



STENA LINE ПРЕДЛОЖИЛА РОССИИ ГОТОВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ СЕКТОРОВ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ РЫВОК В ЭФФЕКТИВНОСТИ И КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА

Мультимодальные решения для перевозки промышленных компонентов в Россию и из нее нужно оценивать и развивать с помощью референтной модели в цепи поставок (SCOR-модель)¹. Она четко определяет эффективность логистики и позволяет спланировать бесперебойную работу предприятия на ступенях «планирование–ресурсы–производство–доставка–возврат» с минимальными затратами, а также логически подталкивает к внедрению безлюдных технологий, т.е. к отправке грузов без сопровождения, в которых преуспел международный паромный оператор Stena Line (Швеция). Своим опытом компания поделилась на Международной конференции «Российский логистический бизнес: транспортировка и хранение автокомпонентов», состоявшейся в рамках выставки «Интерлогистика–2014» в Москве.

«В логистике будущего нужно делать ставку на скорость, эффективность и точность доставки, — отметил региональный директор Stena Line в России, Прибалтике и СНГ Айвар Тауриньш. — Сегодня в России в первую очередь ориентируются на перевозки грузов автомобильным транспортом «от двери до двери», которые на коротком плече действительно способствуют достижению упомянутых качеств. Однако на дальних дистанциях появляются такие лимитирующие факторы, как регулирование рабочего времени водителя (в ЕС оно отслеживается строго), ограничения магистральной инфраструктуры, малые возможности перевозки объемных партий грузов». По его словам, дальнейшее развитие российской промышленности и необходимость конкурировать с соперниками в остальном мире уже сейчас заставляют искать решения, направленные на точные сроки доставки грузов и возможность четко планировать ресурсы на всех ступенях производства. «На российском рынке мы ведем эту работу уже сейчас, предлагая готовые, работающие решения по стандартным ценам», — пояснил Айвар Тауриньш.

Подобные решения учитывают специфику движения сырья, компонентов, готовой продукции и отходов производства в таких отраслях, как автомобильная, электронная, машиностроение, а также выпуск товаров народного потребления. По словам Айвара Тауриньша, комбинированная доставка грузов без сопровождения с использованием железных дорог различной колеи (1435 мм в Европе и 1520 мм в России, Прибалтике, Финляндии) и стыковочного паромного звена дает целый набор преимуществ по сравнению с традиционной транспортировкой автотранспортом:

- доставка точно по расписанию;
- «единый билет» для транзитных перевозок и сквозная ставка;
- полуприцепы и контейнеры в любую точку Европы: выгодно и эффективно;
- известное заранее минимальное транзитное время;
- облегченная доставка негабаритных и тяжеловесных грузов.

¹ Supply Chain Operation Reference Model (SCOR).

В качестве примера подобных перевозок Айвар Тауриньш привел стандартную линию «Гётеборг (Швеция)–Верона (Италия)», на которой Stena Line вместе с железнодорожным оператором Kombiverkehr доставляет грузы по расписанию трижды в неделю с распределением по Скандинавии и Южной Европе.

Представительство паромной компании в России, СНГ и Прибалтике совместно с ОАО «ТрансКонтейнер» разработало свой продукт — линейную доставку грузов по линиям Запад–Восток (между Скандинавией и Приволжьем–Зауральем–Сибирью, с продлением на Среднюю Азию) и Север–Юг (охватывает европейскую часть Таможенного союза с выходом на Черное море). Здесь действуют те же принципы: сквозная ставка, четкое транзитное время, доступность подвижного состава.

«Эта инновационная на нашем транспортном пространстве услуга возникла в ответ на потребность грузополучателя, который ранее пользовался обычным способом доставки «завод–автотранспорт–море–железная дорога», — отметил Айвар Тауриньш. — При перевалке груз часто портился, транзитное время варьировалось, что мешало планировать загрузку производства или вынуждало создавать лишние запасы сырья».

По его словам, использование железной дороги и парома позволяет гарантировать доставку за 14 дней от Гётеборга до Самары для повагонных или контейнерных отправок и в 2 раза короче — для полновозового поезда. Простой на границе сведены к нулю, поскольку железнодорожные составы оформляются на переходах за 30–40 минут.

О компании



STENA LINE — крупнейший паромный оператор в мире, управляющий 38 судами на 22 различных маршрутах. Компания имеет более 30 терминалов, причем их большая часть находится в собственности или под управлением Stena Line. Компания удерживает значительные доли рынка во всех сегментах, в которых оперирует: грузовые и пассажирские перевозки и сервис.

По брутто-тоннажу компания занимает первое, а по количеству пассажирских мест — второе место в отрасли. В 2013 году компания обработала около 2 млн грузовых отправок, самый значительный рынок совершив на Балтике — в 5 раз, с 20 до более чем 100 тыс. отправок. Если выстроить в одну линию отправляемые из балтийских портов автомобили, то за год эта цепочка протянется от Москвы до Парижа (56 км в неделю, 2900 км в год).

В Stena Line считают новый сервис шагом к безлюдным технологиям — перемещению контейнеров, полуприцепов, кассет, ролл-трейлеров, автомобильных контейнеров или сменных кузовов swap bodies в мультимодальных цепочках без участия водителей. Эти технологии зна-





О компании



ОАО «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» — дочернее общество ОАО «Российские железные дороги» — зарегистрировано 4 марта 2006 года на базе филиала РЖД — Центра по перевозке грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер». Хозяйственную деятельность компания начала 1 июля 2006 года.

Сегодня ОАО «ТрансКонтейнер» — крупнейший российский контейнерный оператор, который располагает 46 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России. Также компания управляет контейнерным терминалом «Добра», расположенным на границе Словакии и Украины, и контролирует 50% АО «КеденТрансСервис» — ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Республике Казахстан. Кроме того, «ТрансКонтейнер» является крупнейшим в России, странах СНГ и Балтии владельцем парка специализированного подвижного состава: в его собственности находится свыше 26 тыс. фитинговых платформ и более 62 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

Акции ОАО «ТрансКонтейнер» торгуются на Московской бирже ММВБ–РТС. Депозитарные расписки на акции компании торгуются на Лондонской фондовой бирже.

чительно повысят эффективность транспорта на постсоветском пространстве и особенно в России с ее огромными расстояниями.

Модернизация промышленности России и стран СНГ, по данным Stena Line, уже вызвала изменение структуры грузов: на смену товарам широкого потребления из Китая приходят индустриальные товары, в том числе произведенные на предприятиях постсоветского пространства, завозимые из промышленных регионов Европы и Скандинавии комплектующие, технологии, промышленное оборудование.

«Ежегодный рост интермодальных перевозок по маршрутам Евросоюза составляет до 40%, — подчеркнул Айвар Тауриньш. — При этом в структуре доходов перевозчиков растет доля услуг с высокой добавленной стоимостью (складирование, консолидация, распределение, упаковка, таможенный сервис)». По его словам, это позволяет увеличить эффективность логистики в России, на которую тратится, по данным Торгово-промышленной палаты РФ, до 20% внутреннего валового продукта, или 660 млрд долл. При этом излишние затраты и простои съедают до 25% этой суммы. «Надо помнить, что и Евросоюз, и Россия ставят задачу планомерно снижать экологическую нагрузку транспорта, для чего мультимодальные технологии предоставляют самые широкие возможности, — подытожил Айвар Тауриньш. — Достаточно сказать, что один паром Stena Line принимает на борт до 200 транспортных единиц. Если их поставить в колонну, она протянется на несколько километров. Все эти грузы уходят с автодорожной сети, преодолевая расстояния быстрее и с меньшими затратами».

