

2-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ РОССИЙСКО-ГЕРМАНСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

МОСКВА, 18—19 ИЮНЯ 2012 ГОДА



Более 200 экспертов приняли участие во 2-м Германо-Российском конгрессе по вопросам логистики, который прошел 18 и 19 июня 2012 года в Москве в отеле «Ritz Carlton».

В России понятие «логистика» преимущественно подразумевает основные функции транспортировки, обработки, хранения — с уклоном в «чистую» транспортировку. Однако во время конференции многие участники согласились с тем, что это понятие необходимо расширять. Но для начала приоритетным направлением в деятельности бизнеса должно стать своевременное решение основных задач в сфере логистики.

Российский рынок логистики уже сегодня приносит прибыль западноевропейским компаниям. Герд Ленга (**Gerd Lenga**), генеральный управляющий группы «Кнауф СНГ», рассказал, что российский рынок логистики является вторым по величине в Европе после Германии. Российский средний класс развивается значительно активнее по сравнению с другими странами БРИК. За счет этого возникает спрос на товары и услуги, что, в свою очередь, движет экономику вперед. Кроме того, бюджетный дефицит России с заметным превосходством самый низкий среди стран БРИК, а обороты западных компаний в России в 5—8 раз выше, чем в Китае или Индии. Герд Ленга сделал следующий вывод: Россия представляет собой гигантский рынок с хорошими перспективами. В том же ключе выступили посол ФРГ Ульрих Бранденбург (**Ulrich Brandenburg**) и глава Российско-германской внешнеторговой палаты (ВТП) Михаэль Хармс (**Michael Harms**), которые предложили заинтересованным немецким компаниям конкретную поддержку от имени своих организаций и их объединений.

На встрече были представлены многочисленные примеры удачных вложений капитала: собственным опытом поделились компаний Knauf, MAN Truck and Bus и BASF. **Роман Платонов** и **Денис Фанельса** из компании BASF представили две объединенные цепочки поставок в России для разных видов продукции. По мнению докладчиков, для тех, кто хотел бы развиваться от технического центра до системного интегратора и регионального хаба, включая оптимизацию расходов и повышение эффективности, необходима полная финансовая интеграция, всего одна ИТ-система, местные партнеры, местный персонал и эффективные сети для обмена информацией и опытом, впрочем, не только в России.

Татьяна Любимова из DHL Global Mail и **Михаэль Пёчке** (Michael Pötschke) из Arvato подтвердили такую оценку с позиции компаний, предоставляющих услуги логистики. Они пояснили национальную специфику рынка услуг B2C в России: в настоящее время его объем значительно ниже, чем в Западной Европе, преобладает наличный расчет, есть большой потенциал для развития бизнеса в ближайшие 5—10 лет.

Кирилл Власов, член совета директоров STS-Logistics и **Мирко Новак** (Mirco Nowak), председатель Московской региональной группы BVL, управляющий группы компаний LUNO с благодарностью приняли предложение концерна BASF: «В России в настоящее время зарегистрировано свыше 50 объединений в сфере логистики. Однако ни в одном из них невозможно найти авторитетных экспертов по вопросам промышленности, торговли и услуг, представителей обеих сторон рынка и экспертов в этой области, которые работают в российских и немецких компаниях». Национальная ассоциация логистов Германии (BVL) намерена устранить этот пробел. Власов также обязался, в дополнение

к представительской работе STS Logistics, на общественных началах заниматься развитием стандартов в сфере логистики для разных компаний, совершенствовать процессы таможенного оформления и логистическую инфраструктуру. Представители многих компаний предложили и поддержали создание промышленной группы со стороны государства, целевую оптимизацию инфраструктуры и адаптацию таможенных процедур к европейскому опыту.

Важной темой конференции стали железнодорожные перевозки грузов по России. ОАО «Российские железные дороги» представлял вице-президент компании **Салман Бабаев**. По его словам, 85% товарных потоков в России приходится на железнодорожные перевозки, и только 15% — на другие виды транспорта. И все это при низкой плотности железнодорожной сети, снижении продуктивности вагонов с годами и средней скорости перевозок на уровне 15 км/ч. Для сравнения: в Германии 20% товаров перевозится по железной дороге и 80% другими видами транспорта, при высокой плотности железнодорожной сети, растущей продуктивности вагонов и средней скорости перевозок на уровне 45 км/ч.

Профессор **Александр Колик** из Технического государственного автомобильного университета в Москве добавил, что в европейской части России существует развитая сеть автомобильных дорог и что автомобильный транспорт может конкурировать с железнодорожным. Однако в центральной и восточной части страны, по его словам, фактически отсутствует альтернатива железным дорогам.

Доктор Карл-Фридрих Рауш (Karl-Friedrich Rausch), глава отдела транспорта и логистики Deutsche Bahn, поделился положительным опытом использования российской железнодорожной сети. На примере завода «Фольксваген Калуга» (Volkswagen Kaluga) и железнодорожного коридора из Китая в Европу он продемонстрировал проекты, которые успешно разрабатывались совместными усилиями и недавно были продуктивно введены в действие.

Заместитель председателя правления BLG Logistics Group **Манфред Кур** (Manfred Kuhr) также рассказал о высоком качестве сотрудничества с партнерами по совместному предприятию в России. В партнерстве с отечественной компанией Fesco автодетали поставляются в Калининград, Санкт-Петербург, Москву, Алабугу, Нижний Новгород и Владивосток, а обратно оттуда перевозятся готовые автомобили производителей различных марок. Общая производственная мощность организованных компанией цепочек поставок составляет 3,15 млн транспортных средств.

Парламентский статс-секретарь и координатор логистики федерального правительства Германии **Андреас Шойер** (Andreas

Scheuer) подчеркнул важность сотрудничества между странами, совместного опыта из недавнего прошлого, а также полученных на практике результатов. Он отметил, что Россия — это не только важнейший экономический партнер, но и перевалочный пункт между Европой и Азией.

Михаил Брючак, недавно избранный первым заместителем председателя Комитета Государственной Думы по транспорту, подчеркнул важность Германии в качестве партнера для укрепления и дальнейшего развития логистической системы в России: для импорта, экспорта и транзита, интеграции в мировые товарные потоки, вступления России во Всемирную торговую организацию (ВТО).

Андреас Шойер и Михаил Брючак поблагодарили BVL за активное участие и организацию данной конференции. По их словам, они будут рады присутствовать на следующей встрече в Берлине, которая пройдет 17—19 октября, в рамках 20-го Международного германского логистического конгресса. Россияне уже твердо запланировали участие своей делегации в этом конгрессе.

Взаимный обмен опытом в сфере логистики будет продолжаться.

МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВ
главный редактор журнала «Логистика»

ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЙ УЧАСТНИКОВ КОНГРЕССА



ТАТЬЯНА ЛЮБИМОВА

Директор DHL Global Mail, Москва

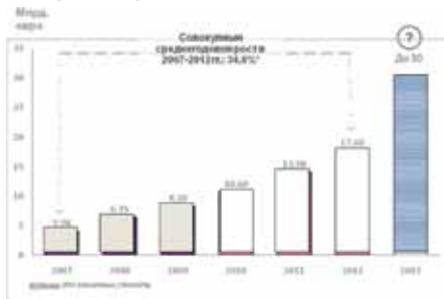
ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ РАЗВИТИЕ РЫНКА ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛИ

Факторы, способствующие росту:

- рост доходов и потребления;
- ненасыщенность рынка по-требительских товаров;

- большие расстояния и недостаточно развитая розничная торговля;
- интенсивное проникновение Интернета и его активное использование молодым поколением потребителей.

Динамичный рост российского рынка Интернет-торговли



Сдерживающие факторы:

- проблема доставки (32% потребителей);
- инфраструктура и платежные системы;
- законодательство и регулирование.

Скорость доставки

- Возросла — 34%
- Не изменилась — 54%
- Снизилась — 12%
- 66% пользователей не видят увеличения скорости доставки.

Стоимость сервиса

Стоимость перевозок:

- Выросла — 74%
- Не изменилась — 16%
- Снизилась — 10%
- ЖД составляющая в себестоимости продукции:
- Выросла — 62%
- Не изменилась — 25%



- Снизилась — 13%

Вопреки официальной оценке на основе статистических индексов, ценовое давление на экономику со стороны отрасли растет.

Отказ от железнодорожных перевозок

- 31% пользователей намерены перейти на другие виды транспорта в отдельных сегментах;
- 22% пользователей хотели бы полностью отказаться от услуг железных дорог;
- 53% пользователей готовы отказаться от услуг железных дорог.

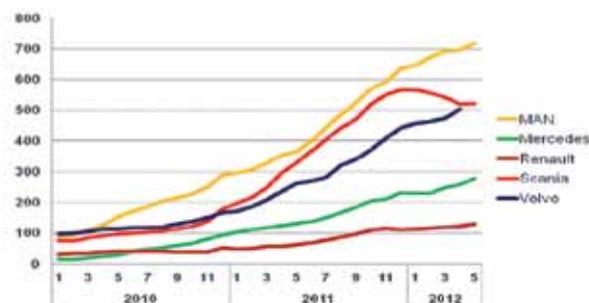
ЛАРС ХИММЕР

Исполнительный директор
Man Track@Bus Russia



В 2011 году MAN Truck & Bus во второй раз стал самым успешным европейским импортером в России, продав 7600 грузовиков и 220 автобусов.

Поставки автомобилей (в среднем в месяц)



12 месяцев, скользящее планирование

Развитие рынка в России

Общий рынок для грузовиков (> 6 т)

- Рынок в целом продолжает расти.
- Сегмент западноевропейских производителей невелик (2011-й год: около 24%), но постоянно завоевывает дополнительные доли на рынке.

АЛЕКСАНДР КОЛИК

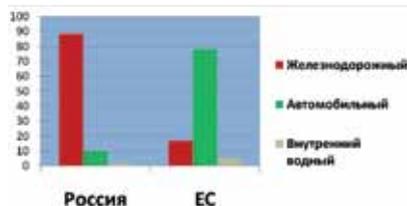
Институт логистики,
МАДИ-ТУ



Железные дороги — основа транспортной системы России:

- эксплуатируют 86 тысяч километров путей;
- используют более 1 млн грузовых вагонов;
- перевозят около 1,5 млрд тонн грузов в год.

Доля железных дорог в грузообороте внутреннего транспорта, %



Развитие операторского бизнеса решило проблему обновления парка, но фрагментация парка привела к падению эффективности использования вагонов.)

- индекс производительности вагонов;
- доля порожнего пробега вагонов:
2011 — 42%;
2006 — 39%;
1990 — 27%.