

Пострелиз, Москва, 13 декабря 2016 года

13 декабря состоялся круглый стол **«Логистика как фактор эффективности. Международный опыт в интересах российского бизнеса»**, организованный ИД **«Коммерсантъ»**.

Среди рассматриваемых тем — логистика как фактор эффективности российского бизнеса, тренды развития международной торговли, критерии успеха российских компаний на новых рынках, текущее состояние транспортной инфраструктуры и ее развитие.

В качестве модератора круглого стола выступил **Сергей Яковлев, шеф-редактор АО «Коммерсантъ», главный редактор газеты «Коммерсантъ» и сайта kommersant.ru**. Сергей представил участников дискуссии и передал слово Люку Надалю, председателю совета директоров GEFCO, который открыл круглый стол приветственной речью. С 1949 года GEFCO работает в автомобильной индустрии и с 2003-го — в России. «Каждые 70 секунд идет поставка, потому что все должно приходиться на заводы вовремя. Поэтому цена автомобиля 1980 года в текущей валюте такая же, как сегодня. Только сейчас за ту же цену вы получаете лучше автомобиль, чем те, что производились 30 лет назад. Это означает, что автомобильная индустрия может действительно стереть инфляцию, которая накопилась за последние 30–40 лет».

О том, какое влияние на международную торговлю оказывают изменения курсов валют и введенные санкции, рассказал **Ермолай Солженицын, старший партнер, McKinsey & Company**. По его мнению, эти факторы имеют самое непосредственное влияние как на конкурентоспособность экспорта, так и на падение покупательской способности. Пока внутреннее потребление и импорт падают, экспорт растет. В своем докладе Е. Солженицын осветил проблемы логистики по разным типам грузов и заключил, что сейчас логистика играет куда более важную роль, чем средство перевозки от А до Б, компаниям необходимо развивать IT-функцию и предоставлять более функциональный продукт.

Продолжил тему **Анатолий Мещеряков, статс-секретарь—вице-президент, ОАО РЖД**. Достаточно острыми вопросами для РЖД являются, какие дополнительные услуги можно предложить клиенту и каким образом оптимизировать собственные расходы. В рамках глобализации рынков уже сейчас РЖД сталкивается с крупными игроками, которые имеют не только железнодорожную инфраструктуру, но и логистическую. «И как бы ты ни представлял на мировом рынке свои услуги, тебя, возможно, при транзитных перевозках могут вообще не заметить».

Почему в России железные дороги не могут пока перетянуть на себя должный процент перевозки грузов у автодорог? «Причин масса», — утверждает **Алексей Безбородов, генеральный директор, InfraNews**. В связи с серьезной кастомизацией появляется очень много малых партий грузов, которые наши железнодорожные станции не в состоянии быстро обработать, а если и начнут, то это будет стоить дорого.

Регуляторную тему затронул **Антон Кудасов, директор департамента торговой политики, ЕЭК**. Уже более 20 лет существует проблема консерватизма внешнеторговой политики на пространстве ЕАС. К сожалению, пока приняты лишь самые первоначальные меры либерализации внутренней торговли, не решены многие вопросы. Необходимость заключения соглашения о свободной торговле была подменена присоединением к ВТО. «Это определенный “клубный пиджак” или “клубная карта”, но это не доступ на внешние рынки». Однако, отметил Сергей Яковлев:

«Процесс движется, и сколько он будет еще идти, значит, столько мы будем обсуждать».

Следующим взял слово **Иннокентий Алафинов, член правления, «Российские автомобильные дороги»**, который рассказал о преимуществах появления коридора Европа—Западный Китай для России: «Этот коридор дает большую синергию с точки зрения межрегиональных связей и с точки зрения потребления и переработки как грузов, отправляемых из России в Китай, так и наоборот. Возрастает возможность безопасно, быстро, качественно доставить грузы и тем самым развить межотраслевую кооперацию и, главное, межрегиональную. Мы настроены очень оптимистично в этом направлении».

Проблематика доставки, логистики на внешние рынки, ключевая, озвучиваемая экспортерами. О пилотных проектах Российского экспортного центра рассказал **Константин Евстюхин, директор по сопровождению экспортных проектов**. Сейчас выработан комплекс предложений в правительство, во-первых, по понижению стоимости логистики, во-вторых, по финансовой поддержке поставок.

О логистике с точки зрения крупных производителей побеседовали **Андрей Варичев, генеральный директор, УК «Металлоинвест»**, **Игорь Нечаев, член совета директоров, директор по логистике в России и СНГ, МХК «ЕвроХим»**, **Сергей Смецкой, генеральный директор, «Газпромнефть-Снабжение»**, и **Денис Илатовский, директор по логистике, СУЭК**. А. Варичев отметил помощь российских железных и автомобильных дорог, авиационного сообщения в организации перевозок, но высказал пожелание, чтобы все было в большем предложении и чуть-чуть быстрее работало. И. Нечаев сделал акцент на проблеме качества доставки. Любому клиенту важно, чтобы товар был доставлен точно в срок и в оригинальной упаковке производителя. С. Смецкой признал, что за последнее время «Газпромнефть» поменяла отношение к сорсингу, наметилась тенденция на оптимизацию цепочек поставок по затратам и по срокам, поэтому «нефтянка» нуждается в хороших партнерах. Д. Илатовский рассказал, что изменилось в логистике за последние пять лет, так, в нашей стране на 1% увеличивается вес поезда в год. Но самое главное — это изменение в подходах к тарифным решениям, совместный поиск технологий.

Итоги круглого стола подвел **Люк Надаль**. Стоимость логистики в России составляет плюс-минус 20% от ВВП, для сравнения, в Европе и Америке — 7%. Можно ли улучшить ситуацию? Конечно, да. В этом контексте GEFCO не будет строить инфраструктуру, железную дорогу и дороги, но будет использовать существующую гораздо лучше, чем она используется сейчас.

«На фоне инфляции, девальвации всех мировых валют логистика борется с этими явлениями сильнее и эффективнее, чем усилия центральных банков ведущих стран. Логистика делает труд, делает товары дешевле. Это наиболее эффективный путь бороться с удешевлением валют», — заключил Сергей Яковлев.