



РЫНОЧНЫЕ РЕАЛИИ ТРЕБУЮТ НОВЫХ ПОДХОДОВ К УПРАВЛЕНИЮ СКЛАДАМИ

Технологии управленческой оптимизации обсудили участники обучающей конференции «Управление складом», которая прошла в Москве 17 апреля и собрала более 70 участников из разных городов России. Организатором мероприятия выступили компания PROEstate Events и НП «Российская гильдия управляющих и девелоперов», партнером стала Группа компаний TGC, реализующая в Московской области крупный проект – логопарк «Радумля», строящийся в соответствии с требованиями Европейского экологического стандарта BREAM.

Как пояснил Джон Хабетс, технический директор Группы компаний TGC, наличие сертификата BREAM – залог качества объекта для иностранных инвесторов, повышающий возможности успешного выхода девелопера из проекта. Для арендатора и управляющей компании соответствие требованиям экологических стандартов означает экономию в процессе эксплуатации и более высокое качество работы в логопарке.

По словам директора по развитию «РБ лоджистикс» Андрея Дуранина, сегодня перед управляющими логопарками стоит и несколько главных вызовов. Во-первых, рыночная ситуация диктует изменение объема бизнеса арендаторов, а значит, есть необходимость оперативной смены конфигурации площадей. Во-вторых, расширяется спектр

обязательных услуг, оказываемых в логопарке. То, что раньше считалось дополнительной услугой, например, маркировка товара, сегодня рассматривается как услуга обязательная. В-третьих, необходимо учитывать неравномерность поступлений товаров на склад. Ответить на эти вызовы помогают услуги аренды оборудования, которые сегодня развиты необычайно широко. Кроме того, логопарк может привлечь работающие на аутсорсинге бригады для разгрузки дополнительных объемов товара.

Павел Платонов, коммерческий директор «Эспро Менеджмент» отметил, что все чаще в логопарки приходят арендаторы, которым требуются нестандартные площади. Как правило, речь идет об особых требованиях к температурному режиму, системам пожаротушения, количеству доков. Задача девелопера еще на этапе проектирования объекта – заложить возможности увеличения мощностей, что поможет сэкономить время и средства в ходе эксплуатации.

В рамках конференции участники поделились опытом оптимизации складских площадей путем более эффективного использования стеллажей с разным размером ячеек для хранения различных видов товара, что позволяет сэкономить до 50% площадей. Тематами обсуждения также стали системы оптимизации OPEX, WMS-системы и юридические аспекты взаимодействия управляющей компании и арендатора: составление договора аренды, разрешение конфликтов, актуальная судебная практика.





15 апреля 2014 года в пресс-холле информационного агентства «Russia Today» состоялась пресс-конференция ГК «ЖелДорЭкспедиция», на которой топ-менеджмент компании презентовал партнерам, потенциальным клиентам и представителям средств массовой информации новую услугу «Доставка почтовых отправок», а также уникальную технологию ее осуществления.

ЖЕЛДОРЭКСПЕДИЦИЯ — НОВЫЙ ПОЧТОВЫЙ ОПЕРАТОР

В мероприятии приняли участие руководители крупнейших транспортных компаний, таких как DHL, Pony Express, Dimex, «ТРАНСЛОТ», «Еврологистика», «ТРАНС-ПЭК», «Контейнер Транс», а также крупнейшие игроки рынка дистанционной торговли, среди них компании «АББ», «Связной», «Авангард Спецдежда», «Гектор», Baby secret и другие представители заинтересованных направлений.

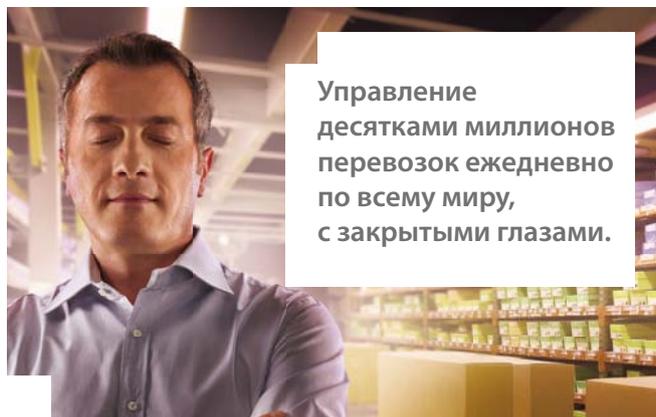
В рамках пресс-конференции гостям представили масштабный инвестиционный проект «ЖелДорЭкспедиция», реализованный компанией в рамках проекта по расширению собственной транспортной инфраструктуры — крупнейший в России распределительно-сортировочный центр. Центр «Александров» построен и запущен в промышленную эксплуатацию во Владимирской области в 2014 году и предназначен для консолидации и сортировки грузов, в том числе почтовых отправок и посылок.

По итогам мероприятия новый проект ГК «ЖелДорЭкспедиция» по доставке посылок и почтовых отправок был признан серьезным конкурентом «Почте России», а представленная уникальная система управления складом вызвала большой резонанс у участников рынка.



КРАТКАЯ СПРАВКА

ООО ГК «ЖелДорЭкспедиция» основана в 1995 году. На сегодняшний день компания является лидером на рынке автомобильных и железнодорожных грузовых перевозок, в кратчайшие сроки осуществляя доставку посылок и сборных грузов по территории России и стран Таможенного союза. Представительства ГК «Ж.Д.Э» расположены в 118 городах России и Республики Казахстан, благодаря чему осуществляются регулярные грузовые перевозки более чем в 4000 населенных пунктов страны и ближнего зарубежья. С 2013 года компания осуществляет сквозную доставку грузов из Китая, а также совместно с крупнейшими европейскими транспортными партнерами доставляет сборные грузы из стран Евросоюза и в них.



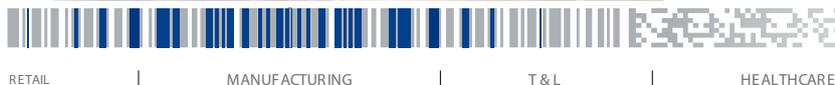
Управление
десятками миллионов
перевозок ежедневно
по всему миру,
с закрытыми глазами.

Независимо от размеров вашего склада, количества товаров на нем и перевозок, которые вы осуществляете, Datalogic может помочь достигнуть лучших результатов.

Skorpio™ X3: универсальность и превосходная производительность.



www.datalogic.com



DATALOGIC
THE VISION IS YOURS



Конференция состоялась в Москве 17 апреля 2014 года, организаторами мероприятия выступили Торгово-промышленная палата Российской Федерации и Координационный совет по Транссибирским перевозкам. Партнеры конференции – The Boston Consulting Group и ОАО «ТрансКонтейнер». Среди участников мероприятия – ОАО «РЖД», ОАО «Ростелеком», DB Schenker Logistics, Otto Group Russia, РБК Research, NISSINRUS, FarEastLandBridge, БАСФ, DEGA Group, DHL, «СВ-ТРАНСЭКСПО», «Нева-Металл», «Нордеа Банк».

Итоги II Евроазиатской конференции

«ЛОГИСТИКА В РОССИИ: КООПЕРАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИИ РАЗВИТИЯ»

ЦЕЛИ КОНФЕРЕНЦИИ — выявление потенциала логистики как системы управления, обеспечивающей использование новых ресурсов для российского экономического роста, определение возможностей логистики в производстве и предложении новых продуктов, технологий, открытии рынков, рассмотрении направления и формы кооперации и интеграции бизнес-процессов на основе логистики.

На конференции был представлен совместный доклад BCG и Комитета по логистике ТПП России «Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала», основной вывод которого заключается в том, что текущие недостатки в организации транспортно-логистического рынка становятся одним из главных сдерживающих факторов для развития российской экономики. Так, совокупные внутренние и внешние затраты на транспорт и логистику в России составляют порядка 20% ВВП, в то время как в Китае — 15%, а в странах Европы — 7–8%.

«Потенциал повышения эффективности российской транспортно-логистической системы колоссален, — отметил Андрей Тимофеев, партнер и управляющий директор BCG. — Если удастся сократить затраты национальной экономики на транспорт и логистику с те-

кущих 20 до 11% от ВВП, что является среднемировым уровнем, то страна высвободит финансовые ресурсы порядка 180 млрд долларов США».

Доклад определил 5 основных ключевых проблем сектора:

- **Низкое качество базовой услуги транспортировки.** Например, средняя скорость перевозки грузов железнодорожным транспортом в России сейчас недостаточно высока. Пассажирские авиакомпании не планируют загрузку своих грузовых мощностей при осуществлении регулярных рейсов, в силу чего грузоотправители не могут планировать свои перевозки с использованием гражданской авиации.
- **Слабое развитие транспортной инфраструктуры.** Россия инвестирует в инфраструктуру около 2,2% ВВП — существенно меньше, чем развитые и другие развивающиеся страны: например, расходы США и Китая на транспортную инфраструктуру составляют 3 и 6,1% ВВП соответственно.
- **Отсутствие качественной логистической инфраструктуры.** Россия отстает от развитых стран как по общему объему базовых складских помещений (например, в Москве на 1 жителя приходится 0,4 м² складских площадей, в то время как в Пари-

же — 5,1 м²), так и по наличию эффективно работающих мультимодальных транспортно-логистических терминалов.

- **Таможенные, тарифные и нормативно-правовые барьеры на границах.** Несмотря на некоторые усовершенствования в таможенных процедурах, срок растаможивания грузов на территории российских авиаузлов достигает 7 дней, что, например, сопоставимо со сроком доставки товара средствами автотранспорта из Амстердама до Москвы.
- **Нехватка компетенций и недостаточный масштаб бизнеса логистических компаний.** Многие грузоотправители развивают собственную базу активов, так как не могут найти внешнего логистического оператора для качественного решения своих задач при приемлемом уровне тарифов. Например, собственный автомобильный парк рознично-торговой сети «Магнит» (5,5 тыс. автомобилей) больше парка транспортно-логистической компании DB Schenker Logistics в России (200 автомобилей) в 28 раз.

В рамках мероприятия прошла панельная дискуссия, были проведены 7 специализированных сессий. На конференции выступили вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев, генеральный директор Otto Group Russia Мартин Ширер, статс-секретарь, заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов, главный аналитик РБК Research Людмила Симонова, первый заместитель генерального директора ОАО «ТрансКонтейнер» Владимир Чиснаков, председатель комитета по транспорту греко-российской торговой палаты Магдалины Кирьяку, вице-президент по развитию бизнеса в СНГ и Центральной Азии DB Schenker Logistics Уве Лойшнер и другие делегаты.

Были обсуждены, в частности, возможности интеграции региональных экономик посредством логистики с использованием информационно-коммуникационной инфраструктуры; проанализированы федеральный и региональный опыт взаимодействия с бизнесом в интересах формирования индустриально-логистических кластеров; роль логистики в процессах развития дистанционной торговли; пути формирования безбарьерной среды в интересах повышения эффективности взаимодействия участников рынка логистических услуг и оптимизации грузопотоков в евроазиатском сообществе.

По итогам конференции была принята резолюция, в которой отмечалось, что для достижения полноценной трансформации транспортно-логистического рынка в рынок логистических услуг в России необходимы совместные усилия как со стороны органов государственной власти, так и со стороны рядовых участников рынка — грузоотправителей, транспортных и логистических компаний.





Итоги 6-го РОССИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО КОНГРЕССА

ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СИСТЕМАМ (ИТС)

Конгресс прошел 21–23 апреля 2014 года в Москве при поддержке Министерства транспорта и Государственной Думы РФ, его организатором выступила Международная академия транспорта. В мероприятии приняли участие около 300 делегатов из 17 стран и более 20 регионов России. Конгресс и сопровождавшие его выставки «Доркомэкспо», «SafetyRoadsExпро», «СитиТрансЭкспо», «ТЭК России в XXI веке» проходили в выставочном комплексе «Гостиный Двор».

Мероприятие проходило под девизом «ИТС: Стратегия. Технологии. Образование». Он был выбран не случайно: анализ ситуации в России показал, что, хотя в ряде регионов имеются определенные достижения, технологии ИТС в России не нашли широкого применения для решения глобальных транспортных проблем. Отсутствие системной работы и национальных стратегических целей блокирует развитие рынка ИТС, останавливая его на уровне оказания коммерческих услуг с использованием локальных компонентов ИТС. К тому же отмечены явное отставание в образовательной сфере и ограниченный опыт подготовки студентов в данной области.

Даже в среде профессионалов до сих пор отсутствует единообразное понимание термина «ИТС», а это принципиально для последующего осмысления проблемы и выработки соответствующих действий. Для частичной компенсации этого пробела Международная академия транспорта в 2013 году перевела на русский язык и издала «Венский Манифест по ИТС. Умная транспортная политика устойчивой мобильности» и книгу «Дорога к ИТС», в которой отражены наиболее успешные примеры использования технологий ИТС.



К открытию конгресса был приурочен выпуск на русском языке сборника научных трудов преподавателей ведущих итальянских университетов — «ИТС на автомобильном транспорте. Технологии, методы и способы применения».

На пленарном заседании конгресса, секциях, конференции по безопасности дорожного движения, международной конференции с докладами выступили более 80 участников. В ходе дискуссий было акцентировано внимание, в частности, на бортовые системы ИТС и на ГЛОНАСС как самостоятельное направление в технологиях ИТС, активно реализуемое в мире.

Опыт стран Евросоюза, США, Японии и Китая показал, что в условиях рыночной экономики только единая государственная политика позволяет объединить усилия государства, его субъектов, представителей бизнеса в решении общенациональных задач в транспортном комплексе.

Участники конгресса приняли резолюцию с обращением к Комитету по транспорту Госдумы и Министерству транспорта РФ.

