячи руб. в зависимости от протяженности маршрута
контейнер 5 т	14–57 тысяч руб. в зависимости от протяженности маршрута	нет	12–37 тысяч руб. в зависимости от протяженности маршрута
контейнер 20 т	27–105 тысяч руб. в зависимости от протяженности маршрута	нет	34–110 тысяч руб. в зависимости от протяженности маршрута
охрана груза подразделениями ОАО «РЖД»	10% от стоимости груза	нет	5% от стоимости груза
страхование	нет	по договоренности	по договоренности

Первая выставка «Склад. Транспорт. Логистика» открылась 16 лет назад. И за прошедшие годы доказала свою актуальность и необходимость рынку.

УДАЧНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА!

За последние 10 лет число участников выставки СТЛ увеличилось более чем в 1,5 раза, а экспозиционные площади – более чем в 4 раза.

Высокий международный статус выставки подтвержден знаками Всемирной ассоциации выставочной индустрии (UFI) и Российского союза выставок и ярмарок (РСВЯ).

Экономически доказано, что на стоимость производства продукта приходится только треть его конечной цены, все остальное составляют производственные издержки — складские терминалы, транспортные средства, программное обеспечение, средства автоматизации, оборудование, и все это выстраивается в слаженную схему логистической цепи.

Необходимость перемещения грузов как между странами, так и между городами, населенными пунктами, в самом складском терминале требует решения огромного числа вопросов: от электронного декларирования и маркировки продукции до выбора складского погрузчика и подходящего программного обеспечения. Именно для того, чтобы ответить на все эти вопросы, нужно посетить выставку «Склад Транспорт Логистика», которая начнет свою работу и представит все передовые и инновационные решения в Экспоцентре на Красной Пресне с 26 по 29 октября.

Традиционно выставку посещают инвесторы, топ-менеджеры и эксперты со всего мира, чтобы познакомиться с последними технологическими новинками и промышленными трендами, которые представлены на самой престижной и известной выставке России и стран Восточной Европы.

Ежегодно совершенствуется тематическая структура выставки, усложняются тематика и функциональность деловой программы.

В этом году впервые программа мероприятий будет тематически разделена: 26 октября объявлено «Территорией таможни» и ознаменуется международной конференцией «Перспективы развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры в Центральном федеральном округе».

27 октября станет Днем логистики. Пройдет семинар «Новые приоритеты в закупках и изменения в условиях работы с поставщиками в кризисный период, организованный учебным центром Logist-ics, состоится брифинг «Автоматизация логистических процессов на складе. Конкретный продукт: Retail одежда», подготовленный компаниями Shonenberger и Equinox, а также будут отмечены лучшие логистические операторы Центрального региона.

28 октября — День складского комплекса. Он будет отмечен тремя интересными мероприятиям: VII конференцией «Управление цепями поставок и складские технологии в современном бизнесе», организованной Координационным советом по логистике, а также двумя семинарами. Один, «Оптимальные системные решения для склада и логистики, презентация нового продукта», проводит компания PSI AG, другой, «Организация работы склада в условиях кризиса», подготовлен учебным центром Logist-ics. И наконец, в последний день работы выставки, 29 октября, состоится семинар «Маркетинг «вокруг» склада — «панацея» в период кризиса», организатором которого выступил ИТКОР, и пройдет награждение победителей конкурса «Лучшие машины и оборудование для склада».

У логистического бизнеса сегодня достаточно трудные времена. В этих условиях Экспоцентр делает беспрецедентные шаги, чтобы помочь компаниям удержаться на орбите выставочных смотров. Так, была объявлена политика индивидуального подхода к каждому экспоненту, что максимально сокращает затраты на участие в выставке, а также введены такие бесплатные услуги как проведение тренинга, размещение новостей компании на сайте выставки, организация презентационной программы.

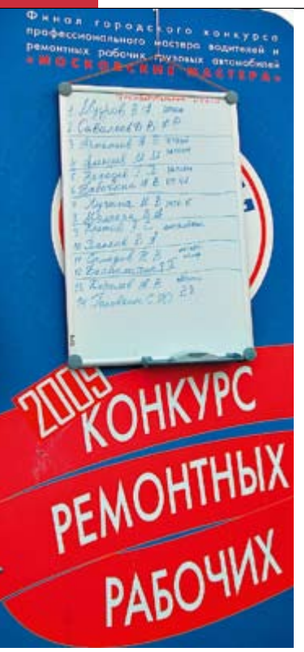
Эти шаги оценил прежде всего малый бизнес, для которого и в экономически устойчивые времена было трудно участвовать в подобных мероприятиях. Кроме того, с мая на любую выставку, организуемую Экспоцентром, можно попасть бесплатно.

В нынешнем году экспозиция смотра обещает стать чрезвычайно насыщенной. Отдельно будет представлена одна из важнейших ветвей индустрии – в салоне «ТрансПак». По оценкам специалистов, несмотря на кризисную ситуацию в экономике, сохраняется потребность в строительстве современных высокотехнологичных складских комплексов, поставках оборудования для них, появлении транспортных компаний полного цикла, новых решений для управления работой.

Выставка «Склад. Транспорт. Логистика — 2009» поможет компаниям-участникам в достижении целей и станет надежным партнером в бизнесе.

Более подробную информацию вы можете получить на сайте www.stl-expo.ru.





Результаты соревнований фиксировались на стенде



Победителей поздравляли представители оргкомитета и приглашенные артисты

30 июля 2009 года в МВК «Крокус Экспо» состоялся финал XII конкурса профессионального мастерства водителей грузовых автомобилей и ремонтных рабочих «Московские мастера».

МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА

Возрожденный в 1998 году по решению Правительства Москвы и Московской федерации профсоюзов конкурс «Московские мастера» стал неотъемлемой частью жизни предприятий Комплекса городского хозяйства.

Среди его основных задач — рост числа конкурсных профессий и вовлечение в профессиональные соревнования все большего числа участников, главным образом молодежи. Если в 1998 году состязания были проведены по 24 профессиям, то в 2009 году в конкурсе приняли участие уже представители 77 специальностей.

Организаторами конкурса выступили Правительство Москвы, Департамент городского транспорта и связи, ГУП «Мосавтотранс», горком профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства при участии Управления ГИБДД ГУВД Москвы, Ространснадзора, Московского транспортного союза.

Мероприятие в качестве специальных гостей посетили представители Министерства транспорта РФ, Правительства Москвы, Российского автотранспортного союза, префектур московских административных округов. Свои стенды и автомобили на конкурсе в рамках экспозиции «Экология-2009» разместили ведущие производители грузовой техники, в частности DAF, Renault Trucks и другие.

Конкурс ставил своей целью определение лучших водителей автотранспортных предприятий Москвы в классе легких и тяжелых грузовых автомобилей, а также лучших ремонтных рабочих, совершенствование их профессионального мастерства и популяризацию основных рабочих профессий транспортной отрасли.

В этом году в конкурсе среди водителей грузовых автомобилей приняли участие семь команд (18 человек) и 13 участников из числа ремонтных рабочих.

Программа финала конкурса включала теоретический экзамен для водителей, соревнования по скоростному маневрированию грузовых автомобилей и состязания в мастерстве слесарей-ремонтников. Также в рамках финала состоялось подведение итогов городского конкурса «Лучшее предприятие технического сервиса Москвы». Мероприятие стартовало на обширной парковке «Крокус Экспо» рано утром, а закончилось к шести вечера церемонией награждения победителей. Первое место в соревнованиях ремонтных рабочих занял Андрей Артемьев (ОАО «Первый автокомбинат им. Краузе»), серебряным призером стал Николай Солодов (ГУП «Мосавтохолод»), на третьем месте оказался Михаил Алексеев (ОАО «Первый автокомбинат им. Краузе»).

Лучшим молодым ремонтным рабочим был признан Дмитрий Савельев, работающий в филиале ГУП «Мосавтотранс» производственном объединении «Мосхлебтранс».



Экспозиция грузовых автомобилей отечественного и зарубежного производства



Конкурс мастерства ремонтных рабочих проходил прямо на парковке «Крокус Экспо»



Скоростное маневрирование на автомобиле «Газель»

В соревнованиях по скоростному маневрированию на автомобилях марки «Газель» победил водитель Роман Бусов (филиал ГУП «Мосавтотранс» производственное объединение «Мосхлебтранс»), второе место занял Павел Морозов (ГУП «Мосавтохолод»), «бронза» досталась его сослуживцу Юрию Глыбину.

Конкурс вождения на автомобилях марки «МАЗ» выиграл Николай Козелков (филиал ГУП «Мосавтотранс» производственное объединение «Мосхлебтранс»), на втором месте оказался Андрей Жидкин (ОАО «Первый автокомбинат им. Краузе»), и третью ступеньку пьедестала занял работающий на том же предприятии Виктор Аленин.

Лучшим молодым водителем стал Иван Потанин (ОАО «Первый автокомбинат им. Краузе»).

Победители и призеры конкурса в абсолютном зачете определялись по олимпийской системе в дополнительных соревнованиях по параллельному маневрированию. К соревнованиям были допущены по два участника, занявшие первые и вторые места в личном зачете в классе автомобилей «Газель» и «МАЗ». Первое место занял водитель филиала ГУП «Мосавтотранс» ПО «Мосхлебтранс» Роман Бусов, «серебром» наградили сотрудника ОАО «Первый автокомбинат им. Краузе» Андрея Жидкина, на третьем месте оказался водитель филиала ГУП «Мосавтохолод» Павел Морозов.

В командном зачете водителей жюри конкурса присудило победу Первой команде филиала ГУП «Мосавтотранс» ПО «Мосхлебтранс», на втором месте оказалась сборная ОАО «Первый автокомбинат им. Краузе», третье место получила Вторая команда филиала ГУП «Мосавтотранс» ПО «Мосхлебтранс». Победителей поздравили представители оргкомитета и приглашенные артисты, торжественное вручение наград конкурса «Московские мастера» состоялось 4 сентября в Доме Правительства Москвы на Новом Арбате. ●



Замена тормозных колодок на автомобиле ГАЗ



С осени 2008 слово «кризис» прочно вошло в российский обиход. Вместе с тем находятся люди, которые стремятся обернуть эту непростую ситуацию себе на пользу, используя вынужденную паузу для повышения квалификации. Даже те, кто не потерял работу, стараются овладеть дополнительными знаниями, чтобы быть готовыми к решению новых задач.

КРИЗИС ЗАСТАВЛЯЕТ УЧИТЬСЯ

Текст: Константин Мудрик

Если в конце 2008 года большинство логистических компаний особенно не ощущало его присутствия и занимало выжидательную позицию, то с нового, 2009 года многие работодатели начали принимать меры по оптимизации расходов. Это не могло не сказаться на персонале и в корне изменило ситуацию на рынке труда. Однако нынешний кризис не только финансовый, но еще и социально-психологический. Трансформируются приоритеты на рынке вакансий, корректируется отношение к профессиональным обязанностям, к заработной плате как со стороны соискателей, так и со стороны работодателей. Причем последние осознали, что в кризисе есть свои позитивные стороны.

Прошли те времена, когда соискатель, выбирая компанию, сравнивал зарплату, близость к месту жительства, бонусы, толщину соцпакета, теперь работодатель имеет возможность не спеша и придирчиво подбирать персонал. Конкурсы среди специалистов увеличились до нескольких месяцев и включают в себя уже не одно интервью, а пять-шесть. И вполне вероятно, что дополнительно будет предложено тестирование. У работодателей появилась наконец-то возможность выбора наверняка. Примечательно, что в мае средний срок поиска работы увеличился с двух месяцев, как это было в 2008 году, до полугода. И, судя по всему, эта тенденция будет сохраняться.

Кризис заставит задуматься работодателей о том, кто среди их сотрудников действительно являются ключевыми фигурами. И ими могут оказаться как раз не те, на кого они прежде делали ставку. Поэтому это дает шанс людям предприимчивым, обучаемым не просто сохранить свои позиции, а упрочить их и даже перейти на новый карьерный уровень.

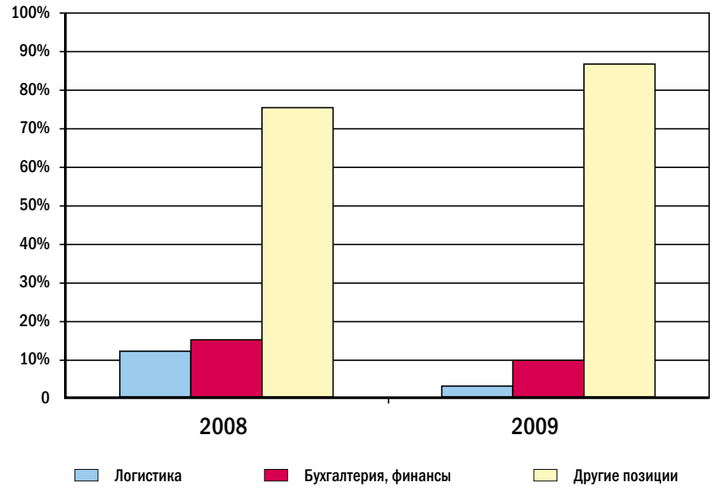
Кажется, что новые жизненные реалии, заставляющие искать пути повышения своей квалификации, должны привлечь на различные профессиональные тренинги и семинары, куда больше народу, чем в прошлые годы. Но, как выяснилось, это не так.

СПРАВКА:

Информационно-консалтинговая служба Logist-ICS, созданная в 2001 году, осуществляет организационный, управленческий и кадровый консалтинг; занимается образованием в области логистики (открытые и корпоративные тренинги и семинары, курсы повышения квалификации, мастер-классы). Одно из ключевых направлений деятельности компании — оказание консультационных услуг и разработка решений в области логистики и управления цепями поставок. Среди клиентов компании сеть заправочных станций BP, интернет-магазин OZON, «Sony СНГ», «Автофрамос», «Бритиш Американ Тобакко», «Верофарм», «ВымпелКом», «Голдер электроникс», «Дирол Кэдберри», «Данон», «ИжАвто», «Истра Нутриция», ИКЕА, «Комус», «Л`Этуаль», «Р-Фарм», Магнитогорский металлургический комбинат, Московский жировой комбинат, «Связной», «Фольксваген групп», Частные пивоварни «Тинькофф», «Нестле ВотерКулерс СНГ», Завод «Автоприбор», «СИА Интернешнл», «Хеневелл», Холдинговая компания «Макслевел», «Шлюмберже Лоджелко Инк» и др.

Как изменилось отношение вакансий в логистике к наиболее популярным позициям в области финансов и других сферах

Соотношение еженедельно обновляемых позиций (май 2009, май 2008)



Источник: : Данные холдинга «АНКОР»

По словам директора Учебного центра ЗАО Logist-ICS Натальи Ратниковой, хотя желающих учиться действительно стало больше, но при этом число участников семинаров сократилось. Впрочем, ничего удивительного в этом нет. Во многих компаниях урезаны бюджеты на обучение. Поэтому центр разработал несколько специальных программ оплаты, которые позволят не прекращать подготовку ключевых сотрудников компании без ущерба для оборотных средств (обучение — результат — оплата). С этими программами можно ознакомиться на сайте компании www.logist-ics.ru.

Тренинги и семинары как форма обучения и развития сотрудников интересны тем, что позволяют овладеть в сжатые сроки новыми знаниями и технологиями, обменяться опытом с участниками тренингов, работающими в других сферах.

В том же учебном центре Logist-ICS занятия проводят штатные тренеры-консультанты — высококлассные специалисты в области логистики, обладающие обширным опытом работы в данной сфере. Что касается срока окупаемости расходов на обучение, то в каждом конкретном случае он свой. Это зависит от множества факторов. Например, таких как формат обучения (открытый семинар или корпоративный), готовность компании к изменениям после обучения.

По признанию Натальи Ратниковой, у них был опыт работы с одной компанией, для которой срок окупаемости составил семь недель. Связано это было с тем, что эта компания оперативно внедрила у себя ряд инструментов для повышения качества работы с запасами.

Стоит отметить, что срок окупаемости зависит, кроме всего прочего, от цели обучения и выбранной тематики. Если, например, цель — выработать навык в определенной области, то срок окупаемости может быть достаточно маленьким. Если же цель обучения — повышение общеобразовательного уровня, то оценить окупаемость в принципе невозможно.

Семинары, тренинги и курсы проводятся по всем аспектам логистики, причем Logist-ICS на своих занятиях не только рассматривает различные отрасли логистики во взаимосвязи, но также не обходит вниманием и другие направления, которые постоянно взаимодействуют с логистикой.

Работа строится так, чтобы у участников тренингов и семинаров была возможность получить лучшую практику из различных сфер деятельности. Это позволяет привнести инновации в конкретную отрасль. Ведь зачастую сотрудники меняют работодателей в рамках одной или смежных отраслях. И лишь выход за рамки отрасли в состоянии усилить конкурентные преимущества компании.

Повышением квалификации озабочены не только менеджеры, но и управленцы высшего и среднего звена. Для них Logist-ICS совместно с МАДИ с сентября этого года начинает

УЧЕБНЫЙ ПЛАН ПРОГРАММЫ МВА ПО СПЕЦИАЛИЗАЦИИ «ЛОГИСТИКА И ТРАНСПОРТ» ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ ЧЕТЫРЕ БЛОКА:

Среда бизнеса. Научные основы бизнеса и менеджмента:

- экономическая среда бизнеса;
- правовая среда бизнеса;
- основы предпринимательской деятельности в России;
- основы экономической теории;
- основы финансового менеджмента и управленческого/бухгалтерского учета;
- стратегическое бизнес-планирование.

Базовые профессиональные дисциплины:

- общий менеджмент;
- маркетинг;
- управление внешнеэкономической деятельностью;
- международный бизнес;
- управление проектами.

Специальные и специализированные дисциплины:

- управление цепями поставок и логистика;
- международный логистический менеджмент;
- логистика производства;
- логистика распределения;
- логистика складирования;
- интермодальная логистика;
- информационная логистика;
- страховое дело;
- таможенное дело;
- рынок ценных бумаг.

Практические навыки:

- управление временем (тайм-менеджмент);
- деловое общение;
- мастерство публичного выступления;
- техника скорочтения;
- лидерство и мотивация;
- ведение переговоров;
- управление конфликтами.

программу MBA — Master of Business Administration («Мастер делового администрирования») — единственную на сегодня программу, которая готовит управленцев высшего и среднего звена для работы в сфере транспорта и логистики.

Все предметы MBA имеют практическую направленность, обеспечивая взаимосвязь между изучаемыми курсами и знаниями, необходимыми на службе. Поскольку для тех, кто трудится в сфере предоставления складских и транспортных услуг, таможенного оформления или в области закупок, просто хорошего образования уже недостаточно, а в программе MBA («Мастер делового администрирования») предусмотрено обучение логистике в целом.

Программа охватывает все сферы логистики и бизнеса, перекидывая мостик от одной области к другой. Общий акцент сделан на практике ведения бизнеса в той или иной сфере, а не на теории. Эта программа дает уникальную возможность участвовать в разработке бизнес-проектов реальных компаний. В совершенствовании содержания программы MBA принимают участие Экспертный совет высококвалифицированных преподавателей, сочетающих преподавательскую работу и консультационную практику, представители бизнес-структур (многие из них разработали свои авторские курсы по ряду дисциплин), ученые российских и зарубежных ВУЗов-партнеров. По окончании обучения слушателям выдается диплом государственного образца о дополнительном профессиональном образовании с присвоением квалификации «Мастер делового администрирования — Master of Business Administration» (MBA) по специализации «Логистика и транспорт». Поступить на курсы MBA может каждый, кто имеет законченное высшее образование, подтвержденное соответствующим дипломом, и требуемый стаж работы.

Как правило, средний возраст студентов — 30–35 лет, а стаж работы в области логистики — не менее 5 лет. Хотя возрастных ограничений для поступления нет. А вот количество обучающихся в группе ограниченно, не более 15 человек.

Занятия проходят по вечерам два раза в неделю (по средам и пятницам) и по субботам по заранее утвержденному расписанию. Что, согласитесь, удобно, так как позволяет заранее спланировать свое время. «Плавающий» график категорически не допускается. Период обучения — два года.

Составленный с учетом изменившихся потребностей участников российского рынка, этот курс способен вооружить его слушателей прикладными идеями и инструментами, позволяющими решать актуальные задачи бизнеса и дающими реальный и измеримый эффект.

logist·ics

Информационно-консалтинговая служба Logist-ICS специализируется на комплексном обслуживании логистической составляющей деятельности предприятий с 2001 года.

РАСПИСАНИЕ ОТКРЫТЫХ ТРЕНИНГОВ, СЕМИНАРОВ И КУРСОВ 2009 года

ТЕМА СЕМИНАРА	ДАТА
ОКТЯБРЬ	
Логистика и управление цепями поставок — стратегия стабильности	8–9 октября
Склады в логистической системе компании эффективные решения	22–23 октября
Внешнеэкономическая деятельность компании. О таможне без купюр	22–23 октября
Прикладная логистика. Практикум для руководителя службы снабжения	19–25 октября
НОЯБРЬ	
Грузовые перевозки: планирование, организация и контроль	12–13 ноября
Управление производством. При чем здесь логистика?	19–20 ноября
Закупки и снабжение. Проблемы? Решения!	26–27 ноября
Прикладная логистика. Практикум для руководителя складского хозяйства	9–15 ноября
ДЕКАБРЬ	
Логистика и управление цепями поставок — стратегия стабильности	3–4 декабря
Управление запасами. Оптимизация структуры оборотных активов	16–18 декабря
Прикладная логистика. Практикум для руководителя транспортной службы	7–12 декабря

Зарегистрироваться в качестве участника и получить подробную информацию о семинаре вы можете:

▶ по электронной почте seminar@logist.ru ▶ по телефону (495) 450-02-74, 632-02-31 ▶ на сайте www.logist-ics.ru

РЕКЛАМА

cosmelogic 2009

IV ЕЖЕГОДНАЯ ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ЛОГИСТИКА ПАРФЮМЕРНО-КОСМЕТИЧЕСКОГО РЫНКА РОССИИ

24 сентября 2009 года, Марриотт Тверская, г. Москва

СДЕЛАНО ЛОГИСТАМИ ДЛЯ ЛОГИСТОВ

В КОНФЕРЕНЦИИ УЧАСТВУЮТ:
- компании-дистрибьюторы парфюмерии и косметики
- российские и зарубежные производители парфюмерии и косметики
- государственные регулирующие органы
- отраслевые ассоциации
- логистические провайдеры

КОМУ НЕОБХОДИМО ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ:
директорам предприятий •
директорам по логистике и управлению цепочками поставок •
директорам по продажам и закупкам •
руководителям подразделений по логистике •
директорам по маркетингу и развитию •

Интересно. Полезно. Уникально.

программа конференции и регистрация на сайте www.cosmelogic.ru

тел./факс +7 (495) 648-91-59 (многоканальный), 507-38-24 email: cosmelogic@logiconf.ru

Информационная поддержка конференции

РЕКЛАМА



Слева направо: начальник ОКСа Министерства транспорта и связи ЧР Альви Шихгириев, министр транспорта и связи ЧР Рамзан Черхигов, Кай Рейхерт («МАН Автомобили Россия»), Павел Евдокимов и Арсен Аветисов (ООО «Иларавто»)

Осенью по трассе «Дон» между столицами России и Чеченской Республики будут курсировать четыре автобуса MAN Lion’s Coach — с салонами, оснащенными с высоким уровнем комфорта.

МОСКВА — ГРОЗНЫЙ

Как сообщает пресс-служба президента и правительства Чеченской Республики, Министерство транспорта и связи ЧР планирует открыть в сентябре текущего года регулярное автобусное сообщение по маршруту Грозный — Москва. Для осуществления рейсов министерство приобрело четыре автобуса MAN Lion’s Coach. Контракт на поставку автобусов был заключен с компанией ООО «МАН Автомобили Россия» в июле 2009 года. Отдельным пунктом соглашения была предусмотрена организация в Грозном сервисного центра MAN и обучение двадцати местных специалистов. Перед этим в столице Чеченской Республики был проведен государственный аукцион № 4859, по итогам которого Минтранс ЧР выбрал в качестве поставщика автобусов одного из официальных российских дилеров MAN Nutzfahrzeuge AG — московскую компанию «Иларавто». Открытый аукцион с единственным лотом (четыре автобуса MAN Lion’s Coach в указанной комплектации) проходил с 3 по 23 июня 2009 года, верхний estimate составил 53 млн. рублей, нижний — 52 735 000 рублей. За эту сумму, предложенную ООО «Иларавто», автобусы и были куплены правительством Чеченской Республики.

По словам начальника отдела капитального строительства Минтранса ЧР Альви Шихгириева, это только первая партия автобусов и в дальнейшем сотрудничество с немецкой маркой будет продолжено. «Эти машины являются одними из лучших в мире. Они оборудованы по последнему слову техники и максимально комфортны: для удобства пассажиров предусмотрены кухня, туалет, спальня, DVD-система, холодильник, мусоропровод, отсек для отдыха водителя, климатическая установка NEOMAN и т.д.», — сказал господин Шихгириев.

Торжественная отгрузка четырех автобусов заказчику состоялась 14 августа 2009 года на территории комплексного центра «Иларавто» в московской промзоне «Алтуфьево». В мероприятии приняли участие министр транспорта и связи Чеченской Республики Рамзан Черхигов, начальник ОКСа Министерства транспорта и связи ЧР Альви Шихгириев, первый заместитель генерального директора, руководитель юридической службы по странам СНГ компании «МАН Автомобили Россия» Кай Рейхерт и генеральный директор «Иларавто» Павел Евдокимов, сотрудники компании и журналисты специализированных изданий. Под аплодисменты гостей и участников церемонии господин Евдокимов передал символический ключ зажигания министру транспорта и связи Чеченской Республики Рамзану Черхигову. В своем выступлении перед собравшимися руководитель «Иларавто» отметил, что «чеченский рынок, сегодня востребованный для качественного транспорта и его обслуживания, станет новым перспективным направлением развития компании». Кай Рейхерт в свою очередь отметил, что «марка MAN рада началу партнерского сотрудничества с Чеченской Республикой и надеется и впредь способствовать решению транспортных задач, стоящих перед регионом». На пресс-конференции господин Черхигов сообщил журналистам, что автобусы MAN Lion’s Coach будет эксплуатировать предприятие «Чеченская транспортная компания», имеющее богатый опыт использования автобусной техники иностранного производства.

Перед фуршетом для журналистов была организована экскурсия по новому техническому центру ООО «Иларавто», официальное открытие которого планируется в октябре. Сегодня предприятие состоит из трех подразделений: отдела продажи коммерческих автомобилей (новых и с пробегом из Европы), подразделения сервисного обслуживания автомобилей и отдела продажи оригинальных запасных частей со склада и под заказ.

Находясь в статусе официального российского дилера MAN, компания успешно занимается коммерческой деятельностью, проводит гарантийное и сервисное обслуживание автомобилей марки, реализует в розницу и оптом оригинальные запасные части. В 2007 году число поставленных «Иларавто» автомобилей со львом на эмблеме достигло ста пятидесяти. В число покупателей вошли крупные транспортные организации, дистрибьюторские компании, индивидуальные предприниматели и частные лица.

В ходе экскурсии по техническому центру в Алтуфьеве генеральный директор «Иларавто» Павел Евдокимов показал представителям СМИ офисы и склад запасных частей, ремзоны и окрасочные камеры. Отдельного внимания удостоились кузовной стапель и автоматизированная мойка, рассчитанные на обслуживание 40-метрового автопоезда. В беседе с журналистами господин Евдокимов также затронул две интересные темы, которые следовало бы подробнее обсудить на страницах издания. Первая — вопрос о возможном отказе производителем в гарантийном ремонте в связи с неправильными условиями эксплуатации грузовой техники. Вторая — уровень зарплат в области сервиса коммерческой техники, за год «просевший» более чем на 50%. ●

Технические характеристики MAN R07 LION’S COACH

Габариты	12.000 / 3.812 / 2.550
Двигатель	MAN D 2066 LOH 08 (Euro 4), Мощность 440 л.с.
Коробка передач	6-ступенчатая механическая ZF 6S-1900 Интардер ZF, ESP, Темпомат
Тормозная система	Электронно-управляемая, дисковые тормоза ABS, ASR, EBS
Колеса	295/80 R22.5 152/148 M
Подвеска	Пневматическая с рессорами диафрагменного типа. Электронная система регулирования подвески ECAS с датчиком скорости. Изменение уровня дорожного просвета в сторону увеличения и уменьшения. Амортизаторы, регулируемые в зависимости от дорожных условий Передаточное отношение i=3,7
Рулевое управление	ZF тип Servocom 8098.
Зеркала	С обогревом и электрорегулировкой
Двери	1+1+0
Сиденья	KIEL Elegant 1100, количество 49+1+1
Салон	Кухня FRENZEL FOB, туалет WC, мини-холодильник, солнцезащитные шторки, обшивка боковых стен из ковровой ткани, полки для багажа, напольное покрытие: пластик и ковровые дорожки, отсек для отдыха водителя (не укомплектован)
Сиденье водителя	Grammer, пневматическое, с обогревом
Обогрев/вентиляция	Климатическая установка NEOMAN, конвекторное отопление пассажирского салона, Spheros Thermo 350, опция «Холодный пакет –35 градусов»
Топливный бак	525 л, дополнительный топливный фильтр-влагоотделитель Separ — обогреваемый. Топливный фильтр с обогревом
Сжатый воздух	Воздухоосушитель Wabco
Подача тока и стартовое устройство	3 генератора трехфазного тока 28,5 В 110А, 2 аккумулятора 2 x 12В с 225 АЧ, стартер с номинальной мощностью 5,4 кВт (7,3 л.с) / 24 В
Информационные устройства	Радио, изготовитель Blaupunkt, тип аудиосистемы Professional Line, DVD с двумя мониторами, усилитель, 22 динамика, микрофон Blaupunkt



Комфортабельный автобус MAN Lion’s Coach



Сервисный центр ООО «Иларавто» в промзоне «Алтуфьево»



Работа в покрасочной камере ООО «Иларавто»

БЕЗОПАСНОСТЬ



В 2010 году на трассе Москва — Брест планируется ввести в эксплуатацию коридор безопасности. Его задача — обеспечить сохранность перевозимых грузов на международной автомагистрали Е-30. Как известно, эта трасса среди других опасных маршрутов выделяется «привилегированным» положением: уж слишком много проходит по ней товара из-за рубежа.

ОТ МОСКВЫ ДО БРЕСТА СПОКОЙНО

Но как быть с остальными трассами, ведь разбои на дорогах — давняя российская беда, со времен Соловья-разбойника?

Текст: Владимир Гондусов

В коридоре безопасности предполагается использовать аппаратные, технические и программные средства, а также создание вблизи дороги инфраструктуры для защиты и удобства перевозчиков. Чтобы присоединиться к системе, водителю понадобится навигационный терминал. В случае нападения на автомашину достаточно будет всего лишь нажать в кабине «тревожную» кнопку. Информация о том, что водитель в беде, мгновенно поступит через спутник в Департамент охраны МВД Белоруссии либо в Департамент государственной защиты имущества МВД России — в зависимости от того, с территории какой страны раздался SOS, и к месту преступления выедет ближайший наряд милиции. Сейчас дорабатываются вопросы технического обеспечения проекта.

Эта трасса должна стать логическим продолжением действующего еще с 2007 года коридора безопасности на федеральной трассе «Дон» (от Москвы до Воронежа), где уже создан «электронный колпак» и на мониторы диспетчерского центра которого ежесекундно поступает информация об участниках движения по трассе. Так называемая система подвижных объектов «Алмаз» позволяет обезопасить водителей от дорожных сюрпризов. Как считают оперативники, теперь дальнобойщику не надо брать с собой в дорогу травматический или газовый пистолет, помповое ружье, хвататься при появлении подозрительных парней за монтировку. Не требуется даже возить с собой частных охранников при транспортировке особо ценных грузов. В случае опасности опять-таки достаточно нажать «тревожную» кнопку, и помощь придет незамедлительно. Воспользоваться оружием для самообороны водитель или его спутники сумеют далеко не всегда, а вот успеть нажать на кнопку шансов гораздо больше.

Спутниковые навигаторы уже помогли раскрыть несколько серьезных преступлений. Более того, благодаря своевременной помощи вневедомственной охраны, которая прибывала по сигналу от водителей, удавалось не только спасти жизнь дальнобойщикам, но и сохранить перевозимый в фурах товар. Так, одну из машин, в кузове которой находилась дорогостоящая бытовая техника из Европы, тормознул милицейский патруль. Лжегаишники направили машину по проселочной дороге: мол, здесь участок трассы ремонтируется, надо объезжать. Действительно, стоял знак и несколько рабочих в оранжевых куртках усиленно изображали работу. Водитель понял, что попал в засаду, лишь когда на безлюдном проселке ему перегородили дорогу две легковушки и в кабину полезли мужики в масках и с оружием. О сопротивлении речи не шло, шофер только и сумел незаметно нажать «тревожную» кнопку. Не успели разбойники отогнать фуру в укромное место, чтобы перегрузить товар, как их уже укладывали на землю бойцы группы захвата.

Бандиты проявляют изобретательность не только с переодеванием. Дальнобойщику на шоссе «проголосовала» милая дама: мол, сломалась машина, помогите. Водитель даже не успел спрыгнуть на землю, как из «сломанной» иномарки выскочили вооруженные автоматами «братки». Спасительную кнопку вовремя нажал напарник водителя. Примерно через пятнадцать минут бандитов в наручниках рассаживали по милицейским машинам.

В первом квартале 2009 года на дорогах и вне населенных пунктов совершены 54 разбойных нападения, 144 грабежа, выявлено 29 фактов незаконного приобретения, передачи, сбыта, хранения, перевозки или ношения оружия, боеприпасов.

Эффективность такого технологичного средства защиты весьма высока. Но будет ли результативной отдача? Как раз в этом сомневается дальнобойщик с десятилетним стажем Андрей Дигтяренко: «На Западе машина каждого дальнобойщика оснащена специальной радиостанцией. С ее помощью можно подать сигнал любому водителю в радиусе от 30 км. Но у нас, чтобы установить такое устройство, нужно ежегодно получать разрешение и подолгу оформлять документы. Мало кто из дальнобойщиков заморачивается этими сложностями, а потому на дорогах они совершенно беззащитны».

Рэкет возвращается

В Челябинске сотрудниками ГУВД пресечена деятельность преступной группы, которая подозревается в серии нападений на водителей-дальнобойщиков и вымогательстве у них денег за проезд по южноуральским дорогам. Как сообщили в пресс-службе регионального ГУВД, в ходе операции «Трасса» удалось установить факты криминальной деятельности дорожных рэкетиров. Преступников брали «на живца». После того как меченые купюры оказались у злоумышленника, обоих рэкетиров (1978 и 1960 годов рождения) задержали. Возбуждено уголовное дело.

В настоящее время в УВД по Челябинску открыта «горячая линия» для дальнобойщиков, подвергшихся нападению рэкетиров.

Газета «Губерния» (август 2009 года)

Криминальная хроника

Нападение на автомобиль «КАМАЗ», перевозивший авторезину, произошло в ночь на 27 июня 2009 года на 705-м километре автотрассы Южно-Сахалинск— Оха, недалеко от поселка Чайво. На безлюдном участке дороги водитель «КАМАЗа» обратил внимание, что его сопровождает легковой автомобиль. Обгоняя, водитель подал сигнал остановиться, а для убедительности один из пассажиров пригрозил автоматом. Четверо мужчин в масках завязали заложнику глаза, связали, посадили в свой автомобиль и повезли. Уже под утро его, связанного, высадили на автотрассе.

После ряда оперативных мероприятий сотрудниками областного уголовного розыска были задержаны четверо безработных из поселка Ноглики, ранее судимых за совершение тяжких преступлений.

После проведенных обысков были изъяты самодельные маски, пневматический пистолет, муляж автомата, а также похищенные комплекты авторезины. Задержанные признались, что планировали нападение на любую проходящую автомашину и им было не важно, что в ней перевозится. Они не предполагали, что в захваченной автомашине будет авторезина, которую реализовать крайне сложно в столь отдаленном населенном пункте…

Пресс-служба УВД Сахалинской области (август 2009 года)

Криминал на трассе Е-105

Прокуратура Тверской области утвердила обвинительное заключение по уголовному делу в отношении местных жителей Рустема Хамзина, Рамиля Зарипова, Дмитрия Лукьянцева и Александра Павлова.

По версии следствия, указанные лица под руководством Хамзина объединились в преступную группу для совершения грабежей и разбойных нападений на водителей грузовых автомашин на трассах Тверской области. Так, прошлом году Хамзин, Лукьянцев и Зарипов на автомобильной стоянке, расположенной в Оленинском районе, насильно затолкнули водителя автомашины Volvo в «КАМАЗ», связали его и вывезли в город Великие Луки. Затем они отобрали у него все ценные вещи, в том числе портативный телевизор, сотовый телефон и деньги, и освободили только через два дня. Спустя месяц участники группировки напали на другого водителя Volvo, который перевозил в прицепе четыре автомашины Porsche Cayenne стоимостью более 10 млн. рублей. В этом случае они удерживали водителя сутки, избивая его.

В ходе предварительного следствия один из украденных автомобилей был обнаружен в Иркутской, а остальные — в Тверской области.

www.autonews.ru

Кошелек или жизнь?

Нападение на водителя фуры, произошедшее около полуночи на стоянке для машин у дома № 5 по Киевскому шоссе, расследуют в Московском районе Петербурга. 49-летний мужчина отдыхал в кабине, когда трое выходцев с Кавказа стали стучать по дверце. Незнакомцы потребовали денег «за отдых». Водитель отказался платить. Тогда его избили, и пока двое держали дальнобойщика, третий обыскал кабину и похитил 26 000 рублей. Шофер привез в Петербург груз мяса и собирался возвращаться домой, но денег за сданный товар при нем не было, расчеты были безналичными.

Что-то в криминальных сводках в последнее время частенько стали мелькать эпизоды бандитизма на дорогах, о котором почти позабыли после 1990-х. Или с кризисом вернулись лихие времена?

Фонтанка.ru
(июнь 2009 года)

Его мнение разделяет коммерческий директор ЗАО «СпотАвтоТранс» Александр Костылев: «Спутниковая система слежения используется, как правило, при «европейских» перевозках и в основном иностранными транспортниками. Перевозки по территории России куда менее прибыльны, поэтому ставить такие дорогие системы на машины, ориентированные только на внутренние перевозки, невыгодно. Это может быть оправданно, если компания постоянно перевозит дорогие грузы. Но если такие заказы единичны, то проще нанять вооруженную охрану».

Так что до идиллии повсеместной защиты дальнобойщиков, увы, далеко, и потому им самим приходится защищать себя. Например, запастись каким-нибудь оружием. В США дальнобойщиков грабили, когда автофургонов еще не было, — во времена освоения Дикого Запада. Перестрелки тогдашних перевозчиков с бандитами дали обильный материал для вестернов. Так ситуацию с грабежами изменили сами перевозчики. А вот у наших такого права нет. Некоторые возят в кабине «тяжелые металлические предметы» — монтировку, ключ-балок. Но против огнестрельного оружия они бесполезны, а водителям огнестрельное оружие не положено. Даже зарегистрированное ружье в боевом положении — никак нельзя! Но возят. «У 80% водителей-дальнобойщиков есть с собой огнестрельное оружие, я, например, брал карабин, даже когда выходил по нужде, — говорит Андрей Дигтяренко. — Но не все способны выстрелить в человека. Также нередки ситуации, когда достать оружие просто не успеваешь. Например, машина сломалась, местный житель выразил готовность помочь, а потом дал обухом по голове».

А защищать дальнобойщика надо. Приводящие в ужас иностранных водителей качество покрытия, ямы и колдобины, плохо продуманная «ливневка» — это далеко не самое страшное на российских трассах. Многочисленные случаи разбойных нападений, исчезнувшие в никуда фуры — явление вновь становящееся будничным. И хотя регулярно проходят целевые операции «Трасса», и увеличена плотность нарядов ДПС на наиболее криминогенных участках дорог, и созданы специальные подразделения, главная задача которых — пресечение и профилактика нападений на водителей-дальнобойщиков, ситуация в лучшую сторону почти не меняется. Правда, заместитель министра внутренних дел России Евгений Школов настроен весьма оптимистично: «Завершилась успехом серия масштабных операций против ОПГ, нападавших на большегрузный автотранспорт. Большинство лидеров и участников организованных групп арестованы. Ситуацию удалось переломить — дороги стали значительно безопаснее».



АНДРЕЙ ДИГТЯРЕНКО, в прошлом — водитель на рейсах Россия — Украина

> Нередки ситуации, когда достать оружие просто не успеваешь. Например, машина сломалась, местный житель выразил готовность помочь, а потом дал обухом по голове.

Но оптимизм милицейского чиновника разделяют не все. Только за минувший 2008 год на дорогах и трассах вне населенных пунктов было совершено почти 20 000 преступлений — почти на 10% больше, чем годом ранее. Погибли 215 человек. Зафиксировано почти 5000 краж, 851 грабеж, 400 разбоев и 143 случая вымогательства. Однако сами оперативники не сомневаются, что преступлений в действительности в разы больше. Потерпевшие — большей частью приезжие, не знают, у кого искать защиту (милиция на местах чаще всего отказывается принимать заявления от пострадавших), и потому предпочитают быстрее вернуться домой. Есть неофициальная статистика: в девяти из 10 случаев, если водителя несильно избили и забрали деньги, но не тронули груз, пострадавшие не обращаются в милицию. «В чужом месте они не знают, куда обращаться, особенно если ограбление произошло ночью, — добавляет Андрей Дигтяренко. — Да и почти никто не верит, что преступников будут искать».

На сегодня российский рынок экспортно-импортных автоперевозок оценивается специалистами более чем в 3 млрд. долларов, так что поживиться есть чем. Особым спросом пользуется высоколиквидный груз — табачные изделия, алкоголь, автомобильные шины. Да и хороший импортный грузовик дорого стоит — заказчиков на такую технику хватает. «Сбыт похищенного, как правило, осуществляется по заранее достигнутой договоренности с заказчиком либо производится по отработанным каналам с привлечением постоянных посредников», — сообщается в справке, предоставленной мне в МВД России. Приведу и другие выдержки: «Анализ изучения уголовных дел и поступившей из регионов информации по работе в данном направлении показывает, что грабежами и разбоями на автодорогах, как правило, занимаются хорошо организованные преступные группы, которые имеют отработанные методы их совершения, они оснащены мобильной связью, обеспечены транспортом и спецтехникой… Способы совершения преступлений данной категории отличаются значительной дерзостью. Во многом это обусловлено высокой степенью вероятности оказания водителями сопротивления преступникам, а поэтому последние для пресечения сопротивления жертв все чаще используют оружие или другие используемые в его качестве предметы, в некоторых случаях преступники используют форменное обмундирование сотрудника органов внутренних дел».

Хорошо известно, что в милиции служат далеко не ангелы. Есть среди них и такие, кто накрепко повязан с преступниками. Например, в состав вооруженной банды, которая нападала на дальнобойщиков в Подмосковье, входил сотрудник ДПС. «Как полагает следствие, орудовавшая в течение двух лет на территории Московской области банда была организована жителями Подольского района — 32-летним Александром Шелковым, работавшим юристом в одной из коммерческих структур, и 42-летним Романом Николаенко. В преступную группу также входили 31-летний Александр Камалутдинов и сотрудник Подольской ДПС Роман Лаврищев», — говорится в сообщении прокуратуры области. Скорее всего, именно с его подачи все нападения на водителей бандиты совершали под видом сотрудников милиции с применением атрибутики ГИБДД. После того как они останавливали машину якобы для проверки документов и перевозимого груза, водителю предлагали пройти в «милицейскую» автомашину, где под угрозой оружия на него надевали наручники, завязывали глаза и отбирали все документы. Затем автомашина перегонялась на территорию заранее подготовленного склада, где происходила разгрузка фургона. Только после этого водителя освобождали и возвращали в пустой грузовик. Потерпевшими по делу признаны свыше 20 человек. Похищено грузов более чем на 11 млн. рублей.



ЕВГЕНИЙ ШКОЛОВ, заместитель министра внутренних дел России

> Завершилась успехом серия масштабных операций против ОПГ, нападавших на большегрузный автотранспорт. Ситуацию удалось переломить — дороги стали значительно безопаснее.

В группировку, которая действовала в Ульяновске три года, входили десять человек. Половина из них в недавнем прошлом трудилась в правоохранительных органах. Вот лишь один из эпизодов: замаскировавшись под сотрудников ГИБДД, они остановили на трассе Ульяновск — Сызрань фуру Volvo, перевозившую тысячу ящиков табачных изделий. Водителя связали, отвезли в близлежащий лес, где продержали сутки, а потом отпустили. «Бандиты разделились на две группы. Одни «вели» фуру прямо от базы, где она загрузилась. Другие под видом автоинспекторов поджидали на трассе, — отметил старший помощник прокурора Ульяновской области Василий Зима. — Все нападавшие были в масках». Участники группировки имели при себе комплекты форменной одежды работников милиции. Также у них было пять автомобилей. Преступники завладели фурой и реализовали груз на 9 млн. рублей.

Неуловимость некоторых разбойных групп объясняется тем, что они имеют реальное прикрытие в лице настоящих сотрудников ГИБДД. Также у бандитов есть своя агентурная сеть в фирмах-отправителях, в фирмах-получателях и других структурах. Помимо этого, осуществляются разведывательные операции с использованием современных радиоэлектронных средств, подслушиванием телефонных разговоров водителей и т. д.

Существует также иная тенденция: под маской сотрудников милиции скрываются уголовники, и в МВД расскажут вам о немалом количестве обвинений в ограблениях, разбойных нападениях, кражах, совершаемых якобы сотрудниками милиции.

В частности, никогда не служили в милиции два жителя Тюмени, которые нападали на водителей, останавливавшихся для отдыха на неохраняемых автостоянках. Бандиты представлялись сотрудниками милиции, предъявляли ложные удостоверения, а иногда использовали жилет и жезл сотрудника ГИБДД. При малейшем сопротивлении водителей бандиты применяли газовое и пневматическое оружие, прокалывали шины. Всего эта банда совершила десять разбоев, сообщает прокуратура. Они осуждены на 15 и 16 лет.

Все основные трассы России ведут в Москву. По логике, чем больше постов ДПС на подъезде к столице, тем безопаснее. У пикетов выстраиваются многокилометровые караваны. На первый взгляд все вроде под охраной. Но схемы постов разрабатывались почти 30 лет назад, и рассчитывались они на совсем иной поток автотранспорта. Сейчас в Подмосковье есть участки, где на 70–80 км не встретишь ни одного поста. Этим и пользуются грабители. Большое количество проселочных дорог, примыкающих к федеральным трассам, позволяет преступникам устраивать засады, грабить и уходить от погони. В частности, на трассе «Балтия», более известной как Новорижское шоссе, более чем на сотню километров при подъезде к столице, может быть, и встретишь один пост ДПС. И гарантированно не встретишь ни одной охраняемой стоянки для ночлега. Зато для бандитов всех мастей — раздолье. Потому-то на московском участке трассы «Балтия» не проходит и месяца без серьезного ЧП.

Неспокойно и на других трассах. Недавно в Клинском районе ограблены два водителя-дальнобойщика из Польши, перевозивших косметику. Один из них погиб. Все произошло, когда водители остановились на ночную стоянку. Неизвестные предложили им составить компанию и вместе выпить. Иностранцы от угощения не отказались, но после выпивки им стало плохо. Предположительно, в алкоголь было что-то подмешано. Один из водителей потерял сознание, а очнувшись, обнаружил, что машины исчезли. Напарника тоже не было. Он обратился в милицию, и вскоре один из грузовиков нашли в соседнем районе. В кабине оказался мертвый водитель, который скончался, скорее всего, от неизвестного препарата. Бандиты были задержаны, когда они вернулись за товаром.

«Обстановка на подмосковных трассах остается сложной, — считают в столичном ГУВД. — Сотрудники уголовного розыска совместно с ГИБДД ежегодно проводят больше сотни спецопераций и рейдов на федеральных трассах. Но, к сожалению, разбой на дорогах остановить не удается. Раскрываемость подобных преступлений не превышает 30%».

По экспертным оценкам, самыми неблагополучными считаются Новосибирская и Челябинская области — многие водители просто отказываются сюда ехать. И таких региональных маршрутов, полных опасности, немало. А те редкие коридоры безопасности, о которых рапортуют сотрудники МВД, пока лишь капля меда в море дегтя. ●

Применение систем бортовой телематики — актуальное антикризисное решение, повышающее эффективность использования как отдельных грузовиков, так и целых автопарков. Исполнительный директор ЗАО «Русские навигационные технологии» Иван Нечаев рассказывает о системе АвтоТрекер, которую поставляет на российский рынок его компания.

ТЕЛЕМАТИКА ШАГАЕТ ПО СТРАНЕ



ИВАН НЕЧАЕВ,
исполнительный директор
ЗАО «Русские навигационные технологии»

> **Именно полнота и качество нашего сервиса выделяют систему АвтоТрекер среди других подобных систем.**

Основным преимуществом системы АвтоТрекер является то, что все ее элементы — программное обеспечение, оборудование, дополнительные датчики и исполнительные устройства — являются полностью отечественными разработками, производятся и внедряются компанией «Русские навигационные технологии» (РНТ). Это позволяет нам очень гибко реагировать на любые потребности заказчика, быстро осуществлять решение задач любой сложности и оказывать в комплексе весь спектр услуг, начиная от разработки решения до его технической поддержки. Алгоритм работы бортового блока АвтоТрекер реализован таким образом, что позволяет получить наиболее точные данные по пробегу и минимальный GSM-трафик, что значительно снижает дальнейшие расходы на обслуживание системы.

Как и любой сложный информационный комплекс, система мониторинга транспорта требует технического сопровождения. Мы много внимания уделяем развитию абонентской и сервисной служб. Наши сервисные представительства имеются во всех регионах, где мы ведем проекты. Именно полнота и качество нашего сервиса выделяют систему АвтоТрекер среди других подобных систем.

GPS сейчас широко используется в России, ГЛОНАСС пока нет, но лоббируется на федеральном уровне. Каковы ваши прогнозы по развитию вашего продукта и оборудования ГЛОНАСС в целом?

Бортовой блок АвтоТрекер АТ-85i может принимать сигналы о местонахождении объекта сразу двух спутниковых систем позиционирования — и GPS, и ГЛОНАСС. В обычном режиме блок может самостоятельно выбирать те спутники, от которых поступает наилучший сигнал. По желанию пользователя он может быть запрограммирован на работу только в режиме ГЛОНАСС. При этом в данной модели бортового блока сохранились все характеристики обычной модели, предназначенной для работы в сети GPS. В дальнейшем мы намерены совершенствовать применение в блоке технологий как ГЛОНАСС, так и GPS.

Что касается перспектив развития рынка систем на базе ГЛОНАСС в коммерческом секторе, то пока компании предпочитают приобретать GPS-оборудование, которое имеет более привлекательную цену, меньшие габариты и энергопотребление. Толчком к развитию этого сектора могут послужить разработка и массовое производство конкурентоспособного российского оборудования с улучшенными потребительскими характеристиками. В настоящий момент есть все возможности для развития ГЛОНАСС-технологий не только на российском рынке, но и за рубежом.

Каков уровень цен на внедрение и дальнейшее обслуживание системы? Нужна ли специальная подготовка автомобилей, «перепрошивка» (установка) бортового компьютера, существуют ли ограничения по модельному ряду автомобилей?

Стоимость внедрения системы зависит от многих факторов. АвтоТрекер позволяет предлагать гибкие решения, ориентированные на отраслевую специализацию заказчика. От этого зависит и цена. Базовый комплект навигационного оборудования с комплексом услуг по установке, подключению, настройке, инсталляции диспетчерского

РЕКЛАМА

AUTO TRACKER

СИСТЕМА ГЛОНАСС/GPS
МОНИТОРИНГА
И КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТА



ВРЕМЯ
ЭКОНОМИТЬ!

СНИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ РАСХОДОВ
ПРЕДПРИЯТИЯ ДО 30%

ЗАО «Русские Навигационные Технологии»
г. Москва, 101990, М. Харитоньевский пер., д.4
Тел./факс: +7 (495) 625-9407, 921-4435
e-mail: info@autotracker.ru, www.autotracker.ru

РЕКЛАМА



Система позволяет диспетчеру моментально фиксировать тревожные события и оперативно на них реагировать.

ПО и обучению пользователей стоит в пределах 20 000 рублей на один автомобиль. Существует и более дешевое оборудование, но надо понимать, что бесплатный сыр бывает только в мышеловке и, выбирая самое дешевое, можно столкнуться с проблемами надежности, технического обслуживания и уровня сервиса. В настоящее время невозможно за меньшие деньги обеспечить надлежащее качество оборудования, работ по внедрению и сервисного обслуживания. Что касается техники, то никаких специальных требований к моделям автомобилей и их подготовке нет. У нас большой опыт работы с самой различной техникой, и все особенности настройки и подключения для большинства видов транспорта нами уже проработаны.

Возможно ли с помощью вашей системы оперативное вмешательство в работу автомобилей?

Да. Система позволяет диспетчеру моментально фиксировать тревожные события и оперативно на них реагировать. Например, автомобиль отклонился от маршрута. Информация об отклонении автомобиля от заданного маршрута отображается в диспетчерской программе «АТ-Наблюдатель». Диспетчер связывается с водителем по системе громкой связи или по телефону и выясняет причину. В случае возникновения чрезвычайной ситуации диспетчер передает данные в соответствующие службы реагирования (например, милиция, ГИБДД, «Скорая помощь») или задействует элементы дистанционного управления автомобилем (например, дистанционная блокировка двигателя). Именно таким способом система позволяет оперативно вмешиваться в работу автомобиля.

В нашей практике существуют примеры создания очень крупных диспетчерских центров, обслуживающих более 5000 машин.

Какое максимальное количество транспортных единиц может обслуживаться системой?

Количество контролируемых системой транспортных единиц неограниченно. Одна база данных без проблем может содержать сведения о 1000 машин, при большем количестве осуществляется разделение баз, что и позволяет обслуживать неограниченное количество транспорта в рамках нескольких баз данных. В нашей практике существуют примеры создания очень крупных диспетчерских центров, обслуживающих более 5000 машин.

Сколько занимает процесс подготовки водителя и диспетчера для пользования системой АвтоТрекер?

Водителю никакая подготовка не требуется, кроме случаев использования систем охраны или голосовой связи. Наоборот, вмешательство водителя в работу системы запрещено. Что касается диспетчеров, то основы работы с ПО можно освоить за 1,5–2 часа. За неделю работы диспетчер полностью включается в работу с системой, и в дальнейшем у него не возникает затруднений.

Как известно, основные задачи бортовой телематики — следить за отклонениями в маршруте, расходом топлива и состоянием машины. Какие еще задачи позволяет решать АвтоТрекер?

Самые разные задачи. Конечно, основной функционал, применимый в любой отрасли, это производные навигационных функций (местоположение, пробег, скорость, маршрут и пр.). Контроль расхода топлива — это традиционно российская задача, связанная с массовыми хищениями, и технологии ее решения различны. Но кроме этого существует масса узкоспециализированных задач контроля, решаемых в рамках конкретных бизнес-процессов отдельно взятого предприятия. Так, например, для строительства мы разработали собственный датчик контроля работы бетономешалки, и диспетчер может видеть, где загружается/выгружается раствор. Или, например, для розничной торговой сети нами разработана программа планирования рейсов, составления графика движения, контроля температуры в рефрижераторе. Ведь в области доставки скоропортящихся грузов оперативность и соблюдение графика очень важны. Теперь диспетчер видит время прибытия на объект, время погрузки/разгрузки, время убытия на другой объект. Может проверить, соблюдается ли график, и принять в случае нарушения соответствующие меры, оперативно вмешаться в процесс. Для бизнеса это очень важно и позволяет экономить немало денег. Есть у нас решения и для сельского хозяйства, и для предприятий добывающей промышленности, и для многих других. Для некоторых заказчиков мы вообще выделяем ключевые показатели эффективности и разрабатываем систему контроля именно этих показателей.

Насколько в процентном отношении увеличивается эффективность использования грузовика после установки системы АвтоТрекер?

Мы предпочитаем считать эффективность в количестве сэкономленных денег клиента и снижении затрат на содержание автопарка. В среднем мы оцениваем снижение затрат в 15–20% за период от трех месяцев до года. При этом в организации должны быть выстроены соответствующие бизнес-процессы, позволяющие адекватно реагировать на показания системы. Основное назначение системы — получение объективных данных о работе автопарка. К снижению расходов ведут управленческие решения, принимаемые на основе этих данных. ●

РЕКЛАМА

TECHNOLOGIES, EQUIPMENT
AND SERVICES FOR RETAIL TRADE
EXPORETAIL
2009

2-ая МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ТЕХНОЛОГИЙ, ОБОРУДОВАНИЯ
И УСЛУГ ДЛЯ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ

- ПРЯМЫЕ КОНТАКТЫ СО СПЕЦИАЛИСТАМИ РЫНКА, ДЕМОНСТРАЦИЯ НОВЫХ ИДЕЙ
- РАСШИРЕНИЕ ДИСТРИБЬЮТОРСКОЙ СЕТИ

BUYBRAND
NEW PHILOSOPHY OF EXHIBITION

7-ая МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ПО ФРАНЧАЙЗИНГУ И ДРУГИМ
БИЗНЕС-ВОЗМОЖНОСТЯМ

- УНИКАЛЬНАЯ ДЕЛОВАЯ ПЛОЩАДКА, ГДЕ ПРОДАЕТСЯ ГОТОВЫЙ БИЗНЕС
- СТАБИЛЬНЫЕ И ЭФФЕКТИВНЫЕ В УПРАВЛЕНИИ БРЭНДЫ

22–24 СЕНТЯБРЯ 2009
МОСКВА, КРОКУС ЭКСПО



On-line регистрация экспонентов и посетителей
www.exporetail.ru www.buybrand.ru

Организатор
www.expomtg.com
EMTG
При поддержке:
ОПОРА РОССИИ
ММВА
СОЮЗ НЕЗАВИСИМЫХ СЕТЕЙ РОССИИ
РАФ

РЕКЛАМА



Памятен репортаж по Первому каналу о том, как в Италии задержали фуру с двумя ракетами класса «земля — воздух». Немец-дальнобойщик вез их в деревянных ящиках под слоем апельсинов и искренне возмущался, когда его арестовали: у него ведь было разрешение на перевозку оружия. Телеобозреватели трактовали это как сенсацию, но чем все закончилось, не сказали. Кто в этом случае прав — водитель или карабинеры, — не такой, оказывается, простой вопрос.

ОПАСНЫЙ ФРАХТ

Текст: Максим Савченко

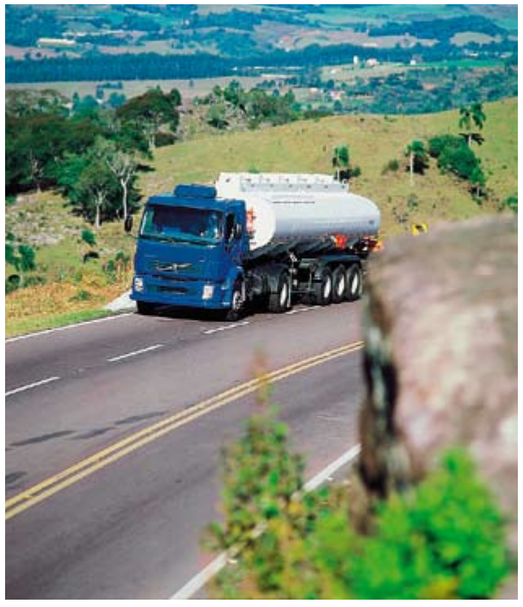
В основе законов, регламентирующих международные и внутрироссийские перевозки опасных грузов, лежит их классификация. Из девяти классов для большинства перевозчиков табуированы первый (взрывчатка) и седьмой (радиоактивные вещества). Юрий Павлюк, начальник отдела продаж и маркетинга TNT Express (компания имеет десятилетний опыт перевозки опасных грузов в России), пояснил, что перевозки пробуждающих счетчик Гейгера изделий и веществ — удел «карманных» компаний при НИИ и других структурах, имеющих отношение к разработке и производству радиоактивной продукции. Что же касается ракет, то их, по свидетельству Дмитрия Васильева, директора по развитию крупнейшего логистического оператора Itella NLC, формально перевозить можно, но в соответствующей упаковке, без боеголовок и топлива. Правда, цена перевозки такого не столько опасного, сколько интересного для криминальных структур груза может на порядки отличаться по цене от обычного фрахта. Да и перевозчика, который согласился бы рискнуть здоровьем, нужно искать очень долго, официально ни одна компания в мире такого рода услуги не предлагает. Вот сухогруз Arctic Sea, по версии Комиссии ЕС по борьбе с пиратством, перевозил четыре крылатые ракеты X55 для Ирана. И что из этого вышло?

Эдуард Канин, руководитель направления авиаперевозок Itella NLC, считает, что наиболее внятно правила перевозок опасных грузов изложены в летном законодательстве. На втором месте — морской флот, на третьем — наземный транспорт, вагоны и грузовики. На это есть свои основания — самолету есть куда и на кого падать, поэтому Международная ассоциация гражданской авиации ICAO, ежегодно обновляет правила перевозки опасных грузов, добавляя в них наиболее свежие изменения и требования. Авиаперевозчики, говорит Эдуард Канин, имеют лицензию на перевозку опасных грузов, но не могут их упаковывать, готовить к отправке и загружать. Этим занимаются специализированные хендлинговые компании, которые базируются в аэропортах и имеют допуск на обслуживание опасных рейсов. По словам Юрия Павлюка (TNT Express), агрессивный ротвейлер, к примеру, не входит в категорию опасных грузов, но только до тех пор, пока он не побывал в зоне радиоактивного или инфекционного заражения. После этого собака, как и разделивший ее участь хозяин, становится «субстанцией класса шесть», если подцепила таинственный вирус на сафари, или «субстанцией класса семь», если провалилась в заброшенный реактор. Что касается охотничьих патронов, то они, попадая в первый класс опасности, не могут быть отправлены каким-либо иным способом, кроме как… в одном самолете с владельцем, отдельно от ружья и сданными на хранение экипажу.

Как свидетельствует Дмитрий Васильев (Itella NLC), перевозки опасных грузов по воде и сегодня регламентируются международными правилами МОПОГ (морская перевозка опасных грузов) двадцатилетней давности, а также не менее почтенного возраста кодексами ООН и IMO (Международная организация морских перевозок). Правила перегрузки или перевалки опасных грузов в портах и терминалах нашей страны были «освежены» Минтрансом два года назад и тогда же вступили в силу новые правила перевозки такого рода грузов по железной дороге.

Автомобильные перевозки опасных грузов сегодня регламентируются Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), ряд положений и принципов которого используется также и на территории России. Старше этого документа в автомобильном законодательстве (подписан 30 сентября 1957 года), наверное, только протокол Женевской конвенции 1931 года о единообразии ПДД в разных странах. Эксперты Itella NLC считают, что вне зависимости от новых технологий химический состав опасных грузов за последние годы, как и сама таблица Менделеева, изменился не настолько, чтобы расширять рамки принятой полвека назад классификации. Скорее, их надо сузить, поскольку появились новые типы безопасной упаковки (к примеру, так называемые наливные танк-контейнеры).

Перевозчик предполагает, а государство располагает. Если первому выгоднее расширение ассортимента опасных грузов, разрешенных к перевозке, то второе настаивает на сокращении списка во имя повышения безопасности дорожного движения. 17 июля 2009 года Президент РФ Дмитрий Медведев подписал к исполнению федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». По мнению экспертов, новый закон принят в целях сокращения видов опасных грузов для международных перевозок и усиления государственного контроля за такими рейсами. В свою очередь очередной, одиннадцатый upgrade федерального закона 2000 года (мы полностью приводим его текст в отдельной публикации) ставит целью мак-



ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

(в ред. Приказов Минтранса РФ от 11.06.1999 N 37, от 14.10.1999 N 77)

1.2 Действия Правил не распространяются на:
- технологические перемещения опасных грузов автомобильным транспортом внутри территории организаций, на которых осуществляется их производство, переработка, хранение, применение или уничтожение, если такие перемещения осуществляются без выхода на автомобильные дороги общего пользования, а также улицы городов и населенных пунктов, ведомственные дороги, разрешающие движение транспортных средств общего пользования;
- перевозки отдельных видов опасных грузов автотранспортными средствами, принадлежащими вооруженным силам, органам государственной безопасности и внутренних дел;
- перевозки ограниченного количества опасных веществ на одном транспортном средстве, перевозку которых можно считать как перевозку не опасного груза.

1.3 Международные перевозки опасных грузов, в том числе экспортно-импортные и транзитные перевозки опасных грузов на территории Российской Федерации, осуществляются с соблюдением норм и правил, установленных международными конвенциями и межправительственными соглашениями, участницей которых является Российская Федерация. При осуществлении международных перевозок опасных отходов рекомендуется руководствоваться требованиями «Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалении» от 22 марта 1989 года.

2.2.1 При осуществлении международных перевозок опасных грузов владелец подвижного состава получает на каждую перевозку, осуществляемую по территории иностранного государства, специальное разрешение, выдаваемое компетентным органом этого государства в порядке, установленном межправительственным соглашением о международном автомобильном сообщении между этим государством и РФ.

2.2.2 Свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов выдается подразделениями ГАИ МВД России по месту регистрации транспортного средства после технического осмотра транспортного средства.

2.3.1 При перевозке автомобильным транспортом «особо опасных грузов» (см. п. 1.6. настоящих Правил) грузоотправитель (грузополучатель) должен получить разрешение на перевозку от органов внутренних дел по месту его нахождения.

2.3.4 В соответствии с действующим законодательством разрешение на перевозку ядерных материалов и радиоактивных веществ выдается органами Госатомнадзора России.

2.5.1 За подбор лиц для сопровождения опасных грузов и их инструктаж ответственность несут руководители автотранспортных организаций.

2.8.5 Кузова ТС, автоцистерны, прицепы и полуприцепы-цистерны, постоянно занятые на перевозках опасных грузов, должны быть окрашены в установленные для этих грузов опознавательные цвета и иметь соответствующие надписи:

2.9.2 Загрузка транспортного средства допускается до использования его полной грузоподъемности. При перевозке «особо опасных грузов» загрузка транспортного средства производится в объеме и порядке, оговоренных в инструкциях, разрабатываемых организациями-изготовителями.

2.9.4 Погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами производятся при выключенном двигателе автомобиля, и водитель должен находиться за пределами установленной зоны погрузки-разгрузки, если это оговорено в инструкции грузоотправителя, исключением являются случаи, когда приведение в действие грузоподъемных или сливных механизмов, установленных на автомобиле, обеспечивается при работающем двигателе.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

(в ред. Приказов Минтранса РФ от 11.06.1999 N 37, от 14.10.1999 N 77)

2.9.5 Погрузочно-разгрузочные операции с опасными грузами должны производиться на специально оборудованных постах. При этом может осуществляться погрузка-разгрузка не более одного транспортного средства.
2.9.7 Запрещается производство погрузочно-разгрузочных работ с взрыво- и огнеопасными грузами во время грозы.
2.9.14 Заправка автомашин, груженных горючими или взрывоопасными грузами на АЗС общего пользования или ПАЗС, производится на специально оборудованной площадке, расположенной на расстоянии не менее 25 м от территории АЭС, нефтепродуктами, полученными на АЗС, в металлические канистры (п.12.19. «Правил технической эксплуатации стационарных и передвижных АЗС») утвержденных Госкомнефтепродуктом РСФСР 15.04.81 г.
2.10.1 Ограничение скорости движения автотранспортных средств при перевозке опасных грузов устанавливается ГАИ МВД России с учетом конкретных дорожных условий при согласовании маршрута перевозки. Если согласование маршрута с органами ГАИ МВД России не требуется, то скорость движения устанавливается согласно Правилам дорожного движения и должна обеспечивать безопасность движения и сохранность груза. В случае установления ограничения скорости движения знак с указанием допустимой скорости должен быть установлен на транспортном средстве в соответствии с Правилами дорожного движения.
2.10.3 При перевозке «особо опасных грузов» стоянки для отдыха водителей в населенных пунктах запрещены. Стоянки разрешаются в специально отведенных для этого местах, расположенных не ближе чем в 200 м от жилых строений и мест скопления людей. При остановке или стоянке транспортного средства должен быть обязательно включен стояночный тормоз, а на уклоне дополнительно установлен противооткатный упор. Порядок остановок и стоянок (в том числе и в случае ночлега) транспортных средств, перевозящих опасные грузы, указывается в условиях безопасной перевозки.
2.10.4 Запас хода автомобилей, перевозящих опасный груз, без дозаправки топливом в пути должен быть не менее 500 км. В случае перевозки опасных грузов на расстояние 500 км и больше автомобиль должен оборудоваться запасным топливным баком и заправляться из передвижной автозаправочной станции (АЗС), установка дополнительного топливного бака должна согласовываться с подразделением ГАИ МВД России по месту регистрации транспортного средства, о чем делается пометка в регистрационном документе. Заправка топливом производится в местах, отведенных для стоянок.
2.10.5 Перевозка «особо опасных грузов» осуществляется с автомобилем сопровождения, оборудованным проблесковым маячком оранжевого и желтого цвета. При необходимости такие транспортные средства могут сопровождаться патрульным автомобилем ГАИ. Выделение автомобиля сопровождения обязательно при перевозках «особо опасных грузов", осуществляемых колонной транспортных средств. Конкретно в каждом случае необходимость выделения и вид сопровождения при перевозке «особо опасных грузов» определяются ГАИ МВД России при согласовании маршрута.
2.11.1 Совместная перевозка различных классов опасных грузов на одном транспортном средстве (в одном контейнере) разрешается только в пределах правил допустимой совместимости.
2.11.2 Совместная перевозка опасных грузов с грузами общего назначения на одном транспортном средстве (в одном контейнере) производится в соответствии с требованиями, изложенными в приложении 7.14.

симально приблизить российские ограничения по опасным грузам к положениям ДОПОГ. То есть ликвидировать «русский беспредел», который получил путевку в жизнь в начале девяностых и продолжается до сих пор.

Человеческий фактор

Как известно, народная песня не только национальное достояние, но и «добру молодцу урок». В старинной шоферской балладе «Московский тракт проложен до Херсона» рассматриваются три грубейшие ошибки водителя при перевозке опасных грузов. Напомним, что участники ДТП на нынешней трассе М2 — машина «ГАЗ», груженная бензином, и «ЗИЛ-130» с боеприпасами — превышают скоростной режим до 100 км/ч, не уступают дорогу транспорту, имеющему преимущество в соответствии с ПДД, и совершают обгон с выездом на встречную полосу там, где это запрещено.

Так вот, чтобы этого не случилось, предприятие, занимающееся перевозкой опасных грузов, в обязательном порядке должно иметь в штате специального советника. Он контролирует подготовку водителей и несет ответственность за их квалификацию и информированность. Как говорит Дмитрий Васильев (Itella NLC), спецподготовка шоферов, безусловно, нужна, но она не носит обязательного характера для получения предприятием лицензии на перевозку опасных грузов. Подготовкой водителей и транспортных средств для такого рода перевозок занимается Ассоциация международных автомобильных перевозчиков АСМАП. Юрий Павлюк (TNT Express), который сам является советником по перевозке опасных грузов, добавляет, что люди на этой должности должны раз в два года сдавать экзамены на подтверждение сертификата своей годности.

Стоимость перевозки опасных грузов, по свидетельству Дмитрия Васильева (Itella NLC), на 30–40% превышает цену обычного фрахта. Речь идет о наземных перевозках, в авиации в этом случае перевозчик повысит цену как минимум раза в два. В эту сумму закладывается стоимость лицензии, страховка и дополнительная прибыль, она же плата за риск. Также перевозчик должен предусмотреть, по необходимости, возможность применения экстренных защитных мер — световой сигнализации, спутникового слежения, милицейского эскорта — и заложить эти услуги в стоимость фрахта.

Логистический оператор, имеющий лицензию на перевозку опасных грузов, как считают представители Itella NLC, не должен оставлять без внимания и вопросы хранения таких отправлений. Даже если речь идет о кросс-докинге, склад должен иметь лицензию на хранение опасных грузов, соответствовать требованиям по их обработке и отличаться необходимыми конструктивными особенностями. К этому относится, к примеру, специальная конструкция стен и крыши, при пожаре обваливающихся внутрь, препятствуя тем самым притоку кислорода извне. Возможны также дополнительные требования по безопасности и выделенная «опасная» зона, но в целом инфраструктура логистического комплекса для хранения легковоспламеняющихся, взрывчатых и ядовитых субстанций принципиально не отличается от обычного склада. Те же стеллажи и средства механизации, сертифицированные Госгортехнадзором на предмет промышленной безопасности. Кстати, последнее требование не простая формальность. Автопогрузчик с искрящим контактом может годами служить на обычном складе верой и правдой, но в комплексе по хранению опасных грузов станет своего рода троянским конем.

К продукции со специальными условиями хранения, говорит Дмитрий Васильев, относятся даже такие общеупотребительные товары, как автомобильные шины и аэрозольные баллончики. Только у последних существует четыре категории пожаро- и взрывоопасности в зависимости от содержимого. Классификация опасных грузов по условиям хранения в связи с таким ассортиментом достаточна сложна, их количество лимитировано не объемом склада, а степенью пожаро- и взрывоопасности. Подозреваем, что сейчас, в отчаянных поисках новых клиентов, с обязательной сертификацией по хранению опасных грузов столкнется практически каждый



ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

(в ред. Приказов Минтранса РФ от 11.06.1999 N 37, от 14.10.1999 N 77)

4.1.1 Опасные грузы должны перевозиться только специальными и (или) специально приспособленными для этих целей транспортными средствами, которые должны быть изготовлены в соответствии с действующими нормативными документами (тех. заданием, тех. условиями на изготовление, испытания и приемку) для полнокомплектных специальных транспортных средств и технической документацией на переоборудование (дооборудование) транспортных средств, используемых в народном хозяйстве.

5.1.10 При перевозке опасных грузов водителю запрещается отклоняться от установленного и согласованного с ГАИ МВД России маршрута и мест стоянок, а также превышать установленную скорость движения.

5.1.11 В случае вынужденной остановки водитель обязан обозначить место стоянки знаком аварийной остановки или мигающим красным фонарем согласно Правилам дорожного движения и знаками, запрещающими остановку, предусмотренными настоящими Правилами (пункт 4.1.9).

5.1.12 При поломке автомобиля в пути следования и невозможности устранения на месте силами водителя технической неисправности водитель должен вызывать машину технического обеспечения перевозок и сообщить о месте своей вынужденной стоянки в ближайшие органы ГАИ МВД России.

5.1.13 В случае возникновения инцидента водитель обязан:

- не допускать посторонних лиц к месту инцидента;
- сообщить о случившемся инциденте в ближайший орган ГАИ МВД России и при необходимости вызвать скорую медицинскую помощь;
- вызвать аварийную бригаду (раздел 2.13);
- оказать первую медицинскую помощь пострадавшим;
- в соответствии с указанием аварийной карточки принять меры по первичной ликвидации последствий инцидента;
- по прибытии на место происшедшего инцидента представителей органов ГАИ МВД России и здравоохранения проинформировать их об опасности и принятых мерах и предъявить транспортные документы на перевозимый груз.

5.1.14 За время движения по маршруту перевозки водитель обязан периодически осуществлять контроль за техническим состоянием транспортного средства, а экспедитор — за креплением груза в кузове и за сохранность маркировки и пломб.

5.1.15 Водителям транспортных средств, перевозящих опасные грузы, запрещается осуществлять заправку автомобилей топливом на автозаправочных станциях общего пользования. Заправка топливом этих транспортных средств осуществляется в соответствии с требованиями пункта 2.9.14 настоящих Правил.

5.1.16 При управлении транспортным средством с опасным грузом водителю запрещается:

- резко трогать транспортное средство с места;
- производить обгон транспорта, движущегося со скоростью более 30 км/ч;
- резко тормозить;
- двигаться с выключенным сцеплением и двигателем;
- курить в транспортном средстве во время движения (курить разрешается во время остановок не ближе чем в 50 м от места стоянки транспорта);
- пользоваться открытым пламенем (в исключительных случаях для приготовления пищи огонь можно разводить на расстоянии не ближе 200 м от стоянки транспорта);
- оставлять транспортное средство без надзора.

5.1.17 Запрещается на транспортном средстве, перевозящем опасный груз, одновременно перевозить другой груз, не указанный в товарно-транспортной документации (пункт 5.1.9), а также посторонних лиц.

логистический оператор. Ведь каждому мало-мальски знакомому с историей шпионажа известно, что взрывоопасность помещения на порядок повышает взвесь муки, цемента или металлической пудры.

По мнению Эдуарда Канина (Itella NLC), каждому складскому объекту присваивается определенная категория и в зависимости от этого дается право хранить те или иные виды опасных грузов. Данная категория зависит от конструкционных особенностей здания, системы пожаротушения, мощности вентиляционной системы и т. д. Если речь идет о хранении пожароопасных грузов, то требования к логистическим комплексам прописаны в «Правилах пожарной безопасности в РФ 01.03». В привилегированном положении находятся контейнеры — защитные свойства их конструкции позволяют хранить находящийся внутри опасный груз на общих условиях.

Риск — благородное дело

Страхование опасных грузов, по словам Дмитрия Васильева (директор по развитию Itella NLC), в России выгодно для страховщика, но необязательно для перевозчика. Рентабельность этого сектора страхового бизнеса обеспечивает повышенная по сравнению с обычными страховыми случаями стоимость рисков. В соответствии с федеральным законом страховая премия при перевозке опасных грузов наземным путем должна составлять не менее миллиона рублей, если перевозчик укладывается в стандартный объем (и семи миллионов, если этот объем превышен). Страховой тариф составляет приблизительно полпроцента от стоимости груза, если дело происходит в небе, и доходит до двух процентов, если речь идет о наземной перевозке. Она гораздо опаснее, уверены в компаниях «Ингосстрах» и «Согласие», поскольку опасности подвергаются не имеющие отношения к перевозке люди и окружающая среда. Мнение это спорно — самолету, как уже было сказано ранее, есть куда и на кого падать, а затонувший с ядовитым грузом корабль способен навредить экологии куда больше, чем улетевшая в кювет фура. Но в воздухе и на море сумма страховых выплат в данном случае не так жестко регламентирована и является договорной.

Возможно, дело заключается еще и в том, что страхование воздушных судов — особый сегмент, в котором работают далеко не все страховые компании. Рынок здесь сложился уже давно и на нем работают такие специализированные компании, как «Гута-страхование» и «Авикос».

Возвращаясь с небес к страхованию наземных перевозок опасных грузов, стоит отметить, что здесь есть свое КАСКО и ОСАГО. Стоимость ущерба, нанесенного водителю, перевозящему опасный груз, его транспортному средству и грузоотправителю в случае аварии, возмещается по одному полису, ущерб третьим лицам, включая матушку природу, — по другому. В последнем случае в полисе гражданской ответственности могут быть учтены такие необходимые действия, как расследование обстоятельств аварии, защита интересов страхователя в судебных и арбитражных органах, а также очистка загрязненной местности в соответствии с экологическими требованиями.

Как уже сообщалось выше, логистический оператор рассматривает перевозку и временное хранение опасных грузов в комплексе. Так же обстоит дело и со страхованием. В связи с этим страховые компании, специализирующиеся на перевозке опасных грузов, предлагают клиентам полный пакет, включающий не только транспортные, но и складские полисы. Как правило, логистик здесь выступает в роли посредника, озвучивая страховые условия своему заказчику. Учитывая кризисный спад цен на перевозки, лидирует уже не сильнейший, а наиболее гибкий, и в связи с этим операторы предлагают клиентам выбор страховых партнеров, как это, к примеру, делают TNT или Itella NLC, каждый в своей области. Главное, что объединяет интересы всех звеньев цепи перевозки опасных грузов — не важно, ракеты или бензин, Портофино или Щербинка, — это безопасность. А на этом в пути принято экономить в последнюю очередь.



КЛАССИФИКАЦИЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ГОСТ 19433-88)

Класс 1

Взрывчатые материалы, которые по своим свойствам могут взрываться, вызывать пожар с взрывчатым действием, а также устройства, содержащие взрывчатые вещества, и средства взрывания, предназначенные для производства пиротехнического эффекта;
1.1 Взрывчатые и пиротехнические вещества и изделия с опасностью взрыва массой, когда взрыв мгновенно охватывает весь груз;
1.2 Взрывчатые и пиротехнические вещества и изделия, не взрывающиеся массой;
1.3 Взрывчатые и пиротехнические вещества и изделия, обладающие опасностью загорания с незначительным взрывчатым действием или без него;
1.4 Взрывчатые и пиротехнические вещества и изделия, представляющие незначительную опасность взрыва во время транспортировки только в случае воспламенения или инициирования, не дающие разрушения устройств и упаковок;
1.5 Взрывчатые вещества с опасностью взрыва массой, которые настолько нечувствительны, что при транспортировании инициирование или переход от горения к детонации маловероятны;
1.6 Изделия, содержащие исключительно нечувствительные к детонации вещества, не взрывающиеся массой и характеризующиеся низкой вероятностью случайного инициирования.
Примечание. Взрывчатые смеси газов, паров и пыли не рассматриваются как взрывчатые вещества.

Класс 2

Газы сжатые, сжиженные охлаждением и растворенные под давлением, отвечающие хотя бы одному из следующих условий:
- абсолютное давление паров при температуре 50°С равно или выше 3 кгс/кв. см (300 кПа);
- критическая температура ниже 50°С.

По физическому состоянию газы делятся на:
- сжатые, критическая температура которых ниже –10°С;
- сжиженные, критическая температура которых равна или выше –10°С, но ниже 70°С;
- сжиженные, критическая температура которых равна или выше 70°С;
растворенные под давлением;
- сжиженные переохлаждением;
- аэрозоли и сжатые газы, подпадающие под действие специальных предписаний;

2.1. Невоспламеняющиеся газы;
2.2 Невоспламеняющиеся ядовитые газы;
2.3 Легковоспламеняющиеся газы;
2.4 Легковоспламеняющиеся ядовитые газы;
2.5 Химически неустойчивые газы;
2.6 Химически неустойчивые ядовитые газы.

Класс 3

Легковоспламеняющиеся жидкости, смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии, которые выделяют легковоспламеняющиеся пары, имеющие температуру вспышки в закрытом тигле 61°С и ниже;
3.1 Легковоспламеняющиеся жидкости с низкой температурой вспышки и жидкости, имеющие температуру вспышки в закрытом тигле ниже –18°С или имеющие температуру вспышки в сочетании с другими опасными свойствами, кроме легковоспламеняемости;
3.2 Легковоспламеняющиеся жидкости со средней температурой вспышки — жидкости с температурой вспышки в закрытом тигле от –18 до +23°С;
3.3 Легковоспламеняющиеся жидкости с высокой температурой вспышки — жидкости с температурой вспышки от 23 до 61°С включительно в закрытом тигле.

Класс 4

Легковоспламеняющиеся вещества и материалы (кроме классифицированных как взрывчатые), способные во время перевозки легко загораться от внешних источников воспламенения, в результате трения, поглощения влаги, самопроизвольных химических превращений, а также при нагревании;
4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества, способные легко воспламеняться от кратковременного воздействия внешних источников воспламенения (искры, пламени или трения) и активно гореть;
4.2 Самовоспламеняющиеся вещества, которые в обычных условиях транспортирования могут самопроизвольно нагреваться и воспламеняться;
4.3 Вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой.

Класс 5

Окисляющие вещества и органические пероксиды, которые способны легко выделять кислород, поддерживать горение, а также могут, в соответствующих условиях или в смеси с другими веществами, вызвать самовоспламенение и взрыв;
5.1 Окисляющие вещества, которые сами по себе не горючи, но способствуют легкой воспламеняемости других веществ и выделяют кислород при горении, тем самым увеличивая интенсивность огня;
5.2 Органические пероксиды, которые в большинстве случаев горючи, могут действовать как окисляющие вещества и опасно взаимодействовать с другими веществами. Многие из них легко загораются и чувствительны к удару и трению.

Класс 6

Ядовитые и инфекционные вещества, способные вызывать смерть, отравление или заболевание при попадании внутрь организма или при соприкосновении с кожей и слизистой оболочкой;
6.1 Ядовитые (токсичные) вещества, способные вызвать отравление при вдыхании (паров, пыли), попадании внутрь или контакте с кожей;
6.2 Вещества и материалы, содержащие болезнетворные микроорганизмы, опасные для людей и животных.

Класс 7

Радиоактивные вещества с удельной активностью более 70 кБк/кг (2 нКи/г).

Класс 8

Едкие и коррозионные вещества, которые вызывают повреждение кожи, поражение слизистых оболочек глаз и дыхательных путей, коррозию металлов и повреждения транспортных средств, сооружений или грузов, а также могут вызывать пожар при взаимодействии с органическими материалами или некоторыми химическими веществами;
8.1 Кислоты;
8.2 Щелочи;
8.3 Разные едкие и коррозионные вещества.

Класс 9

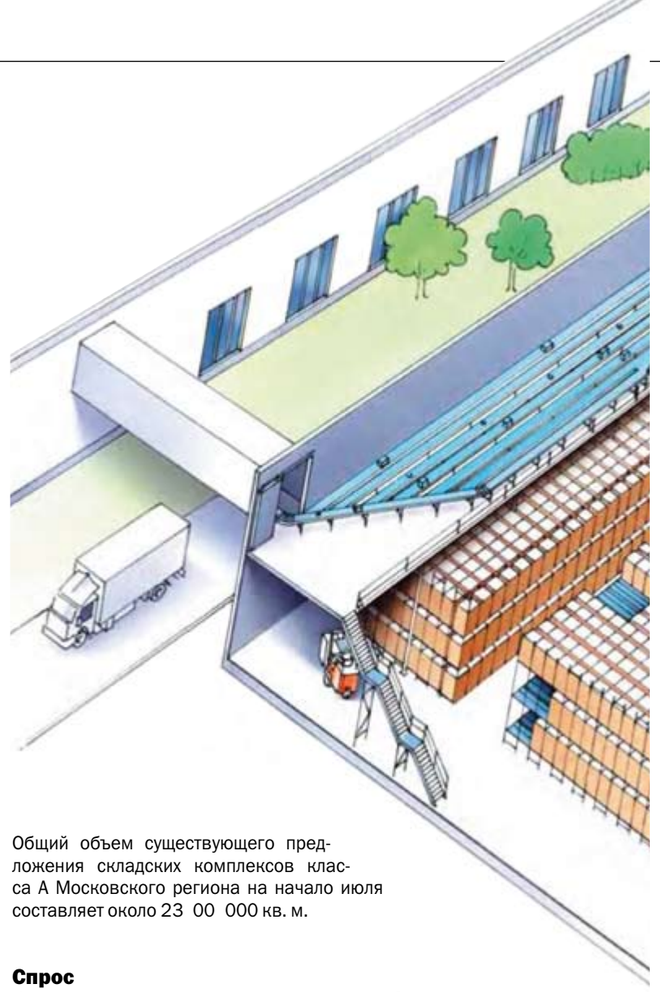
Вещества с относительно низкой опасностью при транспортировании, не отнесенные ни к одному из предыдущих классов, но требующие применения к ним определенных правил перевозки и хранения;
9.1 Твердые и жидкие горючие вещества и материалы, которые по своим свойствам не относятся к 3-му и 4-му классам, но при определенных условиях могут быть опасными в пожарном отношении (горючие жидкости с температурой вспышки от +61°С до +100°С в закрытом сосуде, волокна и другие аналогичные материалы);
9.2 Вещества, становящиеся едкими и коррозионными при определенных условиях.

ХИМИЯ
ufi Approved Event
ТПП РФ
www.chemistry-expo.ru
ЦВК «Экспоцентр», Москва, Россия
15-я международная выставка химической промышленности и науки
ХИМИЯ
28 сентября – 2 октября 2009
Организатор: ЗАО «Экспоцентр»
При содействии: ЗАО «Росхимнефть»
Официальная поддержка:
· Министерство промышленности и торговли РФ
При поддержке:
· Российского Союза химиков
· Европейского Совета химической промышленности CEFIC
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ САЛОНЫ:
«ХИММАШ-НАСОСЫ» NEW!
«ХИМ-ЛАБ-АНАЛИТ»
ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА ВЫСТАВКИ:
www.chemistry-expo.ru/ru/events
Генеральный информационный спонсор:
THE CHEMICAL JOURNAL химический журнал
ЭКСПОЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ
МОСКВА
50 лет
ЗАО «Экспоцентр»
123100, Россия, Москва,
Краснопресненская наб., 14
Тел.: (499) 795-37-94, 795-37-38
Факс: (495) 609-41-68
E-mail: chemica@expocentr.ru
www.expocentre-moscow.ru
РЕКЛАМА

Colliers International — международная консалтинговая компания, предоставляющая услуги в области коммерческой недвижимости, — подготовила отчет о состоянии рынка недвижимости в России за первое полугодие 2009 года, подвергнув анализу и такой важный его сектор, как складская недвижимость.

СКЛАДСКИЕ СТРАДАНИЯ

По материалам **Colliers International**



Общий объем существующего предложения складских комплексов класса А Московского региона на начало июля составляет около 23 00 000 кв. м.

Отметим, что планы развития девелоперских компаний, занимающихся реализацией складских комплексов, корректируются повсеместно. Причина — трудности с получениями кредитов на завершение строительства, давление кредиторов по существующим обязательствам, а также падение спроса со стороны арендаторов (причем как текущее, так и потенциальное). Это приводит к уменьшению масштабов развития и резкому сокращению числа проектов, находящихся в стадии активной реализации. В отношениях с арендаторами девелоперам приходится быть более уступчивыми: снижаются ставки аренды, сокращаются сроки действия договоров, применяется более гибкая политика предоставления мезонинных и офисных площадей для обязательной аренды.

Предложение

За первое полугодие на рынок складской недвижимости Московского региона вышло около 300 000 кв. м площадей.

Наиболее значимые проекты, введенные в эксплуатацию в первом полугодии 2009 года

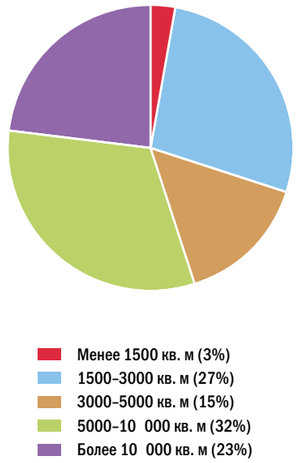
Здание	Класс здания	Арендуемая офисная площадь, кв. м
БЦ «Смирновский», Смирновская ул., д. 25	B	50 000
«9 акров», Научный пр-д, д. 6	B	36 300
«Метрополис», здание 3, Ленинградское ш., д. 16, стр. 3	A	36 000
«Белая площадь», здание А, Лесная ул., д. 13-15	A	29 900
«Белая площадь», здание Б, Лесная ул., д. 13-15	A	26 400
БЦ «Авиатор», Кочновский пр-д, д. 4	B	20 500

Спрос

В числе основных факторов, влияющих на объем и структуру спроса на складские площади, являются трудности с получением кредитов (известно, что операторы развиваются на кредитные средства, к примеру, на оборудование склада площадью около 10 000 кв. м необходимы инвестиции в размере около 1 млн. долларов), изменение курсов валют (подавляющее большинство договоров заключалось в долларах, евро либо в бивалютных единицах, а валютные кредиты девелоперов делали их не очень сговорчивыми в переговорах о переходе на ставки, номинированные в рублях). Кроме того, снижение товарооборота и планов по расширению торговых операторов привело к тому, что спрос на услуги логистических операторов (которые, как известно, предъявляют наибольший спрос на площади) упал и, как следствие, резко сократилась их потребность в площадях. Поскольку, ожидая дальнейшего роста спроса на их услуги, а также роста ставок на складские площади, они арендовали площади с избытком, теперь возникла проблема появления высокой доли арендованных, но неиспользуемых площадей, которая может составлять от 10% до 70% от площади, занимаемой оператором. Однако не только логистические операторы, но и ряд других традиционных арендаторов складских площадей свертывают планы по развитию. Все это приводит к отказу от части занимаемых площадей либо попыткам сдать их в субаренду. Подавляющее большинство операторов ведет переговоры с собственниками о снижении ставки аренды по заключенным договорам.

Основным следствием текущего положения стало увеличение доли вакантных площадей, которая к концу июня достигла 19% (и около 25% с учетом площадей, предлагаемых в субаренду), а также снижение ставок аренды. Изучение заявок на складские площади показывает снижение спроса на площади менее 1500 кв. м (с 14% в начале года до 3%). Кроме того, можно отметить увеличение (с 13% в начале года до 32%) спроса на блоки размером от 5000 кв. м до 10 000 кв. м, спрос на которые предъявляют преимущественно операторы формата FMCG и торговые операторы.

Распределение спроса по запрашиваемым площадям, II квартал 2009 года



Ставка аренды

Ставки аренды складских площадей класса А составляют около 110 долларов /кв. м/год (не включая НДС, эксплуатационные и коммунальные платежи), складских площадей класса В — около 100 долларов /кв. м/год (не включая НДС, эксплуатационные и коммунальные платежи).

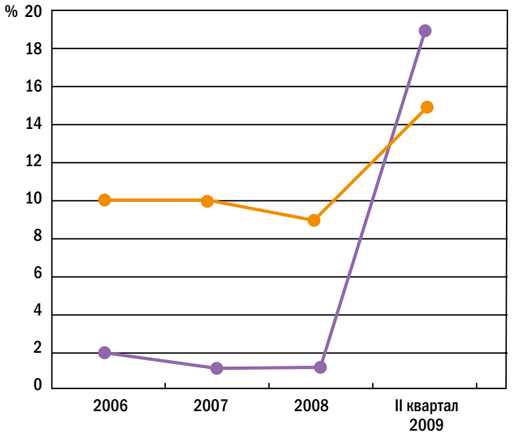
Операционные расходы, которые включают в себя три основных компонента: эксплуатационные расходы (вывоз мусора, охрана территории по периметру, уборка снега, содержание общественных зон, площадей общего пользования и парковки в надлежащем санитарном состоянии, техническое обслуживание инженерных систем), возмещение налога на имущество и налога на землю, а также вознаграждение управляющей компании, — варьируются в диапазоне от 30 долларов до 40 долларов за 1 кв. м в год.

Тенденции и прогнозы

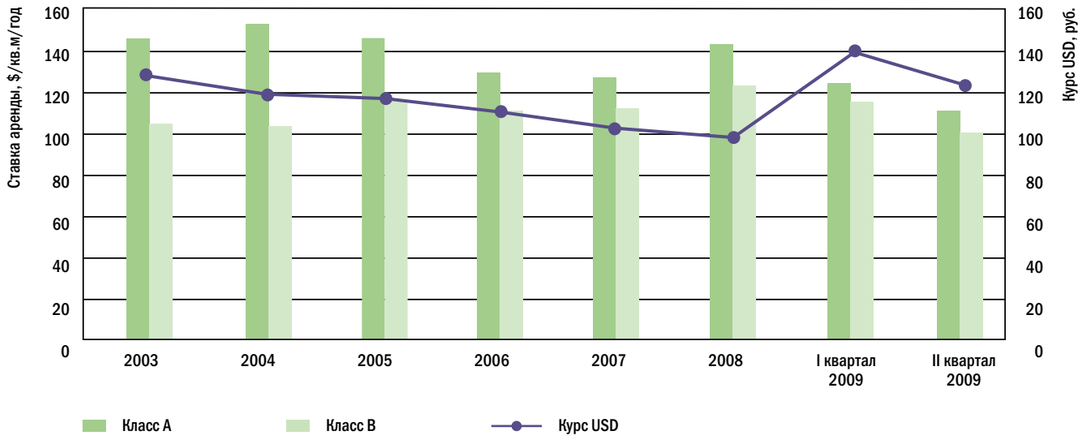
Происходит откладывание срока ввода в эксплуатацию, что связано преимущественно с тем, что собственники объектов не хотят выводить на рынок проекты с высоким уровнем вакантных площадей.

- Пересматриваются ставки по ранее заключенным договорам аренды.
- Продолжает увеличиваться доля вакантных площадей, причем ее стабильное увеличение связано с тем, что новые объекты, пополняющие общий объем предложения, вводятся с высоким уровнем вакантных площадей.
- Продолжается рост доли площадей, предлагаемых арендаторами в субаренду.
- Продолжается рост ставок капитализации. Появляется значительное число складских объектов, предлагаемых на продажу.

Динамика уровня вакантных площадей и ставки капитализации по годам



Динамика ставок аренды по годам



Во II квартале в Московском регионе было введено в эксплуатацию около 228 000 кв. м складских площадей класса А. Большая часть этих складов не занята арендаторами, говорится в отчете компании Cushman & Wakefield Stiles & Riabokobylko.

СКЛАДЫ ПОСТРОЕНЫ, А ХРАНИТЬ В НИХ НЕЧЕГО

11,25%
от всех площадей в складах класса А, что составляет 450 000 кв.м, остались свободными

Но в целом, согласно наблюдениям аналитиков отдела складской недвижимости Cushman & Wakefield Stiles & Riabokobylko, тенденция замораживания строительства складов сохраняется. «Во II квартале 2009 года ни одного нового объекта анонсировано не было», — говорится в отчете компании.

То, что склады в ближайшее время сдаваться не будут, объясняется очень просто — срок строительства объекта самый короткий среди всех сегментов коммерческой недвижимости, от 9 до 18 месяцев. Поэтому в большинстве своем инвесторы приостановили начало складских проектов еще летом прошлого года, в преддверии кризиса. А сегодняшняя ситуация, по словам участников рынка, далека от того, чтобы возвращаться к прежним планам.

Коммерческий директор компании «Евразия логистик» Сергей Верещагин рассказал BFM.ru, что спрос на логистические услуги уменьшился вслед за уменьшением потребительских расходов. Это подтверждают и эксперты из компании «Смарт Лоджистик Групп». «На рынке российской логистики в настоящее время полная тишь, но не благодать, — считает председатель совета директоров компании Владимир Елин. — Кризис проник в первую очередь к девелоперам складской недвижимости, а затем и к логистическим операторам по всей России». По словам Елина, еще весной 2008 года услуги ответственного хранения пользовались большим спросом, было много запросов от различных торговых компаний, дистрибьюторов и производителей. В середине лета 2009 года запросы на профессионального логистического оператора почти иссякли.

Рынок логистических услуг сжался примерно на 30–40%

Уменьшение спроса породило снижение ставок. Аналитики Cushman & Wakefield Stiles & Riabokobylko определяют ставки аренды на склады класса А на уровне 100–110 долларов за 1 кв. м — именно такие цены характерны для Москвы и Московского региона. Евгений Гриханов из I. Q. Property Management определяет цену качественных складских помещений в 110–120 долларов за метр. Соответствующим образом снизились и цены на логистические услуги. Сергей Верещагин из «Евразия логистик» говорит, что снижение произошло на уровне 20–30%. «Смарт Лоджистик Групп» приводит абсолютные цифры: «Весной 2008 года хранение одной европалеты в сутки стоило 14–16 рублей, вход-выход одной европалеты — от 90 до 120 рублей за операцию, обработка одного короба обходилась в 5–6 рублей без НДС. Сегодня хранение одной европалеты в сутки уже составляет 7–9 рублей, вход-выход — 50–60 рублей, обработка короба 2,5–3,9 рубля. То есть падение от стоимости услуг составило 50% от докризисного времени». Заполняемость складов на сегодня компании оценивают по-разному. «Евразия логистик» приводит 80%. «В нашем комплексе «Северное Домодедово» (площадь 550 000 кв. м.) заполняемость 90%. Вообще у качественных проектов проблем с заполнением меньше», — говорит представитель компании Сергей Верещагин. В «Смарт Лоджистик Групп» полагают, что спрос на готовые складские помещения упал примерно в 2 раза по сравнению с тем же периодом 2008 года.

По подсчетам Cushman & Wakefield Stiles & Riabokobylko, суммарная площадь свободных площадей в складах класса А на конец квартала составила около 450 000 кв. м (11,25% от всех площадей класса А). По оценкам аналитиков, до конца года доля вакантных площадей в этом сегменте возрастет до 16%. Склады класса Б, С и Д (то есть вне классификации) заполнены на 60–70%, а склады класса А — всего на 50–60%, считают в «Смарт Лоджистик Групп». В этой компании рассказывают также о причинах, по которым рынки складской недвижимости и логистических услуг испытывают ряд сложностей.

Александр Младинский, вице-президент «Смарт Лоджистик Групп», говорит о том, что рынок логистических услуг сжался примерно на 30–40%, а в некоторых секторах и больше: «Так, активно пострадала логистика, работающая в сегменте капитального строительства и ремонта. Компании перестали ввозить стройматериалы, сантехнику, фурнитуру и т. д. Это в первую очередь стало видно по международным автомобильным перевозкам, которые «просели» на 40–45%, по данным АСМАП (Ассоциация международных автомобильных перевозчиков). Однако перевозки уменьшились не только по вине стройиндустрии, сократилось и потребление продуктов питания элитных групп, крепкого алкоголя, вина, сигарет, одежды, легковых автомобилей, автозапчастей, бытовой техники, спортивного инвентаря и др. Что, собственно, и повлияло на снижение объемов логистического рынка России». ●

BFM.ru

pharmlogic
V ЕЖЕГОДНАЯ ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ 2009
ЛОГИСТИКА ФАРМАЦЕВТИЧЕСКОГО РЫНКА РОССИИ
29 октября 2009 года, Марриотт Тверская, г. Москва
СДЕЛАНО ЛОГИСТИКАМИ ДЛЯ ЛОГИСТОВ
В КОНФЕРЕНЦИИ УЧАСТВУЮТ:
• компании-дистрибьюторы фармацевтической продукции
• российские и зарубежные производители фарм.продукции
• государственные регулирующие органы
• отраслевые ассоциации
• логистические провайдеры
СВОИ ВЫСТУПЛЕНИЯ ГОТОВЯТ:
госрегулирующие органы •
Союз Профессиональных Фармацевтических Организаций •
ЦМИ «Фармэксперт», ООО «ФАРМАТ» •
Аптечная сеть 36,6, ЦВ «Протек», Компания «DLA Piper» •
Аптека Холдинг, Компания «УВК» Украина •
Интересно. Полезно. Уникально.
ПРОГРАММА КОНФЕРЕНЦИИ И РЕГИСТРАЦИЯ НА САЙТЕ WWW.PHARMLOGIC.RU
тел./факс +7 (495) 648-91-59 (многоканальный), 507-38-24 email: pharmlogic@logiconf.ru
Информационная поддержка конференции
Pharma net.ua
ФАРМАЦЕВТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ www.arfp.ru
logist.ru Клуб логистов
interCHARM 2009
LOGISTIC.RU
КОНТЕЙНЕРНЫЙ БИЗНЕС
РЕМЕДИУМ
Фармацевтический ВЕСТНИК
Международный Мцл Центр логистики
www.lscm.ru ЛОГИСТИКА И УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК
МОСКОВСКИЕ Аптеки
ФАРМИНДЕКС
LOGISTICS management
СОВРЕМЕННЫЙ СКЛАД
ЛОГИНФО журнал о логистике в бизнесе
КИА центр
РЕКЛАМА

ЦЕНА ВОПРОСА / СКЛАД

Стоимость услуг складского хранения в августе 2009 года















Компания	ОАО «Мострансагентство»	Auri Group	«Армада»	«Сток-Трейдинг»	«СтарТранс»	ООО «ВЕК»	ООО «Уником»
Расположение склада	Москва	МО, Балашиха, Кр. Пахра	МО, Щелково	Москва, МКАД	Санкт-Петербург	Москва, Химки	Ульяновск
Стеллажное хранение стандартный европоддон	11,87 руб./сутки без НДС	нет	нет	от 18 руб. за палету, включая НДС	от 9 руб. за кв. м	от 12 руб. за кв. м, включая НДС	от 10 руб. за палету, включая НДС
Стеллажное хранение нестандартный европоддон	13,56 руб./сутки без НДС	нет	нет	нет	от 9 руб. за кв. м	от 12 руб. за кв. м, включая НДС	от 12 руб. за палету, включая НДС
Напольное хранение	16,95 руб. за куб. м/сутки без НДС	от 8 руб. за палету	11,80 руб. за куб. м/сутки	нет	от 9 руб. за кв. м	от 12 руб. за кв. м, включая НДС	нет
Хранение непалетированных грузов до 10 куб. м	35 руб./сутки без НДС	От 10 за куб. м в зависимости от оборота	11,80 за куб.м/сутки	нет	нет	от 12 руб. за кв. м, включая НДС	от 14 руб. за тонну, включая НДС
Хранение непалетированных грузов от 10 до 30 куб. м	30 руб./сутки без НДС	От 10 руб. за куб. м в зависимости от оборота	11,80 руб. за куб. м/сутки	нет	нет	от 12 руб. за кв. м, включая НДС	от 14 руб. за тонну, включая НДС
Хранение непалетированных грузов свыше 30 куб. м	25 руб./сутки без НДС	От 10 руб. за куб. м в зависимости от оборота	11,80 за куб. м/сутки	нет	нет	от 12 руб. за кв. м, включая НДС	от 14 руб. за тонну, включая НДС
Погрузка-разгрузка механизированная	70 руб. за куб. м без НДС	60 руб. до 1 т	47,50 руб. за куб. м	100 руб. за палету	100 руб. за палету	120 руб. за тонну	90 руб. за палету
Погрузка-разгрузка ручная	90 руб. за палету без НДС	7 руб. за операцию до 25 кг	118 руб. за палету	120 руб. за палету	15 руб. за короб	180 руб. за тонну	5 руб. за коробку
Палетирование	80 руб. за палету без НДС	нет	24 руб. за палету	100 руб. за палету	10 руб. за короб	100 руб. за палету	6 руб. за коробку
Отопление	нет	есть	нет	есть	нет	нет	нет

КАДРЫ

Специалисты рекрутинговых компаний сходятся в одном: объем вакансий в логистической сфере с мая по август 2009 года не уменьшился и не утратил разнообразия.

ПРИВЛЕЧЕНЦЫ И ДЕМОТИВАТОРЫ

Рынок логистических вакансий в августе 2009 года. Тенденции, аналитика, прогнозы.

Старший менеджер отдела рекрутинга кадрового агентства «Автокадр» Елена Дмитриева навскидку может назвать около двадцати «горячих» специальностей в сфере одного только линейного персонала транспортной и складской логистики: специалист по управлению запасами, сток-менеджер, менеджер склада, складской логистик, проект-менеджер по складским проектам, логистик ВЭД, таможенный специалист, менеджер по перевозкам, менеджер по транспортной логистике, логистик-диспетчер, диспонент, менеджер по транспорту, декларант и т. д. Не менее широк и диапазон зарплат этих специалистов — к примеру, зарплата логистика московского склада обычно составляет 25 000 рублей, а логистик по внешнеэкономической деятельности (ВЭД) получает уже 60 000 рублей, поскольку в сферу его обязанностей входит общение на хорошем английском с иностранными партнерами и должностными лицами.

Общероссийская тенденция к сокращению заработной платы в логистической отрасли не столь заметна, как, скажем, в сфере авторизованного сервиса грузовых автомобилей, где, по свидетельству генерального директора ООО «Иларавто» Павла Евдокимова, за год средний месячный оклад со 100 000 рублей «спланировал» до 30 000.

Среди наиболее заметных тенденций наступающей осени Елена Дмитриева отмечает рост спроса на менеджеров по продажам логистических услуг, в частности начальников отдела продаж. Эти так называемые привлеченцы, по замыслу их нанимателей, должны активно повышать благосостояние предприятия, которое в докризисные времена росло по щучьему велению.

Тенденция номер два — от соискателя должности ждут не столько хороших рекомендаций с предыдущего места работы, сколько флешки с предусмотрительно скачанной туда клиентской базой. Так что сокращенному либо уволившемуся сотруднику в последний день имеет смысл не стирать, а копировать содержимое своего компьютера. А сотрудникам отдела безопасности — такого рода утечки информации тщательно пресекать.

Соотношение спроса и предложения по сегментам «логистика автоперевозок» и «логистика склада» в первой половине 2009 года.

Динамика открытия вакансий	отток на 30,7%
Динамика поступления резюме	прирост на 33,4%
Рейтинг вакансий/резюме (спрос/предложение)	7/12
Средний «конкурс на место»	2

Источник: исследовательский центр «Империя кадров»

И еще одна тенденция уходящего лета — поиск специалиста, способного совмещать за одну зарплату две должности. Например, логистик-бухгалтер или логистик-водитель.

Общие для большинства отраслей тенденции сокращения соцпакета логистику, как ни странно, обошли, в отличие от того же автобизнеса. Здесь по-прежнему существуют такие приятные бонусы, как добровольное медицинское страхование, бизнес-ланчи по талончикам, оплата проезда, бензина, мобильной связи и даже фитнеса. По статистике агентства по рекрутингу «Автокадр», полный или частичный соцпакет сегодня предлагается в каждой второй вакансии.

И еще одна тенденция уходящего лета — поиск специалиста, способного совмещать за одну зарплату две должности. Например, логистик-бухгалтер или логистик-водитель. Выгода при этом очевидна не только для работодателя — исполнитель должен понимать, что спрос по каждой из двух обязанностей с него теперь меньше. Скажем, то, что забыл забрать из аэропорта генерального директора, можно объяснить озарением в схеме обхода таможни по железной дороге. А если ошибся в квартальном балансе и пришли люди в масках, в оправдание можно сказать, что придумал новый способ штабелевания груза при кросс-докинге.

Анализируя изменения на рынке вакансий по отношению к ситуации в мае 2009 года, зафиксированной исследовательским центром «КИА» (уже несуществующим), можно отметить сохранение и даже рост зарплат на некоторых вакансиях при условии усложнения обязанностей. В отношении уровня окладов и бонусов лидируют специалисты по таможенному оформлению и международным перевозкам.

Августовское исследование газеты «Ведомости», посвященное общему анализу российского рынка труда, в числе главных тенденций отмечает ослабление паники и судорожной хватки сотрудника за свое прежнее место работы, дающих возможность сокращать ему оплату труда вдвое, а то и втрое. Человек, решившийся написать заявление об уходе, недолго остается невостребованном, если, конечно, речь идет о реальном секторе экономики, а не о предприятиях-«надстройках», порожденных былым благополучием. ●

Обзор вакансий в области логистики в августе 2009 года.

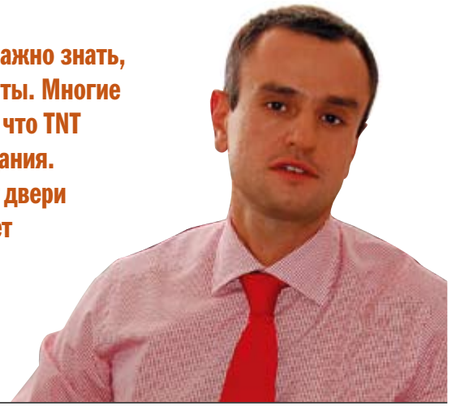
Складская логистика	Зарплата	Требования
Project Manager Менеджер по проектам, складские проекты	Оклад 69 000 руб. + годовой бонус	Возраст 23–35 лет. Высшее образование. Свободный английский язык. Опыт разработки и внедрения складских проектов от 1 года, опыт в логистике от 2 лет
Менеджер склада (Санкт-Петербург)	15–20 тыс. руб.	Знание программы 1С
Специалист по планированию и распределению товарных запасов	От 90 000 гросс	Опыт работы в области планирования от 2 лет. Экспертное знание Excel, Access. Опытный пользователь SAP либо другой ERP-системы. Хорошее знание английского языка
Менеджер по складской логистике	30 000–40 000 руб.	Мужчина от 25 до 45 лет. Компьютер в объеме MS Office, отличное знание Excel, опыт работы в программе 1С. Опыт работы в складской логистике по аналогичным задачам от 1 года плюс опыт в продажах от 1 года
Логистик по управлению запасами готовой продукции	27 000– 30 000 руб.	Высшее образование (желательно в области логистики). Опыт работы в логистике от 1 года (управление запасами, планирование закупок, прогнозирование сбыта). Компьютер — продвинутый пользователь Excel (желательно с навыками программирования)
Логистик	50 000–57 000 руб. оклад 50 000 руб. + премии)	Опыт работы в области логистики не менее 3 лет (с медицинским оборудованием или с заданным сроком хранения). Управление запасами, заказ товара, таможня

Транспортная логистика	Зарплата	Требования
Менеджер по автоперевозкам	2000 у.е	23–50 лет. Образование — не имеет значения. Опыт работы –1 год
Менеджер по логистике (Воронеж)	2500 у.е.	Наличие базы перевозчиков и опыта работы в ТЭК
Менеджер по железнодорожным перевозкам	1500 у.е.	20–35 лет
Менеджер по международным перевозкам	2000 у.е.	22–45. Опыт аналогичной работы в ТЭК от 2 лет (Европа, страны СНГ) — наличие деловых связей (клиенты, перевозчики, таможня) в международном направлении
Таможенный специалист	36 000–46 000 руб.	Опыт работы в аналогичной должности от 3 лет, опыт работы с Пулковской таможней (СПб), приветствуется наличие связей в таможенных органах и на постах
Менеджер по морским контейнерным перевозкам (Санкт-Петербург)	1500 у.е.	24–35, высшее образование, ВЭД. Опыт работы от 1 года. Знание английского языка обязательно
Менеджер по транспорту и организации перевозок	от 30 000 руб.	Опыт работы — 2 года на аналогичной должности, мужчина
Специалист по международным автомобильным перевозкам (Санкт-Петербург)	2000 у.е.	24–40. Минимум двухгодичный опыт работы по данному направлению. Высшее образование. Английский язык
Логистик-диспонент	30 000 руб.	22–40. Английский или немецкий язык

Логистика производства, закупок и др.	Зарплата	Требования
Логистик	Договорная	Опыт работы в логистике закупок (РФ), производственной логистике — желателен. Английский язык — intermediate — обязательно. ВО (техническое), знание программы 1С
Логистик по закупкам	39 000 руб. + премии	Женщина до 40 лет, ВО (желательно техническое), опыт работы от двух лет в сфере закупок (импорт) и управления товарными запасами, знание ВЭД и ABC/XYZ-анализа
Логистик	2000 у.е	Английский, 25–35 лет
Инженер-логистик	1300 у.е.	Английский/немецкий, 25–55 лет
Логистик	5000 у.е.	Главное, что нужно, — это наработанные клиенты
Логистик	25 000 руб.	Специалист / Методолог-Аналитик (департамент логистики)
Бухгалтер для ведения логистических операций (бухгалтер-логистик)	22 000–25 000 руб.	25–40 лет, ВО, опыт работы от 1 года. Ведение баланса (без сдачи отчетности), учет денежных средств, проверка счетов, занесение в базу данных, работа с сертификатами



> **Нам крайне важно знать, что думают о нас клиенты. Многие приятно удивлены тем, что TNT предвосхитила их ожидания. Не только доставили от двери до двери, но еще и букет цветов преподнесли.**



ЮРИЙ ПАВЛЮК,
начальник отдела продаж и маркетинга TNT в России

Что скрывается за оранжевой стенкой фургона с логотипом TNT? Компания с австралийскими корнями и одной из лучших в мире логистических сетей перевозит журнальные тиражи, автомобили, анализы, живых рыб и клонированных котов, имеет в собственности летающий склад и всегда успевает вовремя. Как ей это удается, рассказывает Юрий Павлюк, начальник отдела продаж и маркетинга TNT в России.

ПОЧТАЛЬОН ЗВОНИТ ДВАЖДЫ

Беседовал Дмитрий Константинов

Thomas Nationwide Transport пришел в Россию 20 лет назад. Поздравляем с юбилеем. С какими достижениями вы подошли к круглой дате?

Когда 20 лет назад TNT Express пришла в Россию, тогда мало кто у нас в стране знал, что такое экспресс-доставка. В нашем офисе работали около 20 человек, и мы очень гордились, когда отправляли в день по 100 посылок. Сегодня ситуация совсем иная: у нас работают 800 сотрудников в 13 региональных отделениях по всей стране. Ежемесячно мы отправляем 125 000 заказов, а наша сеть доставки по России объединяет 11 000 городов и населенных пунктов. Мы имеем свой собственный парк автомобилей, на сегодня это около 175 машин. Юбилей, конечно, отметили. Поздравили сотрудников, у нас есть такие, кто работает в компании 15 и более лет. А нашим клиентам мы дали 20-процентную скидку в честь нашего дня рождения. Этой скидкой они могут воспользоваться в течение двух месяцев.

У вас есть специальные условия для постоянных клиентов?

Конечно. Во-первых, наши постоянные клиенты не только имеют специальные условия, специальные тарифы, но с ними работают отдельные, закрепленные за ними менеджеры. Во-вторых, в нашем контакт-центре есть подразделение сотрудников, которые работают только с нашими постоянными клиентами: решают их вопросы, представляют для них отчеты и т. д.

Как правило, в главном офисе международных компаний есть карта мира, где страны поделены по «группам риска». В какой из групп находится наша страна по версии TNT? Где вашей службе работается легче, чем в России, а где сложнее?

Мы не оперируем термином «группы риска», предпочитая делить страны мира на развивающиеся, сформировавшиеся и бизнес-элиту. Россия входит в группу БРИК (вместе с Бразилией, Индией и Китаем) — наиболее активно развивающуюся в последнее время. В Европе рынок экспресс-перевозок сформировался уже давно, много локальных перевозчиков, жестче конкуренция на стандартные услуги экспресс-доставки. В Европе сложнее расти в плане развития бизнеса, в отличие от стран БРИК.

У бизнесменов стран Азии и Тихоокеанского региона другой менталитет. Поэтому нужно выйти на новый уровень понимания. Восток — дело тонкое. Японский клиент ценит статус. Если у тебя на визитке значится «торговый представитель» — на порог не пустят, надо писать «генеральный директор по продажам». На Востоке аналогичные должности занимают люди куда как более почтенного возраста и считается в порядке вещей задерживаться на работе до 10 вечера.

Доводилось ли вашим коллегам простаивать с экспресс-почтой на баррикадах европейских фермеров и авиадиспетчеров? Каковы убытки TNT от рождественской забастовки в Греции, апрельской блокады Ла-Манша французскими рыбаками, текущих волнений «молочников», неоднократных стачек итальянских авиадиспетчеров?

Мы с этим сталкивались. Популярные направления доставки — Франция, Италия, Греция. Не скрою, мы понесли определенные убытки. Экспресс-перевозка строится на четко регламентированных маршрутах, и когда возникает преграда на пути, случается и задержка в доставке. Но, как правило, она не превышает нескольких часов. Включается заранее подготовленный план Б — или объездной маршрут, или пересадка на вертолет или велосипед. Кроме этого, работает система оперативного оповещения через контактный центр, и мы заранее ставим клиента в известность, чтобы не пострадал его бизнес. И в этом случае наши заказчики нередко о забастовках узнают от TNT раньше, чем из теленовостей.

А с российской таможней у вас нет проблем в связи с новой схемой таможенного оформления?

Проблем у нас с этим не возникло. Мы входим в Ассоциацию экспресс-перевозчиков наряду с компаниями так называемой большой четверки и обладаем на территории России полномочиями таможенного брокера, входим в реестр владельцев склада временного хранения, а также в реестр таможенных перевозчиков. Наш таможенный пост относится к одному из тех, которые не выведены за пределы Москвы. Очереди, которые образовались в связи с новой схемой таможенного оформления, привели к тому, что часть клиентов, столкнувшихся со сложностями в этой области, обращается в нашу компанию.

В 2002 году ваша компания приобрела самолеты российского производства Ту-204-120С. Насколько я помню, в это время как раз началось «перевооружение» российских перевозчиков на Boeing и Airbus — отчасти в связи со слухами о запрете на полеты в Европу для самолетов российского производства. Чем был обусловлен тогда ваш выбор? Как сейчас выглядит воздушный флот TNT?

Точное число самолетов мне назвать трудно. Всего мы используем около 47 единиц, при этом часть находится в собственности, а часть мы арендуем. Количество активно используемых самолетов зависит от объема перевозок на том или ином международном направлении. Это более гибкая и экономичная схема — простой авиалайнеров стоит дорого. Практически все самолеты имеют корпоративную раскраску — оранжевый, белый и черный цвета. В своем парке мы используем в основном грузовые версии мировых авиапроизводителей — Airbus и Boeing. Также на коротких расстояниях используем модификации ATR. Для перевозок по России мы пользуемся услугами регулярных национальных авиаперевозчиков, в частности «Аэрофлота». При этом, наоборот, нашими услугами при доставке грузов по территории России пользуется несколько авиакомпаний — для них получается дешевле отправить груз по сети TNT, чем использовать в этом направлении свои собственные рейсы.

В отношении Ту-204 — мы покупали их в комплектации с моторами Rolls-Royce, и в свое время эти самолеты летали у нас из Бельгии в страны Скандинавии без каких бы то ни было ограничений.

Сегодня мы единственные из экспресс-перевозчиков, кто имеет в своем флоте Boeing-747-400F. Этот лайнер летает в Китай и сделан по специальному заказу TNT. Мы разрабатывали проект вместе с конструкторами из Сиэтла с учетом специфики перевозимых нами грузов. Очень скоро наш флот получит в свое распоряжение еще один новый фрейтер 747-й модели.

Летающий склад?

Склад «очень временного» хранения, который трансформируется в зависимости от того, что мы перевозим. Сегодня это коллекции модной одежды, завтра — бытовая электроника. И наш «летающий ангар» способен менять конфигурацию внутреннего пространства в зависимости от каждого случая.

Что чаще всего оправляют по TNT в России, в Австралии, в США, в европейских странах?

В Европе предпочитают ночные доставки, так называемые overnight. Можно сказать, что в каждой стране, помимо набора стандартных услуг доставки, TNT удалось занять свою сервисную нишу и в ней занять лидирующие позиции. В Англии, например, мы предоставляем услуги мейл-рума и хранения архивов банковской документации, что требует конфиденциальности и безопасности. В этом году участвовали в акции журнала Top Gear — журналисты пытались выяснить, сколько автомобильчиков smart поместится в наш самолет.

В Италии TNT обслуживает аквариумы с морскими обитателями, в частности знаменитый океанариум в Генуе. Мы их официальный перевозчик, осуществляем доставку рыб в специальных емкостях. Помимо этого, в Италии мы осуществляем дистрибуцию коллекций одежды всемирно известных брендов. В Германии возим хлеб. В России, Швейцарии, Ирландии, Шотландии TNT является лидером по суперсрочной доставке образцов клинических анализов крови, используемых при тестировании новых медицинских препаратов. Такая доставка осуществляется в течение 24 часов со строгим соблюдением температурного режима: + 2–8 градусов или –70 градусов при глубокой заморозке. Это лишь малая часть примеров, которые пришли на ум в данную минуту…

А чем отличаются российские заказчики?

В основном наша деятельность здесь относится к разряду B2B — обмен корреспонденцией между компаниями-партнерами или главным офисом и его филиалами как за рубежом, так и на территории России. Образцы продукции и документация. Из России с нашей помощью отправляют образцы сырья, полуфабрикаты или тесты продукции, запчасти, документацию, выставочные и маркетинговые материалы. В Россию везем запчасти к оборудованию, станкам (в том числе печатным), автомобилям, бытовой технике, также доставляем готовую продукцию.

Пищевую продукцию перевозите?

Возим. В Россию TNT доставляет пищевые добавки, например для производства йогуртов. Из России наши клиенты экспортируют образцы готовой

продукции для лабораторного анализа на соотвествие качественным и вкусовым параметрам. Многие иностранные пивные бренды, имеющие производство на территории нашей страны, ежемесячно отправляют тестовые бутылки с пивом. Очень часто бывают отправки кондитерской и алкогольной продукции для участия в международных выставках.

> А как много частных клиентов у вас здесь?

Примерно 5% от общего объема. Это соотношение характерно для всей «большой четверки». Зачастую частными клиентами становятся сотрудники компании, имеющей с TNT корпоративный контракт. Это выгодно, ведь на них также распространяется корпоративная скидка. В основном частные лица отправляют через нас подарки. Праздники — для нас наиболее горячая пора. Еще отправляют документы. Бывают и крупногабаритные отправления, например ежегодно у нас проходит два-три заказа на перевозку автомобилей, мотоциклов. Два месяца назад, в частности, переправили на самолете в Доминиканскую Республику автомобиль Porsche. Клиент остался очень доволен и подумывает заказать доставку еще одного автомобиля. Также в нашей практике были перевозки «уазиков» и «нив». Дважды привозили в Россию новые модели иностранных автомобилей для участия в презентациях и выставках.

> А какая была в вашей практике самая необычная перевозка?

Совсем недавно мы перевозили в США останки кота. Хозяйка решила клонировать своего любимца после смерти. Клиника была найдена в США, оставалось только определиться с компанией-перевозчиком. Во многих компаниях хозяйке кота попросту отказали в такой необычной перевозке, TNT оказалась единственной, которая решилась помочь. Кстати, по этой необычной перевозке был снят телесюжет, который демонстрировался в специальной программе телеканала НТВ. Перевозка благополучно состоялась, и мы пообещали клиенту вернуть уже живого кота обратно на родину. Ждем новостей из США.

> Страховка груза, доверяемого TNT, — какие компании ее осуществляют, есть ли радикальные отличия?

В 98 случаях из 100 клиент не задумывается о страховке — это специфика бизнеса. В странах, где есть TNT Network, вероятность наступления страхового случая, согласно многолетней статистике, составляет тысячную долю процента. Но существуют и отправления, страховка которых запрашивается в обязательном порядке. В настоящее время мы работаем с двумя страховыми компаниями, выбор был сделан по результатам проведенного тендера. Оценивались будущие партнеры по семи параметрам: рейтинг, специализация, опыт в страховании грузоперевозок, платежеспособность, надежность, легкость взаимодействия, стоимость.

> А есть страны, где ваши страховые компании отказываются отвечать за груз?

TNT не доставляет отправления в страны, где ведутся боевые действия. Во все остальные страны груз по желанию клиента страхуется, причем ставка страхового сбора одинакова для всех стран.

> Перевозка опасных грузов — какие know-how применяются в этой области TNT? Насколько выгоден этот бизнес компании по соотношению прибыль — риск? Насколько он же убыточен для страховщика?

TNT перевозит в России опасные грузы на моей памяти уже более 10 лет, имея соответствующую сертификацию IATA и занимая в этом сегменте лидирующее положение. У нас сейчас в штате десятки специалистов с сертификатами на работу с опасными грузами, у меня самого есть такой сертификат. Раз в два года мы пересдаем экзамены на подтверждение этого сертификата, это не считая ежедневного опыта работы с опасными грузами.

К примеру, в эту категорию входит перевозка анализов крови, поскольку она производится с использованием сухого льда, замещающего в воздухе кислород при размораживании. Всего существует 9 классов опасных грузов, мы перевозим 7 из них. Мы не перевозим опасные грузы первого класса — это взрывоопасные вещества, их коммерческим компаниям перевозить запрещено и 7-го класса — это радиоактивные вещества. Обычно перевозкой веществ 7-го класса опасности занимаются специализированные компании.

> А животные, представляющие угрозу для человека, входят в категорию опасных грузов?

Если они инфицированы, то теоретически да. Существует отдельный класс опасности — «инфицированные субстанции», к которому также теоретически могут быть отнесены такие животные. Возить их можно при соблюдении специальных условий и надлежащем докуметальном оформлении. Если же опасность животных заключается в желании кого-либо покусать, то они уже не входят в категорию опасных грузов, а относятся только к классу live animals. Условия их перевозки — специальные клетки-контейнеры, документация, справки о прививках — это уже регламентируется отдельными правилами перевозок. Всем этим занимается наш отдел специального сервиса.

> В чем заключается уникальное предложение TNT по отношению к конкурирующим службам экспресс-доставки?

Если говорить о перечне стандартных услуг доставки door to door, то в этом компании «большой четверки» мало чем отличаются. Наша сильная сторона — поиск и предложение нестандартных решений транспортных задач и послепродажное обслуживание. Помимо экспресс-доставки точно в срок, клиент всегда получает удовлетворение от работы с TNT на эмоциональном уровне, что в настоящее время является очень важным аспектом при сотрудничестве. Часто, обращаясь к нам, клиент заранее не знает, чего ожидает в итоге. Мы помогаем ему и вместе находим единственное верное решение, которое и реализуем.

> Насколько важна в вашей работе обратная связь с клиентами? Что делает в этом направлении компания?

Нам крайне важно знать, что думают о нас клиенты. Помимо ежедневного анализа запросов наших заказчиков, дважды в год мы проводим анонимный анкетный опрос. По итогам последнего исследования могу сказать, что 97,4% клиентов полностью удовлетворены нашей работой. А 56% приятно удивлены тем, что TNT предвосхитила их ожидания. Не только доставили от двери до двери, но еще и букет цветов преподнесли.

> В чем заключается услуга Domestic Economy, которую вы недавно представили в России?

Domestic Economy — это российский аналог нашей уже очень хорошо известной и зарекомендовавшей себя международной услуги Economy Express. Это экономичный способ доставки от двери до двери, доступный в настоящее время для 80 городов России. «Экономи» — это перевозка посылок и грузов в комбинации наземного и воздушного транспорта в зависимости от удаленности конечного пункта доставки. Консолидация и активное использование автомобильных маршрутов позволили нам снизить транспортные затраты наших клиентов. Такими маршрутами уже покрыта вся



Европа, большая часть Азии и с этого года — Россия.

> Какими программами бортовой телематики пользуются ваши водители? Насколько использование таких программ повышает эффективность работы службы доставки и стоимость почтовых отправлений?

В Европе эти системы активно используются, в России пока нет. Все маршрутные грузовики TNT контролируются с так называемого центрального пульта, расположенного в голландском городе Арнем. Там же размещен и крупнейший кросс-докинговый терминал нашей компании

Помимо бортовой телематики у водителя TNT есть масса инструкций, предписывающих его поведение на маршруте и остановки в строго определенных точках перемещения.

В случае если нашего водителя остановил полицейский, он не имеет права опускать стекло и вступать в разговор. Он, словно глухонемой, показывает инспектору через окно специальную карточку-памятку, в которой написано: «Я водитель TNT, везу специальный груз, могу при необходимости проследовать за вами на пост и там пообщаться».

В зависимости от страны, задействованной в перевозке, и номенклатуры груза наши риск-менеджеры оценивают степень обеспечения безопасности груза. Специально планируется маршрут, машина оборудуется маячками и средствами связи, в отдельных случаях, как при импорте в Россию, обеспечивается эскорт с охраной.

> Как и насколько автоматизированы и роботизированы склады вашей продукции? Они у вас в России собственные или арендуемые? Верно ли, что идеальным складским решением для экспресс-доставки комбинированным способом (земля — воздух) является кросс-докинг?

Благодаря технологии кросс-докинга наши склады можно назвать складами «очень быстрого хранения». Средний срок хранения грузов — три дня, но 80% всех отправлений задерживается на складе не более суток, и это только по причине проведения таможенного оформления. В день через склад проходит более 6000 отправлений. Из-за возросших за последние годы объемов перевозок мы открыли дополнительный терминал в Митине для обработки внутрироссийских грузопотоков.

> Городские пробки вам не мешают?

Нет.

> Из каких аэропортов Москвы вы отправляете грузы? Есть ли там ваши склады?

Из Внукова, Домодедова, Шереметьева. Собственных складов в аэропортах у нас нет, в них нет необходимости. В аэрпортах у нас есть операционные офисы, сотрудники которых взаимодействуют со службами аэропортов и представителями авиакомпаний по организации и отслеживанию авиапереозок по всем внутрироссийским направлениям. В аэропортах назначения представители TNT также сотрудничают с местными грузовыми службами, принимают прибывшие грузы, сортируют на местных складах TNT и осуществляют их финальную доставку по адресам получателей.

> Какими IT-продуктами объединены действия ваших сотрудников?

TNT пользуется самостоятельно разработанной централизованной программой Global Link, объединяющей всю сеть TNT в мире. В конце девяностых ее признали одной из лучших в индустрии. Эта система обладает и управляет всей массой данных по каждому отправлению, принятому TNT к перевозке в любой точке мира. Сегодня мы работаем над тем, чтобы сделать нашу программу еще более удобной для современного пользователя. Имея на руках уникальный номер транспортной накладной TNT, наши клиенты могут узнать в режиме on-line о статусе своего груза на любом этапе его перемещения как по России так и в международном сообщении, используя все современные доступные средства связи или обратившись в круглосуточный контакт-центр нашей компании.

> В чем главное отличие логистики экспресс-доставки?

Главное отличие — это доставка от двери до двери точно в оговоренный день или время в минимально возможный срок.

> RFID-метки приклеиваете?

В исключительных случаях, по желанию клиентов. Современная система отслеживания TNT позволяет нашим клиентам получать полную информацию о движении каждого отправления без дополнительных устройств.

> Насколько популярно в TNT использование гибридных фургонов Iveco? Что мешает их распространению в России? Почему именно эта марка, а не другие?

Iveco используются в Италии, в Германии — Volkswagen. Специальных автомобильных предпочтений у компании нет, главное при выборе — надежность, экономичность и удобство в обслуживании.

> Насколько жесткие у вас требования к соискателям при приеме на работу? Какой возрастной и образовательный ценз? Часто ли приходится переучивать российских специалистов?

У нас в России работают около 800 сотрудников. Требования при приеме на работу достаточно высокие, они разные в зависимости от отдела, где открыта вакансия. Средний возраст сотрудников — 25–30 лет. Персонал для нас это вопрос принципиальный, потому что наши сотрудники — главная ценность компании. И это не просто слова. TNT Express — первая и единственная компания в нашей стране, аккредитованная по международной программе Investors in People. Данный сертификат получить очень сложно, и он является доказательством того, что мы высоко ценим наших сотрудников и вкладываем в их развитие большие средства. ●

СОБЫТИЕ





Кругосветная регата Volvo Ocean Race впервые за свою многолетнюю историю финишировала в Санкт-Петербурге. Это случилось 27 июня и стало главным спортивным событием лета.

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

О масштабе мероприятия говорили два моста через Большую Неву — Благовещенский и Дворцовый, — разведенные среди бела дня по специальному распоряжению губернатора Валентины Матвиенко. К шести вечера не осталось ни сантиметра свободного пространства на набережных, несмотря на периодический дождик, фотоблицы сверкали среди разноцветных зонтиков. Непривычно высокие яхты класса Volvo Open 70 вошли в город под орудийный салют и ошвартовались у Петропавловской крепости. Эта была конечная точка маршрута, официальный финал всей гонки и богато насыщенной событиями субботы. Все началось в 4.40 утра, когда яхта Telefonica Black под управлением капитана Фернандо Эчаварри первой подошла к финишу в Финском заливе у маяка Толбухин (около 4 км к западу от Кронштадта), на несколько минут опередив яхты Ericsson 3 и Puma II Mostro.

Победителем регаты Volvo Ocean Race 2008/09 в общем зачете стал экипаж Ericsson 4 под командой шкипера Торбена Грэля, команда Puma II Mostro заняла второе место, бронзовым призером был признан экипаж Telefonica Blue. Именно в таком порядке все восемь яхт-участниц прошли мимо островного форта «Александр», с верхнего яруса которого экипажи приветствовали более полутысячи гостей Volvo Trucks — клиентов, дилеров и журналистов специализированных изданий. Обзор был отличный, а пока яхты не показались на горизонте, посетителей форта развлекали «пиратским» шоу, потчевали в импровизированной таверне и катали под парусом вокруг острова. Гостей и участников мероприятия приветствовал генеральный директор «Вольво Восток» Ларс Корнелиуссон, а когда яхты, поравнявшись с фортом, взяли курс на Санкт-Петербург, «островитяне» отправились вслед на «метеорах».



В кругосветной регате длиной более 37 000 морских миль принимал участие и российский экипаж на яхте «Косатка», но, к сожалению, он сошел с дистанции по окончании третьего этапа. Однако наши соотечественники нашли в себе мужество принять участие в последнем этапе гонки, символически возглавив шествие яхт по Неве и первыми ошвартовавшись у Петропавловки.

Здесь, на пляже Заячьего острова, силами оргкомитета и партнеров регаты была выстроена гоночная деревня, которую за время церемонии посетили свыше ста тысяч человек, в том числе губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, известные политики, деятели культуры и бизнесмены. Мореплавателей встречали оркестром и салютом, установленный прямо на пляже гигантский экран транслировал наиболее захватывающие эпизоды кругосветной гонки. Усталых спортсменов чествовали их родные, друзья и почитатели.

Чуть поодаль расположилась полная экспозиция модельного ряда шведского автомобильного концерна, а за крепостной стеной, в Нарышкином бастионе, готовился торжественный галаужин, куда наряду с crème de la crème удостоились приглашения и гости Volvo Trucks. На нем президент концерна Лейф Йоханссон, который посетил финал регаты в сопровождении кронпринца Швеции Карла Филиппа, поблагодарил организаторов за высокий уровень мероприятия и сердечно приветствовал российских клиентов марки. Об особенностях кругосветной гонки 2008-2009 годов гостям павильона Volvo рассказали исполнительный директор регаты Кнут Фростадт и участник Russian Team Родион Лука.

Развлекательную программу вечера открыл шведский танцевальный оркестр Gota Leyon, промаршировавший на фоне грузовиков, внедорожников и лимузинов, команды Jazz Inside и X-band продемонстрировали скандинавскую версию джаза, также перед гостями выступила шоу-труппа пластики рук Handmade.

На следующий день чествования победителей и участников Volvo Ocean Race 2008/09 в северной столице продолжились, в их честь даже выстрелила знаменитая полуденная пушка. В этот момент гости программы Volvo Trucks как раз посещали северо-западный филиал марки в Шушарах. Здесь их приветствовал руководитель Трак Центра Мартин Эрикссон, а специалисты компании провели пресс-конференцию, показали централизованный склад запасных частей и зону обслуживания грузовиков и строительной техники. Автоматизация, оперативность, высокие технологии — все это стало лейтмотивом короткого, но насыщенного журналистского рейда в Северную Венецию.



ИНТЕРНЕТ

Предсказания Уоррена Баффета (Berkshire Hathaway) и Юрия Ровенского (РБК) начинают сбываться — за последние годы коммерциализация Интернета растет небывалыми темпами. Одних только русскоязычных логистических порталов сегодня существует не менее десятка. Среди них есть свои консерваторы и свои изобретатели.

СЕТЕВАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

Интернету сегодня в России все возрасты покорны, даже если речь идет о бизнесе и бизнесменах. Создатели портала Transmap.ru Павел Кобзев и Сергей Воронежцев считают, что предпринимателя номенклатурного возраста, еще вчера предпочитавшего факс мейлу, словно декабристы Герцена, разбудили социальные сети, в частности всем известные «Одноклассники». Социальные сети и блоги не только научили среднестатистического Иван Иваныча двойному клику и албанскому языку, но и заставили поверить в возможность развития бизнеса средствами, которые недоступны в реальном мире, а возможны только «онлайн».

Главное, чем отличается стартовавший полгода назад портал Transmap.ru, — он живой. В отличие от большинства так называемых логистических сайтов, рассчитанных, как правило, на разовое посещение с целью поиска или размещения информации, пользователь одного из трех типов аккаунтов Transmap заводит в сети своего «виртуала» который автоматически собирает и распространяет о себе информацию в геометрической прогрессии благодаря тегам, ключевым интересам и другим know-how интернет-социалок, спроектированным создателями Transmap.ru в область бизнеса. При этом экономятся время и средства, затрачиваемые на поиски нужной информации в офлайновом режиме. Бегство от реальности с ее просроченными базами данных, малорезультативным обзвоном и случайными партнерами в овечьей шкуре, вполне оправданно — в сетевом пространстве кроме спама есть еще и много полезного.

Бизнес-блог

Как это все работает? В зависимости от своих задач или финансовых возможностей компания или частное лицо заводят себе один из трех аккаунтов на Transmap.ru. Это позволяет организовать на портале личную страницу компании, которая выполняет роль ее постоянного интернет-представительства. Различные опции аккаунта позволяют компаниям самостоятельно организовать продажи своих товаров и услуг в Интернете, получать заказы от покупателей, организовывать рекламные кампании и проводить PR-мероприятия. Таким образом, авторизованный пользователь портала может оптимизировать поиск необходимого товара или услуги либо продать то же самое в максимально комфортных условиях. Можно изучать рынок, записываться на тендеры и участвовать в рейтингах — и все это без обращения к дорогостоящим специалистам. Можно собственными силами развернуть рекламную кампанию, причем исключительно среди целевой аудитории и по трем направлением — прямая, контекстная и косвенная реклама. При этом пользователю предоставляются все необходимые инструменты для анализа эффективности проводимой рекламной кампании.





Виртуальный склад на портале Transmap.ru

Каталог представленных на портале компаний не только удобен в поиске, но и промодерирован, что позволяет избежать нерезультативных контактов. Доверие к компаниям, уже активно работающим на портале, как к партнерам повышается.

Возможность отслеживать посещения собственных страниц в скором будущем создателями Transmap.ru планируется превратить из обычного счетчика визитов в сервис, который даст возможность узнать у какой именно компании ваша деятельность или предложение вызвали интерес.

Виртуальный склад

По одной из ссылок портала Transmap.ru можно попасть на так называемый интернет-склад, разработанной партнерской компанией «Логнекс». Генеральный директор компании Аскар Рахимбердиев поясняет, что его сервис не ограничивается только учетом товара на складе, но и готов оказать поддержку пользователю на всей длине логистической цепочки. Актуальное решение для малого бизнеса, сервис «МойСклад» позволяет сэкономить на программном обеспечении, его профессиональной установке и настройке и хорошо зарекомендовал себя в таких областях, как торговля одеждой, комплектующими, продуктами питания. В частности, услугами виртуального склада пользуется столь крупный игрок как



Главная страница портала Transmap.ru



Стол заказов на портале Transmap.ru



> **Мы запустили портал чуть более года назад, и уже спустя несколько месяцев он начал жить своей жизнью. Мы только модерируем. Все, что мы видели до этого, — это порталы, рассчитанные исключительно на выдачу информации и в большей или меньшей степени рекламирующие компанию-владельца.**
>
> *Сергей Воронежцев*

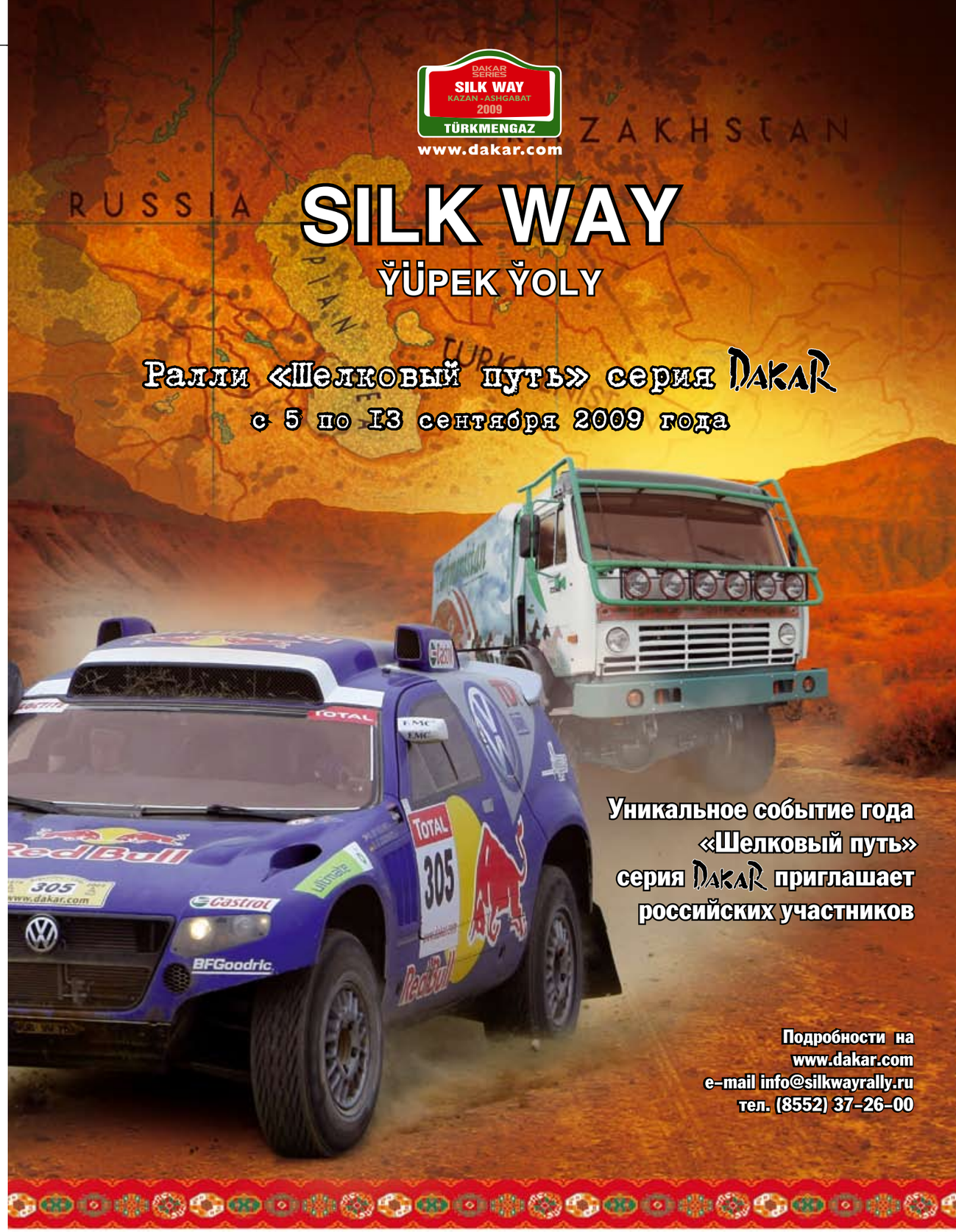
«Русагро»: возможности программы оптимально подходят для планирования перевозок такого продукта, как сахар.

У предпринимателя, раздумывающего над тем, как доверить сервису «МойСклад» свою информацию, в первую очередь возникают вопросы обеспечения постоянного доступа и конфиденциальности. По словам господина Рахимбердиева, от несанкционированного доступа данные пользователей защищает расположение серверов в Голландии, а кратковременные сбои в доступе к Интернету некритичны для работы оптовиков и производственных компаний — основной массе клиентов сервиса. Что же касается, как говорил О.Бендер «полной тайны вкладов, то есть организации», современным комбинаторам с сервисом «МойСклад» не страшны ни конкуренты, ни налоговые службы с их внезапными проверками-выемками. Отдельный защищенный интернет-канал гарантирует конфиденциальность информации на всем складском «дереве», рост которого не ограничен и может охватывать несколько городов. Владелец такого рода «виртуального склада» может контролировать его, словно почтовый ящик, из любой точки мира, в которой есть Интернет.

Стол заказов

Опциональный «виш-лист» сайта Transmap.ru позволяет компаниям значительно экономить время на поиске поставщика либо исполнителя. Специалисты компаний, как правило, тратят большое количество ресурсов на составление списков потенциальных контрагентов, обзвоны, обмен информацией по факсу или e-mail, прежде чем отберут несколько компаний, с которыми действительно имеет смысл вступить в переговоры. Если же использовать сервис Transmap.ru, пользователям достаточно будет нескольких минут на размещение своего заказа, чтобы информация о потребностях их компании разошлась десяткам или сотням потенциальных контрагентов. Географию, ценовой формат, объемы и сроки — все это можно указать в списке пожеланий и не тратить затем время на отсев ненужного. Самостоятельно анализируя поступающие предложения, пользователь портала на других его страницах и в каталоге может найти более подробную информацию о прошлом и настоящем потенциального продавца, что позволит сделать выбор в его пользу с большей долей уверенности. И все это абсолютно конфиденциально и без дополнительных затрат — никаких прозвонов и предварительных встреч.

Преимущества такого рода сервиса над обычной торговлей в Интернете заключаются в полной свободе выбора, актуальности информации и анонимности запрашивающего, которая служит лучшей гарантией от спама. Портал выступает здесь в качестве посредника, хранящего реквизиты клиента в тайне и модерирующего для него информацию. Репутация предлагающих свои услуги поставщиков также не вызывает сомнения, поскольку все они являются членами своеобразного «клуба по интересам», в роли которого уже более года выступает портал Transmap.ru. По свидетельству его создателей и ряда пользователей, новый ресурс рассматривается ими прежде в сего как бизнес-инструмент, открывающий новые возможности для реализации. Иной скептик при этом поморщится, но и Google, как известно, не сразу строился. ●



РЕКЛАМА

Журнал «B2B Логистика» распространяется по подписке и адресной рассылке на территории России и стран бывшего СНГ, на специализированных выставках и отраслевых мероприятиях.

www.mintrans.ru	Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации
www.seanews.ru	Морские новости
www.lardi-trans.com	Транспортно-информационный сервер
www.cargo.lt	Литовский информационный сервер, посвященный автоперевозкам
www.cargo.ru	Информационная сеть в области перевозок
www.1520mm.com	Железнодорожный портал украинской фирмы «Юникон», железнодорожные новости
www.seaport.spb.ru	Новости транспортного мира
www.pro-mps.ru	Профессионально о Министерстве путей сообщения (ОАО «РЖД»)
www.rls.ru	Русская логистическая служба
www.madi.ru / logistics	Координационный совет по логистике
www.loginfo.ru	«Логинфо» — журнал информационных технологий в логистике
www.linkrusfareast.net	Россия, СНГ, Балтия. Морские и смешанные перевозки, справочники, ссылки
dcfto.narod.ru	Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания Северной железной дороги
www.uts-agency.com	Транспортно-информационное агентство «Единая транспортная система»
www.vagontrace.ru	Система слежения за вагонами
www.transrussia.net	Морские перевозки России: порты России, документация, фрахт и тарифы на обработку грузов в портах, справочники транспортных компаний, портов мира. Статистика грузопотоков в портах России, СНГ, Балтии
www.calculate.ru	Расчет стоимости упаковки из картона, гофрокартона, микрогофрокартона, каширированного картона. Система on-line-заказов
www.zol.ru	Зерновая биржа
www.product.ru	Продуктовый портал
www.emetex.ru	Информационная система трубной промышленности
www.nge.ru	Нефтяной портал
www.asmap.ru	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (ASMAP)
www.rs-head.spb.ru	Российский морской регистр судоходства
www.loglink.ru	Современная интегрированная логистика и составляющие ее звенья
www.logiconf.ru	Специализированные отраслевые логистические конференции
www.abinfo.ru	Информационный портал AutoBusinessinfo
www.colliers.ru	Colliers International — услуги в области коммерческой недвижимости
www.vch.ru	Информационно-консалтинговая система «Виртуальная таможня»