ЛОГИСТИКА

Лоцманам предложили сойти на берег

Министерство транспорта РФ направило в правительство страны законопроект, которым предлагается ликвидировать в России институт негосударственных лоцманов. Ведомство настаивает на том, что частники берутся только за самую выгодную работу и не могут гарантировать бесперебойность проводки судов. Сами негосударственные лоцманы считают доводы Минтранса надуманными, а мнения участников рынка разделились.

АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВ / ИНТЕРПРЕСС / ТАСС

— правила игры —

● *В задачу лоцмана входит проведение морского или речного судна по фарватеру в порт от приемного буя до причала. В настоящее время в России работают государственные лоцманы в составе подчиненного Минтрансу ФГУП «Росморпорт» (650 специалистов, задействованных в 54 портах) и частные службы (350 человек в 15 портах). По данным «Росморпорта» выручка «государственников» составляет в год около 1,4 млрд руб., частников — 1,35 млрд руб. Предельные ставки лоцманских сборов устанавливаются Федеральной антимонопольной службой РФ. В общей цене судозахода лоцманский сбор занимает около 5%.*

Желание Минтранса ликвидировать негосударственных лоцманов и законодательно закрепить лоцманскую функцию за государственной организацией продиктовано следующей логикой. Как пояснили „Ъ“ в «Росморпорте», законодательство обязывает государство установить районы обязательной и необязательной лоцманской проводки судов в портах, но не определяет, в чьи именно обязанности входит выполнение этих операций. «Росморпорт» предлагается назначить неким гарантирующим поставщиком, который не оставит судно в одиночестве у приемного буя ни при каких обстоятельствах.

Второй аргумент — помехи непосредственно из-за конкуренции. Частные лоцманские организации, указывают в «Росморпорте», работают только в тех портах и терминалах, «где имеется возможность достижения большой прибыли». Самые доходные операции по проводке крупнотоннажных судов (стоимость одной может достигать 200 тыс. руб.) осуществляются в основном частниками, а низкорентабельные — для технического, каботажного и малотоннажного флота в малых и северных портах — переложены на госпредприятие, которое в итоге имеет большие убытки. Кроме того, «по некоторым экспертным оценкам, до 40% средств от лоцманского сбора, взимаемого частными лоцманскими организациями, расходуется не по прямому назначению», отметили в «Росморпорте».

Чиновники Минтранса пришли к выводу, что целесообразно создать единую структуру, в которую можно свести материальное обеспечение, прозрачную финансовую отчетность и, разумеется, ответственность.

Такая точка зрения близка Игорю Русу, и. о. генеральному директору «ЛенморНИИпроекта», поработавшему в свое время на топовых управленческих позициях в портовой отрасли. Он обратил внимание на то, что эффективность логистического маршрута, включающего тот или иной порт, напрямую связана с ритмичностью и бесперебойностью работы гавани: «В системе безопасности движения судов не должно быть сбоев. Лоцманское обеспечение, являясь обязательным элементом этой системы, должно быть доступно всегда и везде. Если посмотреть с точки зрения инвестора или грузовладельца, то риски минимизируются, когда за весь комплекс мер безопасности отвечает государство. Если один из элементов системы безопасности в портах переходит в частную структуру, то нет гарантии, что она в любом случае продолжит оказание своих услуг, не обанкротится и не прекратит свою деятельность».

АРТЕМ ГЕОДАКЯН / ТАСС

Министерство транспорта видит в негосударственных лоцманах успешных конкурентов

Частники хотят остаться на плаву

Директор НП «Национальное объединение лоцманских организаций» (НОЛО) Виктор Рябоконь с доводами «Росморпорта» и сторонников госмонополии не согласен: «Исходя из этой логики, стивидорные операции, особенно работы с опасными, негабаритными грузами, бункеровка и многие вещи в портах должны осуществляться только государственными организациями!» По его словам, НОЛО неоднократно предлагало Минтрансу передать негосударственным лоцманам операции во всех российских портах через механизм саморегулирования, но ведомство «отказывается обсуждать данное предложение по надуманным предлогам».

О финансовом дисбалансе, на который указывает «Росморпорт», господин Рябоконь предлагает поговорить тогда, когда будет проведен сравнительный анализ производственной и финансово-хозяйственной деятельности негосударственных и государственных лоцманских организаций. Сейчас нет отчетности, которая позволяла бы судить об удовлетворении потребностей судовладельцев в лоцманской проводке, отсутствуют показатели, характеризующие убыточность проводок по отдельным портам, а также анализ причин этой убыточности. Директор НОЛО уверен в том, что упомянутый убыток «Росморпорта» сформировался из-за «умышленно заниженных ставок лоцманского сбора, избыточного количества лоцманов и их зарплат, не соответствующих интенсивности работы и доходам компании».

Наконец, утверждения об использовании сбора «не по прямому назначению», по мнению господина Рябоконя, не имеют под собой оснований: никаких выкладок, подтверждающих это, не существует, говорит он. Согласно действующему законодательству, все лоцманские организации публично отчитываются о структуре своих расходов, размещая информацию на своих сайтах по специальным формам. В то же время НП НОЛО поддержало предложение профсоюзов лоцманов «Росморпорта» о придании лоцманскому сбору целевого характера, чтобы тем самым прекратить его использование не по прямому назначению организациями любой формы собственности.

Сам рынок морских перевозок, похоже, пока до конца не определился с тем, какая же конфигурация ему ближе. Сергей Трубицын, президент Союза морских страховщиков, отмечает, что «не всегда конкуренция приносит исключительно положительные результаты, как и монополия, которая увеличивает риск роста тарифов». Страховщиков, говорит он, в большей степени, как и судовладельцев, заботит вопрос равного доступа к качественным лоцманским услугам во всех портах России, включая северные и малодоходные порты. «Поскольку частные лоцманы в такие порты идут неохотно, стоит подумать о госдотациях или иных формах государственной поддержки»,— поделился он своим мнением с „Ъ“.

В общем, у поправок в законодательство, которые предложил Минтранс, будет явно непростая судьба. Рынок в 2,75 млрд руб. никак не может быть неинтересным.

Иван Семенов

93.6
93.6
93.6
93.6
93.6
93.6
93.6
93.6
93.6
93.6
93.6
93.6
16+ реклама
Проверка слуха КоммерсантъFM93.6

Дополненная логистическая реальность

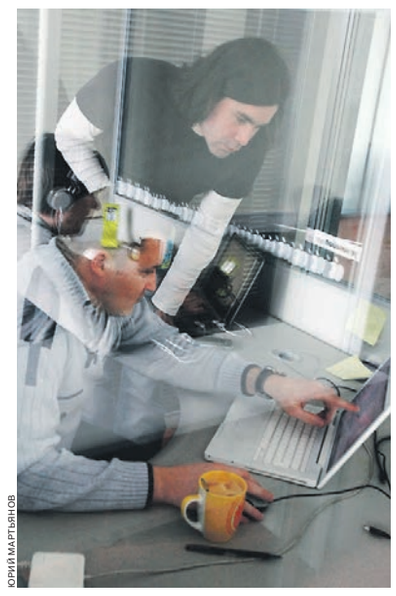
— экспертная оценка —

Сегодня, когда развитие бизнеса тесно связано с инновациями и опирается на информационные потоки, каждая компания становится технологической. Если раньше информационные технологии в значительной степени были сфокусированы на обеспечении операционной деятельности компании, то сегодня благодаря цифровой революции IT пронизывает все аспекты бизнеса и становится одним из определяющих факторов его успешного развития. Рост и трансформация бизнеса перестали быть фазой развития компании — они стали для нее нормой. Обеспечение непрерывного развития компании — основная задача IT.

Логистическую функцию никто уже не рассматривает отдельно, она превратилась в неотъемлемую часть бизнес-процесса. Примером может служить процесс приобретения товаров в интернет-магазинах. В современном мире залогом успешной работы и развития логистической компании является наличие технологий, позволяющих осуществить «бесшовную интеграцию» как с клиентом, так и с клиентом клиента. В данном случае речь идет о налаживании двунаправленных каналов информирования и взаимодействия.

Необходимо отметить высокий уровень автоматизации рынка экспресс-доставки. Это следствие как высокой конкуренции в отрасли, так и взрывного характера развития бизнеса. Мы все меньше говорим об уровне автоматизации процессов как одном из ключевых показателей. Технологичность компании определяет парадигму существования в XXI веке — в мире дополненной реальности.

К примеру, в нашей компании это организовано следующим образом. В центрах обработки и сортировки грузов применяются разные терминалы сбора данных, являющиеся основным инструментом обеспечения мобильности сотрудников. А непосредственно в курьерской доставке происходит переход на новую технологическую платформу, в основе которой набор интегрированных многофункциональных Android-устройств. Здесь используются технологии геолокации, работы с голосом и изображением, а также технологии, позволяющие осуществить необходимые финансовые операции с покупателем.


ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ

Теперь водители могут принимать срочные заказы на доставку через IT-приложения

Накопленные данные — это один из наиболее ценных активов любой компании, но основная сложность в работе с ними состоит именно в умении не только провести грамотный анализ данных, но и реализовать полученные выводы в виде набора краткосрочных и долгосрочных управленческих поручений. Последние несколько лет масштабно внедряются технологии обработки и анализа данных, которые являются составной частью информационной системы операционного управления и планирования бизнеса. Прежде всего это позволяет решать задачи повышения эффективности и качества работы, повышения удовлетворенности и лояльности клиентов.

В основе любой бизнес-стратегии должно лежать построение полноценной технологической компании. Это означает формирование нового информационного пространства, в которое будут интегрированы клиенты, партнеры, подрядчики и конечный потребитель. А перевод этой интеграции с информационного на процессный уровень можно сравнить с переходом от прилавочной торговли к самообслуживанию.

IT-стратегия компании нацелена на расширение бизнеса за счет предоставления клиентам большого набора логистических, финансовых и информационных сервисов, что позволит также внедрить комплексную программу лояльности, которая будет распространяться на юридических и физических лиц на базе пользовательского опыта.

Технологическая инновационность здесь заключается в разработке дизайна IT-решения, которое предполагает построение экосистемы на базе микросервисов и доменов данных. Она объединит операционную, интеграционную и трансакционную платформы с возможностью горизонтального масштабирования вычислительных ресурсов. Это интеллектуальная система управления, построенная на цифровой модели стандартных операционных процессов компании с использованием аппарата массового обслуживания.

Все вышеперечисленное позволит компании модернизировать и расширить операционную платформу за счет внедрения промышленного франчайзинга последней и первой миль. Опираясь на новые возможности для трансграничной торговли, которая является мощнейшим драйвером бизнеса, за счет организации сортировочных и экспортно-импортных хабов в разных странах мира.

Промышленный франчайзинг предполагает не интеграцию партнера, а включение в периметр операционной платформы с предоставлением ему всего необходимого инструментария и сопровождения, что позволит сделать процесс для компании и партнеров прозрачным, эффективным и управляемым.

Сергей Климаш,
директор по информационным технологиям SPSR Express