



Цветные тематические страницы №9–12 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Распространяются только в составе газеты.

Логистика

Вторник 29 мая 2018 №91 (6329 с момента возобновления издания)

nprav.kommersant.ru

10 | РЖД тестируют новый способ перевозки зерна

10 | Будут ли грузовые компании внедрять цифровые технологии

11 | Отложенный спрос и подъем активности потребителей стимулируют рынок лизинга

Низкий уровень IT-обеспечения логистических процессов — один из главных конкурентных проигрышей России на глобальном рынке транспортных услуг. Очевидно, что страна могла бы зарабатывать гораздо больше на перевозках коммерческих грузов, в том числе через свою территорию, если бы многие процедуры не осуществлялись до сих пор «вручную». Прежде всего в этом нуждается главный транспортный актив России на рынке евроазиатского грузового транзита — железнодорожная система, которая сегодня активно предлагает себя требовательным зарубежным клиентам.

Сила в цифре

— IT-технологии —

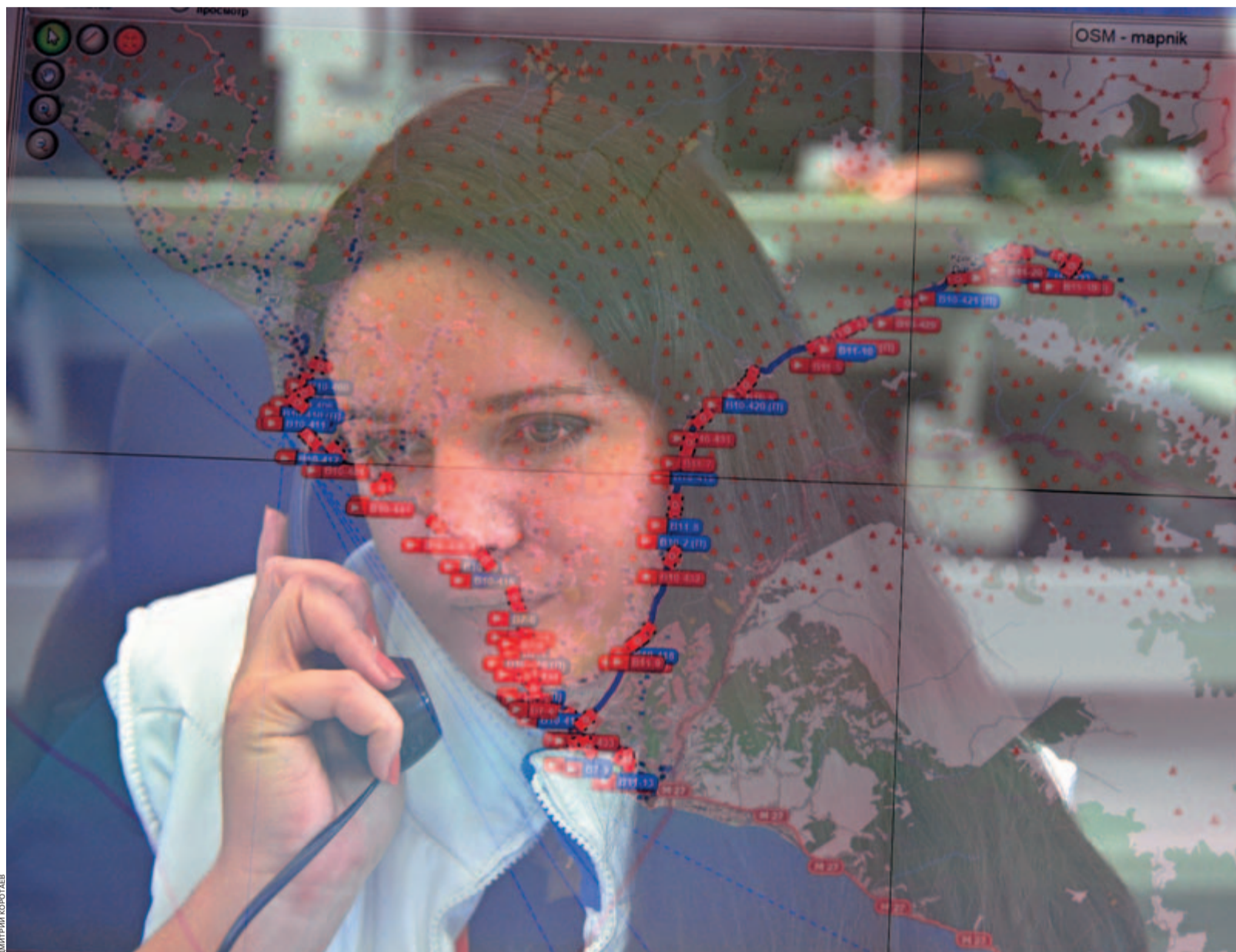
По электронным рельсам

Заявления главы ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олега Белозерова, сделанные в начале года, не оставляют сомнений в том, что монополия всерьез намерена заниматься цифровизацией отрасли. «Мы уже сейчас оцифровали ряд процессов и в рамках использования электронных алгоритмов получаем определенный экономический эффект», — пояснил господин Белозеров. — Считаем, что в течение четырех лет вся железная дорога может быть переведена в цифру и станет возможным применять на ней технологии блокчейна и предиктивных, основанных на прогнозе моделей работы».

Впрочем, звание лидера в цифровизации российской экономики нужно еще заслужить. Сегодня, как отмечают участники рынка, железнодорожная система ЭТРАН, без подключения к которой отправить вагон по железной дороге практически невозможно, пока с трудом интегрируется с современными IT-системами управления бизнесом клиентов. Это как минимум заставляет грузоотправителей выделять специальный штат сотрудников, имеющих доступ к информационным ресурсам ОАО РЖД и уполномоченных с ней работать. В ОАО РЖД эти проблемы знают и анонсируют значительные инвестиции в оптимизацию собственной IT-платформы в ближайшее время.

Отечественные железнодорожные операторы уже активно инвестируют в информационное обеспечение своей деятельности. В прошлом году крупнейший в России оператор железнодорожного подвижного состава «Первая Грузовая Компания» (ПГК, входит в UCL Holding Владимира Лисина) с объемом перевозок почти 180 млн т в год заключила соглашение о внедрении инноваций с одним из ведущих мировых разработчиков корпоративных IT-решений — компанией SAP.

Как пояснили в пресс-службе SAP, на базе продуктов компании будет создана централизованная система управления основной деятельностью ПГК — оперированием грузовыми вагонами. Платформой проекта стала SAP S/4HANA, а также решения SAP Transportation Management и SAP CRM. На их основе сотрудники ПГК в режиме реального времени смогут анализировать данные о дислокации вагонного парка, уровне себестоимости перевозок и о сроках доставки грузов.



Комплексную автоматизацию логистики в России могут себе позволить пока только крупнейшие компании

В ПГК сравнивают свою информационную систему с «ДНК операторского бизнеса». Учитывая объемы разнообразной информации, которую приходится анализировать железнодорожной компании, оперирующей парком из 121 тыс. грузовых вагонов по всей территории России и других сопредельных стран с шириной колеи 1520. Успешная реализация проекта действительно может стать прорывом для отрасли.

Только железнодорожная сеть ОАО «РЖД» насчитывает около 5 тыс. станций, открытых для грузовой работы, 85 тыс. км магистральных железнодорожных путей и около 60 тыс. км промышленных подъездов веток, по которым грузовой и

порожний подвижной состав попадает непосредственно на предприятия. При этом оператор должен знать, где и в каком состоянии находится каждый вагон. Эта информация должна оперативно поступать в соответствующее подразделение к нужному сотруднику. Также эта информация необходима и заказчикам услуг железнодорожного оператора — грузовладельцам, которые ждут доставки своего груза точно в срок.

Очевидно, что эффективно распределить информационные потоки такого объема сложно без помощи современных IT-технологий, причем цифровизация отдельных элементов системы управления зачастую не дает того экономического эффекта, который можно получить от построения комплексной IT-системы на предприятии. Например, ПГК заинтересована в том, чтобы постоянно мониторить

ситуацию по отправке груза любого клиента и оперативно принять решение. «Мы должны быть уверены, что независимо от вида услуги для клиента она будет предоставлена ему в полном объеме и на самом высоком уровне сервиса», — отмечают в ПГК.

Интернет вагонов

В SAP также отмечают, что перед железнодорожной отраслью всего мира сегодня стоят непростые задачи. Глобализация товарных поставок, ужесточение конкурентного давления со стороны других видов транспорта, необходимость перехода на модель оказания услуг по принципу клиентоориентированного сервиса.

«Справиться с вызовами рынка помогут решения в области управления внутренними процессами предприятия и современные технологии на базе интернета вещей и искус-

ственного интеллекта», — считает заместитель генерального директора SAP CIS Андрей Горяинов.

По его словам, с помощью интернета вещей можно проводить удаленный мониторинг и диагностику подвижного состава и отдельных грузов в вагоне. «Это могут быть данные о температуре буксового узла, состоянии поверхности катания колесной пары или тормозной магистрали», — рассказывает Андрей Горяинов. — IoT-технологии можно использовать для управления железнодорожной сетью и инфраструктурой, для планирования ремонтов подвижного состава, для контроля за соблюдением условий перевозки, сроков доставки грузов».

Но пока в России очень мало крупных транспортных компаний федерального масштаба, которым по карману дорогостоящие решения от мировых грандов IT-индустрии. Боль-

шинство отечественных компаний разрабатывает IT под себя или вовсе самостоятельно под отдельные конкретные задачи, что требует относительно меньших, но тоже немалых инвестиций.

Разработкой собственных IT-платформ целесообразно заниматься и отечественным 3PL-операторам, у которых, как правило, нет собственных транспортных активов, но спектр решаемых задач требует не меньшей информатизации. В компании «РЖД Логистика», которая активно берет на аутсорсинг логистику крупных промышленных предприятий, разработали и внедрили собственный IT-продукт «РЖДЛ-Навигатор», который помогает управлять движением на железнодорожных путях крупных заводов.

«Такое решение позволило нам существенно оптимизировать логистические цепочки, а также предоставить компаниям-клиентам серьезную экономию затрат и повысить прозрачность операций с сохранением истории перемещения вагона», — пояснил заместитель гендиректора компании Максим Захаров.

Сегодня в «РЖД Логистике» работают над внедрением интернета вещей и видеоаналитики. Разработанная компанией система сможет распознавать номера железнодорожных вагонов при подаче на пути общего пользования и анализировать информацию о них в информационной системе. Это позволит избежать издержек, связанных с «человеческим фактором», и возможных пропусков вагонов или составов, возрастет скорость получения данных клиентом. Кроме того, появится возможность сверять «бумажные» данные с фактически выходящими вагонами с путей предприятия на магистральную станцию.

Первые тесты этой системы компания планирует провести в ОЭЗ «Алабуга» и по их результатам определить эффективность новой технологии. «Если коэффициент распознавания подвижного состава будет достаточно высоким, мы начнем целенаправленно внедрять это решение», — пообещал Максим Захаров.

На машине быстрее

Наиболее активно IT-технологии в России внедряют отечественные автотранспортные компании, а крупным перевозчиком сборных грузов без них и вовсе не обойтись. Один из лидеров рынка, компания «Деловые линии», с самого первого дня работы занимается автоматизацией своих операционных процессов, с10

E-commerce: светлое будущее или упущенные возможности?

— экспертное мнение —

Российская транспортно-логистическая система может стать одним из ключевых драйверов развития экономики России на ближайшие десятилетия. Но только в том случае, если правительство и бизнес-сообщество сумеют воспользоваться существующим сегодня окном возможностей. Окно это, как всегда, не будет открытым вечно, считает председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли БОРИС РЫБАК.

Бурный рост электронной торговли как на внутреннем рынке, так и на трансграничном привел к тому, что идущие в нашу страну грузовые потоки растут невиданными темпами. Более того, кажется, что транзитные потоки из Юго-Восточной Азии (ЮВА) в Европу снова стали проявлять определенный интерес к трансконтинентальной наземной доставке через Россию. Надо сказать, что до недавнего времени международные грузоотправители практически не рассматривали наземный вариант транспортировки через Россию из-за сроков доставки (более месяца!), низкой надежности и ставших уже всемирно знаменитыми сложностей таможенного оформления. И хотя уже несколько десятилетий над головами россиян идет мощный, устойчивый грузопоток авиационной экспресс-доставки из ЮВА в еврозону, приносящий относительно небольшой, но устойчивый приход «пролет-

ных» денег, на земле все было по-кладбищенски спокойно. Так что же меняется?

Мир превращается в глобальный кибергипермаркет. Формирующаяся в настоящее время поведенческая модель заказчика «интернет-поколения» (и в B2C-, и в B2B-сегментах торговли) требует практически немедленного получения заказов вне зависимости от того, где расположен поставщик. Взрывной рост электронной торговли потребовал радикального развития каналов дистрибуции розницы и ведет к серьезной трансформации, если не к революции, в глобальной транспортной логистике.

Среди основных требований, которые электронная торговля накладывает на каналы доставки, — радикальное снижение стоимости и времени доставки, полная и своевременная информация о местонахождении товара и мгновенное таможенное оформление.

Под влиянием этих требований поставщики отказываются от услуг «классических» фрейт-форвардеров в пользу каналов дистрибуции, основанных на быстрых и эффективных ИТ-платформах, предоставленных ведущими игроками интернет-торговли и выстроенных под эти платформы логистических решений. Ведущие компании экспресс-доставки, включая UPS, DHL, FedEx, а также недавно созданные SF Express и Cainiao в Китае, Amazon в США, переориентируются на обслуживание потоков интернет-торговли.

Россия является самой крупной страной в Европе по количеству пользователей интернета: более 84 млн человек ежемесячно посе-

щают сеть. Вместе с тем уровень проникновения интернета в России остается на уровне существенно более низком, чем в развитых странах, — всего 70,4%. Здесь еще есть потенциал роста.

Объем рынка интернет-торговли в России после стремительного скачка в 2016 году, когда он вырос на 21% по сравнению с 2015-м и составил 920 млрд руб., в прошлом году замедлился до 8,7%, но все же приблизился к отметке 1 трлн руб. Число онлайн-покупателей ежегодно увеличивается на 10–15%. По оценкам eMarketer, в 2017 году 30% населения совершали онлайн-покупки, что на 5% больше, чем годом ранее. Ожидается, что доход от электронной коммерции в ближайшие пять лет продолжит расти темпами 8,4% в год и в 2022 году превысит 1,4 трлн руб.

Количество входящих международных отправок с товарным вложением продолжает расти колоссальными темпами. В 2016 году их количество увеличилось на 73% (в то же время количество заказов на внутреннем рынке выросло лишь на 6%) и составило 233 млн отправок. По результатам 2017 года число отправок превысило 400 млн, а объем трансграничной торговли составил более 400 млрд руб., что на 25% больше результатов 2016-го.

Сложившаяся ситуация создает очень интересные возможности для транспортно-логистического комплекса страны. Если бы российские железные дороги и почта с их расположенными вдоль Транссиба логистическими центрами смогли обеспечивать устойчи-

вую транспортировку посылок электронной торговли и аналогичных, как говорят на железной дороге, генеральных грузов по Транссибирской магистрали из Приморья и Дальнего Востока страны в центральную Россию, а логистические и автотранспортные компании — дальнейшую дистрибуцию грузов по стране и в Европу, это не только бы в разы увеличило приток платного груза в страну, но и расчистило путь для транзитной транспортировки десятков миллионов тонн грузов из Юго-Восточной Азии в Европу, которые сегодня идут морем в обход России.

Так как транспортировка подобных грузов — как транзитных, так и идущих в страну — достаточно высокомаржинальная услуга, все участники процесса будут устойчиво получать достаточные средства для дальнейшего развития своего транспортно-логистического бизнеса. Более того, в государственном бюджете будут поступать существенные средства в виде таможенных сборов и налоговых поступлений.

В силу сложности задачи, связанной с необходимостью комплексного анализа многомерных экономических моделей и еще более неопределенными политическими факторами, никто и никогда корректно не считал возможные доходы от потенциального транзита грузовых потоков через Россию. Однако даже поверхностный анализ, проведенный несколько лет назад специалистами авиационной группы компаний «Волга-Днепр», показывает, что уровень этих доходов может превышать \$100 млрд в год, что



Борис Рыбак считает, что взрывной рост электронной торговли приведет к трансформации мировой логистики

сопоставимо с доходами, получаемыми от продажи углеводородов.

Такой объем поступлений — вполне достаточная причина для того, чтобы по-современному развить транспортную инфраструктуру, причем в первую очередь интенсифицировать строительство и поддержание в качественном состоянии дорожной сети, которая наряду с железной дорогой становится важнейшим элементом транспортно-логистической системы страны. с12

ЛОГИСТИКА

Зерно засыпают в контейнеры

В условиях роста урожая зерна и дефицита профильных вагонов железнодорожники тестируют возможность его перевозки в контейнерах. В ОАО РЖД преимущества такого решения видят в высокой скорости, доставке «от двери до двери» без перегрузок и надеются в результате перетянуть часть грузов с автотранспорта. В отрасли отмечают высокую стоимость этих перевозок и отсутствие специальной инфраструктуры. Но эксперты полагают, что при текущей конъюнктуре рынка зерна и вагонов идея железнодорожников может оказаться перспективной.

— перевозки —



В конце апреля ОАО РЖД отправило первую опытную партию зерна в четырех контейнерах из Самарской области в Санкт-Петербург, сообщает газета «Лудок». Перевозка стала частью программы переключения грузов с альтернативных видов транспорта, поясняют в Куйбышевском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания ОАО РЖД (ЦФТО). По словам начальника филиала Игоря Хахулина, урожай зерновых в регионах Куйбышевской дороги растет и в условиях дефицита зерновозов перевозка в контейнерах становится востребованной. Кроме того, весной в ряде областей вводятся временные ограничения на движение автотранспорта с превышением предельно допустимых нагрузок на ось.

В ОАО РЖД уточнили, что опыт перевозки зерна в контейнерах уже существует, как и в других типах вагонов. Так, в Федеральной грузовой компании (ФГК, дочерняя структура ОАО РЖД) рассказали, что с марта перевозят зерно насыпью в полувагонах. Объемы отправок невелики, поскольку это лишь один из способов ликвидации локального дефицита, отмечают в ФГК, добавляя, что цена перевозки вполне конкурентоспособна с таковой в хопперах.

Другие клиенты, заверили в ФГК, не страдают. Операторы, использующие хопперы, ситуацию не комментируют. В ОАО РЖД отмечают, что контейнерная отправка позволяет осуществлять перевозку с более высокой скоростью, «от двери до двери» и без необходимости перегрузки в пути следования. Погрузка зерна на железных дорогах быстро растет, в январе — апреле — на 45,5%, до более 9,8 млн т. Еще активнее увеличивается экспорт — на 73%, до 6,3 млн т. Лидерами по отправки стали Саратовская, Курская, Тамбовская и Волгоградская области. Причем железнодорожники, несмотря на дефицит парка, активно привлекают эти грузы: с октября ОАО РЖД ввело скидку 10,3% на экспортные перевозки пшеницы, ржи, овса, ячменя, кукурузы, риса, гречихи, бобов, гороха, фасоли и т. д. в собственном подвижном составе и контейнерах со станций в границах ряда областей через российские порты (действует до 30 июня).



Источником на рынке отмечает, что опыт ОАО РЖД не уникален: в мире в контейнерах перевозится около 1% зерновых — там, где есть соответствующая инфраструктура. Однако, уверяет собеседник, парк хопперов сегодня позволяет полностью обеспечить отрасль перевозками и «достаточно, с уклоном в профицит». Глава аналитического центра «Совэкон» Андрей Сизов уточняет, что компании жалеют на нехватку хопперов с августа 2017 года, но основная проблема — в невозможности быстрого оборота вагонов из-за ограничений в портах. В контейнерах, добавляет эксперт, перевозятся не только культуры — нут, горох и т. д., это относительно небольшие объемы. По его данным, при прочих равных контейнерная перевозка зерна на тонну значительно дороже обычной.

В то же время, добавляет глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, стоимость использования хопперов растет (во втором квартале ставки превышают 2,3–2,5 тыс. руб. без НДС в сутки), а в некоторых регионах сохраняется нехватка зерновозов даже для тех, кто готов платить высокую цену. Резервы, связанные с возвращением на рынок хопперов, задействованных в перевозках минудобрений, исчерпаны, а высокая стоимость типовых (от 2,7 млн руб. без НДС) и инновационных (от 3,3 млн руб. без НДС) хопперов ограничивает возможность расширения парка, отмечает господин Бурмистров. По его мнению, в таких условиях использование контейнеров для экспорта зерновых может стать перспективным, особенно с учетом профицита профильных мощностей в российских портах.

Анастасия Веденеева

Сила в цифре

— IT-технологии —

которые с развитием компании постоянно усложнялись, рассказал гендиректор компании Фарид Мадани: «Теперь нам не обойтись без трекеров, систем контроля за движением груза и управления складами. Многие технологии создаются с нуля или адаптируются под российские реалии и наши нужды. Например, система управления автопарком (TMS) разработана специально для работы в наших географических условиях с широкой протяженностью с запада на восток». Главная выгода для клиента — оперативность доставки груза за счет оптимизации логистики.

В числе последних нововведений в «Деловых линиях» — системы математического моделирования отношений с клиентами, в том числе потенциальными, а также обработка Big data, что позволяет еще больше оптимизировать бизнес клиента. «Например, на массиве данных мы можем спрогнозировать, сколько и какого груза понадобится в той или иной точке. Для перевозчика это явная оптимизация расходов и времени, для клиентов — удовлетворение потребностей наилучшим образом, то есть в нужном объеме и в нужный срок», — говорит Фарид Мадани.

В компании утверждают, что благодаря автоматизации и цифровым технологиям эффективность и скорость перевозок и обработки грузов увеличились на 30%, что оправдывает инвестиции в IT. «В конечном итоге от наших вложений в технологические платформы выигрывают наши клиенты, которые оценивают удобство взаимодействия и разнообразие спектра предлагаемых сервисов», — считает гендиректор «Деловых линий».

Объем инвестиций перевозчиков в информатизацию, как правило, зависит от актуальности решаемых задач, которые подчас меняются каждый год или чаще, отмечает Фарид Мадани. «Еще пять лет назад инвестиции «Деловых линий» в IT были меньше, но приносили большой маржинальный эффект. Сейчас проектов стало больше, стоимость IT-решений подорожала, а хорошей маржинальности можно добиться только при успешной реализации всего комплекса поставленных задач или большинства из них», — отмечает он. Компания, по словам ее гендиректора, сейчас «присматривается» к концепции «физического интернета», которая подразумевает унификацию тарифов для перевозки товаров, создание единых распределительных центров и маршрутов движения для всех игроков рынка.

Виктор Попов

«Парк на полигоне Горьковской железной дороги можно считать оптимальным»



— интервью —

Готовы ли железнодорожные операторы к внедрению цифровых технологий, удалось ли компаниям адаптироваться к запрету на продление срока службы подвижного состава и какие новые возможности появляются для движения железнодорожного транспорта в Приволжье, рассказывает директор Нижегородского филиала Первой грузовой компании (ПГК) Тарас Залужный.

— Недавно РЖД заявили о том, что начинают активно заниматься цифровизацией производственной деятельности. Будут ли железнодорожные операторы встраиваться в этот процесс, на каких условиях, готовы ли они к переходу на цифровые технологии?

— Операторы грузовых вагонов намерены участвовать в этом процессе. Например, в прошлом месяце мы заключили с дочерней компанией РЖД — «Цифровая логистика» соглашение о сотрудничестве в области информационных технологий на железнодорожном транспорте. Согласно этому документу, мы будем совместно расширять функционал электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ПГ) и оперативно обмениваться данными для развития сервиса.

Кроме того, ПГК развивает собственные информационные сервисы. Мы запустили «Личный кабинет клиента», в кото-

ром грузоотправители и грузополучатели могут отслеживать перемещение своего груза в режиме онлайн. Внедряется также система электронного документооборота, которая поможет существенно повысить скорость обмена документами, что положительно отразится на качестве взаимодействия с партнерами. Конечно, новинкой это сегодня уже не является, но необходимо для ускорения процесса оборота вагонов и экономии времени.

Кроме того, в прошлом году ПГК начала работу по переходу на платформу SAP (программное обеспечение для компаний) для автоматизации бизнес-процессов по управлению вагонами. После внедрения этой системы компания повысит скорость обработки информации, а также получит возможность принимать решения на основе более глубокого анализа оперативных данных.

— Железнодорожные компании пытаются оптимизировать свою работу, а грузоотправители испытывают нехватку вагонов. Это результат оптимизации или отголоски запрета на продление срока службы подвижного состава, введенного в 2016 году?

— Да, введенный два года назад запрет продолжает влиять на количество подвижного состава на сети, в том числе и в нашем регионе. Единственным видом подвижного состава, получившим право на продление срока службы, стали платформы. В результате их модернизации спектр грузов, которые можно перевозить на платформах, расширился. В этом смысле 2017 год стал переломным: если раньше мы грузили по 30–40 платформ в месяц на Горьковской железной дороге, то в апреле 2018 года план составлял 170 платформ, а заявки на платформы достигли 200 единиц.

— Сколько сейчас единиц в парке подвижного состава ПГК и как компания справляется с последствиями запрета на продление срока службы?

— Сегодня в управлении ПГК — более 120 тыс. единиц подвижного состава. После введения запрета некоторые эксперты полагают, что оставшегося парка не хватит, и операторы будут активно покупать новый подвижной состав. Но если бы это произошло, мы опять получили бы брошенные, простаивающие поезда на путях. Такая ситуация не приносит пользы никому: ни грузоотправителям, ни грузополучателям, ни операторам, ни РЖД. В результате операторы пошли по пути увеличения эффективности работы того состава, который у них есть. И сегодня парк, эксплуатирующийся на полигоне Горьковской железной дороги, можно считать оптимальным.

— Получается, что введение запрета, которым поначалу были возмущены все участники рынка, помогло оптимизировать рабочие процессы, убрать лишние парк и эффективнее использовать то, что осталось?

— По оценке ПГК, если сократить простой полувагона на одни сутки, то парка вполне хватает для обеспечения всех заявок грузоотправителей. В нашей компании, в свою очередь, составили производственные циклы каждого типа вагона. Если приводить данные по тем же полувагонам, то анализ показал, что в грузеном состоянии они находятся всего 30% времени, остальные 70% приходится на простой под погрузкой, выгрузкой или в ремонте. И вот эти 70% времени говорят нам о том, что еще есть резерв для работы.

— Какие методы применяют железнодорожные операторы, чтобы повысить эффективность использования подвижного состава?

— Кроме реализации внутренних программ, направленных на повышение производительности подвижного состава, специалисты Нижегородского филиала ПГК всегда прислушиваются к пожеланиям грузоотправителей. Например, нам поступила заявка от нашего ключевого партнера — компании «Мордовцемент». Выяснилось, что им приходится совершать лишние маневры с нашим подвижным составом: во время выработки вагонов мы были вынуждены отправлять их для ремонта на длинные расстояния, что приводило к лишним затратам. Тогда наш филиал и «Мордовцемент» договорились, что предприятие будет формировать группы вагонов на своей станции, а мы — направлять туда мобильную бригаду, которая будет решать вопросы с ремонтом вагонов на месте. Это сократило количество маневровых работ, оборот вагонов и время их простоя в ремонте. И самое главное — мы своевременно обеспечиваем подвижным составом предприятие, что особенно важно в период пиковых погрузок, который начинается в мае и продолжается до глубокой осени. Благодаря этому решению в 2017 году простой вагонов на путях «Мордовцемент» сократился почти на 20%, до 2,7 суток.

— Еще одно новое решение — услуга express exit route. Она подразумевает формирование срочного отправительского маршрута на железнодорожных путях. Впервые мы использовали этот метод в ян-

варе-феврале 2018 года, когда Выксунскому металлургическому заводу срочно потребовались два состава под погрузку. Предприятие готово было оплатить железнодорожный тариф за маршрут, если мы снимем составы с Западно-Сибирской железной дороги и с Новолипецкого металлургического комбината и подадим их в Выксу в течение суток. И нам удалось это сделать. Эта новая услуга говорит об уровне сервиса, который мы сегодня можем предложить нашим партнерам.

— «Евроцемент групп», куда входит «Мордовцемент», РЖД и ПГК в 2017 году подписали регламент взаимодействия. Зачем он был подписан и какие условия работы закрепил между вами?

— Подписанный регламент предполагает для каждой из сторон выполнение требований, которые идут сверх договорных отношений между РЖД и «Евроцемент групп», а также между ПГК и «Евроцемент групп». Одно из них как раз касалось работы мобильной бригады, которая должна выезжать к месту ремонта вагонов. Для этого «Мордовцемент» должен накопить у себя не менее 15 вагонов, ПГК берет на себя обязательства поставки вагонов на предприятие в пиковые нагрузки, а РЖД обязаны подобрать вагоны по направлениям на станции Канаш. Этот регламент и опыт филиала по созданию мобильных бригад отлично зарекомендовали себя, компания планирует внедрить их в работу и в других филиалах.

— С какими результатами Нижегородский филиал ПГК закончил 2017 год? Отразился ли на объемах перевозки промышленного производства в регионе?

— Нижегородский филиал второй год работает с ростом объемов перевозок. В 2016 году мы нарастили объем погрузки на 13%, до 3,8 млн тонн грузов, а в 2017 году — на 26%, до 4,7 млн тонн. По итогам прошлого года наибольший рост зафиксирован при перевозках удобрений — почти в четыре раза. Перевозки промышленных товаров выросли на 53%, цемента и строительных грузов — на 52%, сахара — на 29%, комбикормов — на 28%. Погрузка лома черных

металлов увеличилась на 10%, а черных металлов — на 6%. В первом квартале 2018 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года в 11 раз выросла перевозка торфа, вдвое — перевозка промышленного сырья, на 70% — строительных грузов, на 66% — черных металлов. При этом рост перевозок наблюдается по всем видам подвижного состава — это и крытые вагоны, и полувагоны, и платформы. Единственное снижение в 2017 году было зафиксировано при перевозке нефтепродуктов, которое было вызвано объективными причинами. «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез» проводил плановую остановку установки каталитического крекинга, что повлияло на объемы отгрузки. В целом по итогам 2017 года доля ПГК на Горьковской железной дороге составила 18%, увеличившись за год на 3%.

— Меняется ли география поставок грузов?

— По крупным грузоотправителям, с которыми мы работаем уже не первый год, география поставок не менялась. Выксунский металлургический завод ведет основную отгрузку к местам строительства крупных газопроводов — «Турецкий поток», «Северный поток-2». «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез» отправляет продукцию в сторону города Высок, откуда осуществляет экспортные поставки. Кроме того, предприятие работает на внутренний рынок. Сейчас оно увеличивает выпуск светлых нефтепродуктов, в частности самолетного топлива. Эти поставки идут на Московскую железную дорогу, на станцию Космос. «Мордовцемент» отгружает продукцию в регионы Северного Кавказа, Москву и Московскую область и целый ряд других регионов.

Еще одним новым направлением стала перевозка торфа по маршруту от станции Шарья в Костромской области до станции Игитино в Кировской области. На этом направлении разработан график движения сборных поездов и зонных локомотивов, благодаря чему перевозка торфа увеличена со 100 до 300 вагонов в месяц.

Беседовал Андрей Ретин

COMPANY PROFILE

ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ

Первая грузовая компания — крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, международная — подразделением в Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.

Нижегородский филиал ПГК действует на сети Горьковской железной дороги, в зоне ответственности которой находятся 13 субъектов РФ: шесть республик (Мордовия, Чувашия, Удмуртия, Татарстан, Марий Эл, Башкортостан), шесть областей (Владимирская, Нижегородская, Кировская, Свердловская, Рязанская, Ульяновская) и Пермский край.

ЛОГИСТИКА

Автолизинг упрощается

Растущий рынок лизинга легковых и грузовых автомобилей, несмотря на преобладание на нем розничных сделок, привлекает своими объемами самых крупных игроков.

— точка роста —

После многолетнего спада продаж российский авторынок начал восстанавливаться на фоне общего оздоровления экономики. В 2017 году общий объем реализации легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV) вырос на 11,9% и составил 1,6 млн единиц, а продажи грузовиков массой более 3,5 тонны увеличились на 50,8%, отмечается в исследовании рынка британской EY & Young (EY). Основными драйверами роста стали отложенный спрос (он рос даже на фоне индексации цен) и подъем потребительской активности, отмечают аналитики EY.

Представители бизнеса адаптировались к экономической ситуации, многие перестроили бизнес-модели и готовы развиваться. «Компании не боятся выходить на финансовый рынок, активно используют существующие инструменты, прежде всего лизинг: в 2017 году на условиях финансовой аренды было приобретено более 72% грузового транспорта и около 9% легковых автомобилей», — рассказывает генеральный директор компании Газпромбанк Лизинг Максим Агаджанов. По его словам, автолизинг является одним из самых емких сегментов рынка лизинга: по итогам прошлого года он вырос на 47%, до 382 млрд руб. в денежном выражении, и его доля составила около 35% лизингового рынка.

Около трети этого объема пришлось на сделки с использованием государственного субсидирования. Правительство с 2015 года компенсирует лизинговым компаниям выпадающие доходы от предоставления скидок на авансовый платеж — 10% стоимости автомобиля. Программа ежегодная, однако стимулирующие меры применяются к разным сегментам. До недавнего времени государство поощряло продажи отечественных и локализованных легковых автомобилей, а в 2017 году акцент был сделан на грузовики: государство выделило новые адрес-

ные субсидии покупателям магистральных седельных тягачей (программа «Российский тягач»), техники для сельхозпроизводителей (программа «Российский фермер»), а также компаниям категории малого и среднего предпринимательства (программа «Свое дело»). Размер авансовой скидки по этим программам увеличен до 12,5% от стоимости автотранспортного средства.

Результатом реализации этих трех госпрограмм адресной поддержки стало изменение структуры автолизинга в пользу грузовой техники, следует из данных рейтингового агентства RAEX: сегмент грузовых автомобилей по доле рынка лизинга в 2017 году обошел легковые — 20% против 15% соответственно, в то время как годом ранее показатели были практически равны — 17,6% и 17,5% соответственно.

По итогам прошлого года объем рынка лизинга грузового автотранспорта вырос на 57%, а сделки в сегменте LCV — на 47%, — говорит господин Агаджанов. «Важной тенденцией является рост активности предприятий малого и среднего бизнеса. По итогам прошлого года на их долю приходилось более 80% сделок в сегменте автолизинга. А годом ранее этот показатель составлял только 60%. Для сравнения: доля крупных предприятий в новом бизнесе за январь — сентябрь 2017-го составила около 45% против 38% за аналогичный период прошлого года», — продолжает он.

По мнению начальника аналитического департамента компании «Альпари» Александра Разуваева, в ближайшие годы малый и средний бизнес будет увеличивать покупки автотранспорта в лизинг. «Снижение ставок по кредитам способствует росту автомобильного рынка: по итогам первого квартала 2018 года продажи легковых автомобилей выросли на 15,8%, коммерческих — на 32%. В ближайшие два года среднегодовые темпы роста продаж будут составлять не менее 3% по легковому



Лизинг автотранспорта становится все более популярным видом бизнеса в России

транспорту и 7% по грузовикам», — считает эксперт.

Отложенный спрос все еще не удовлетворен, и это будет способствовать росту рынка в 2018 году, считают в EY. Динамику продаж автомобилей будут определять в том числе доступность автомобильных кредитов, объем и эффективность мер государственной поддержки, а также темпы локализации производства автомобильными компаниями, которые влияют на себестоимость и цены. «Риском для отрасли является неопределенность относительно будущих цен на нефть и обменного курса рубля. Сдерживающим фактором может быть также индексация утилизационного сбора в 2018 году», — отмечают аналитики EY.

«Покупать автотехнику за свой счет небольшим компаниям слишком накладно, тем более что зачастую в собственность приобретаются целые автопарки. Поэтому более легкие инструменты привлечения заемных средств становятся ключевыми для реализации закупки», — счи-

тает Максим Агаджанов. По его словам, розничные сделки на этом сегменте лизинга преобладают, но это отнюдь не значит, что он не интересен крупным госкомпаниям: в начале года Газпромбанк Лизинг стал предлагать клиентам автомобили в лизинг и считает это направление своего бизнеса одним из ключевых.

«Автолизинг в структуре нашей компании выделяется как отдельная стратегическая бизнес-единица в направлении лизинга легковых и грузовых автомобилей, легкого коммерческого транспорта и автобусов. Мы вышли на рынок с концепцией «Легкий лизинг», поскольку стремимся максимально упростить доступ бизнеса к такому универсальному, на наш взгляд, инструменту, как лизинг, обеспечить легкость операций на всех этапах взаимодействия с клиентами и адаптивность наших продуктов под особенности конкретного бизнеса», — рассказывает господин Агаджанов.

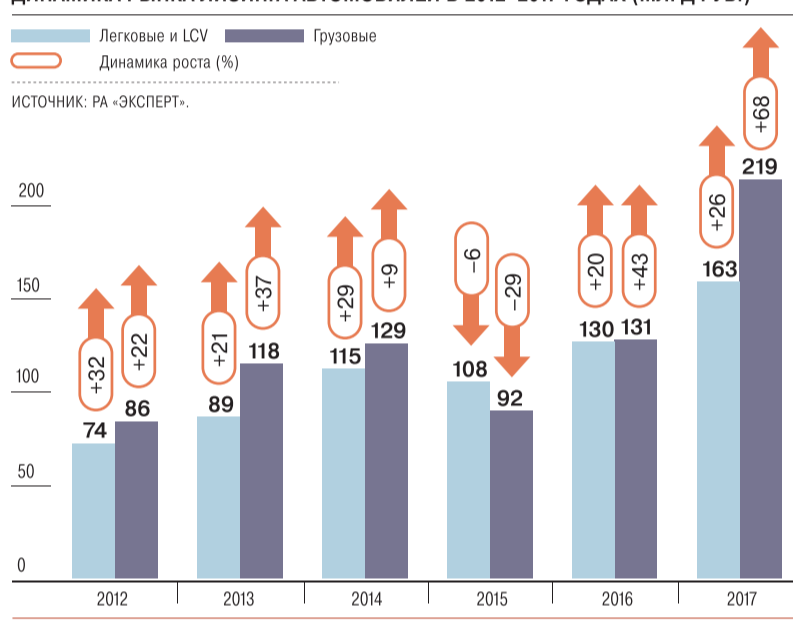
«Газпромбанк Автолизинг» уже заключил стратегические соглашения с автомобильными представителями и их дилерами, совместно с которыми удалось подготовить более доступные условия приобретения в лизинг более 80 моделей авто-

транспорта. «Адаптивность — одно из наших ключевых преимуществ: мы предлагаем клиентам 11 видов реструктуризации, 5 графиков платежей, переуступку права выкупа авто и так далее. То есть все то, что позволяет настроить договор лизинга под особенности и цели конкретно-

го бизнеса», — рассказывает руководитель «Газпромбанк Автолизинга» Алексей Смирнов. В планах компании — завоевание уверенных позиций в тройке лидеров рынка, в том числе за счет развития сети представительств, отмечает менеджер.

Марина Константинова

ДИНАМИКА РЫНКА ЛИЗИНГА АВТОМОБИЛЕЙ В 2012–2017 ГОДАХ (МЛРД РУБ.)



Про лизинг по-честному

«Многие предприниматели задаются вопросом, какой инструмент выгоднее для компании — кредит или лизинг? Однозначного ответа нет. Все зависит от конкретной компании и конкретной операции. Поэтому предпринимателям разумно обращаться в финансовую организацию, которая предлагает разные варианты и помогает разобраться в их особенностях», — Дмитрий ШУЛИН, начальник Отдела корпоративных клиентов ПАО «НБД-Банк».



Иметь собственное дело, успешно его продвигать — непросто. Конкуренция на рынке заставляет искать все новые инструменты развития. Сегодня в силу объективных причин самыми актуальными из них стали техническое обновление и повышение собственной эффективности предприятия.

Утверждение, что в лизинговой компании дешевле — заблуждение. Большинство лизинговых компаний пользуются заемными банковскими деньгами. А потому их услуги часто дороже, чем в банках, предлагающих лизинг, — ведь лизинговые компании должны заработать и свою маржу. Банки глубже разбираются в бизнесе

клиентов и могут предложить им более комфортные условия. НБД-Банк, к примеру, предлагает массу дополнительных удобств.

«Лизинг позволяет предприятию произвести модернизацию основных фондов и получить необходимые оборудование или другие непотребляемые предметы, затратив только часть стоимости имущества», — рассказывает Дмитрий Шулин. — «Размер авансового платежа по договору лизинга утверждается индивидуально, что позволяет заемщику получить еще больше выгоды от данного финансового инструмента».

Клиент получает возможность пользоваться лизинговым имуществом

с момента его получения, а через определенное время, после оплаты полной стоимости объекта лизинга, он переходит в собственность предприятия и имущество учитывается на балансе. По сути это долгосрочная финансовая аренда предмета лизинга с последующим правом выкупа.

В лизинговой схеме участвуют три стороны: продавец имущества, клиент и банк, финансирующий сделку. Предоставляя услугу финансовой аренды, НБД-Банк работает без посредников. Все договоры, необходимые для оформления лизинга, заключаются от имени банка, а значит, банк имеет возможность предлагать клиентам рыночные цены.

Важным моментом является возможность получения имущества в лизинг на длительный срок — до пяти лет. Еще одно преимущество — скорость принятия решения о предоставлении лизинга — не более 10 рабочих дней. Ну и, конечно, удобный график лизинговых платежей, который специалисты НБД-Банка составляют с учетом пожеланий клиента.

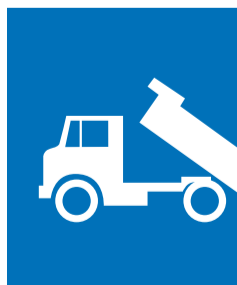


ПАО «НБД-Банк»
пл. М. Горького, 6
Тел. (831) 22-000-22

Реклама. Генеральная лицензия ЦБ РФ №1966

Выгоды лизинга в НБД-Банке:

- срок лизинга — до пяти лет;
- низкий авансовый платеж — от 15% (по транспортным средствам);
- индивидуальный график лизинговых платежей;
- возможность досрочного выкупа;
- приобретаемое имущество — новое или бывшее в эксплуатации. Без ограничения по году выпуска;
- валюта лизинга — рубли;
- оборудование не страхуется;
- учет предмета лизинга — на балансе лизингополучателя;
- возможность финансирования до 100% лизинговой сделки с использованием заемных средств банка на авансовый платеж.



Минимальное вложение в лизинговую сделку средств банка — 500 000 руб.



ЛОГИСТИКА

Логистика для роботов

Развитие искусственного интеллекта к сегодняшнему дню достигло такого уровня, что беспилотные технологии возможно использовать на всех видах транспорта. Активно внедряется автоматика и телематика, которая либо помогает человеку — пилоту, штурману, водителю, машинисту — управлять транспортным средством, либо полностью его заменяет.

— перспективы —

Самолеты уже давно летят большую часть пути на автопилоте, беспилотные дроны используются для коммерческой доставки грузов в отдаленные населенные пункты, ведутся опытные испытания маневровых тепловозов без машиниста для роспуска поездов на сортировочной станции, рассматривается возможность отправки в морской рейс грузовых судов без экипажа.

Но больше всего разговоров — как в мире, так и в России — о беспилотных автомобилях. Причем считается, что беспилотная технология принесет наибольшую выгоду именно в сегменте грузовой логистики. Интеллектуальные системы уже превзошли возможности человека по уровню безопасности на дорогах — например, появилось экспериментальное оборудование, которое за счет отраженных волн позволяет видеть пешехода за углом здания. Машина уже вполне готова к появлению человека на дороге, но, оказывается, к этому пока не готов сам человек.

Беспилотная экономика

Сейчас беспилотные грузовики массово применяются в промышленности, прежде всего на предприятиях по добыче полезных ископаемых. Главный редактор корпоративного журнала КАМАЗ Владислав Абраменко считает, что полигонами для дальнейшей апробации могли бы стать заводские территории, но, разумеется, без возможности выхода таких транспортных средств за пределы предприятия.

Появление беспилотников на дорогах общего пользования, скорее всего, начнется с крупных магистралей, считает большинство опрошенных экспертов. В междугородных перевозках есть ряд преимуществ: меньше участников движения, меньше сложных маневров, а значит, ниже риски ДТП, там можно ехать без остановок, следовательно, перевозка будет быстрее и дешевле.

Между тем, несмотря на все фундаментальные предпосылки, вопрос об экономической эффективности беспилотных грузовиков пока остается дискуссионным. Исчерпывающе ответить на него сейчас невозможно из-за отсутствия базы статистических наблюдений, подчеркивают эксперты.

Чтобы доказать, что применение беспилотных систем выгоднее, чем услуги грузовика с водителем, нужно провести сравнение различных данных о работе примерно 10 тыс. тех и других автомобилей минимум за три года, в том числе по количеству аварий и величине ущерба, а они отсутствуют, отметил генеральный директор компании «Амигокар» (разработчик беспилотных систем) Андрей Самофалов.

К факторам возможного уменьшения затрат на перевозку эксперты обычно относят сокращение затрат не только на персонал, но и на амортизацию, ремонт автомобиля, в том числе коробки передач, экономии топлива и уменьшение парка необходимых машин.

Некоторые эксперты оспаривают возможность сокращения фонда оплаты труда: при перевозке по магистралям дорогостоящих грузов беспилотниками могут потребоваться охранники. На стоимость перевоз-



Автопром всю испытывает беспилотные грузовые автомобили, но логисты пока сомневаются в их экономической эффективности

ки может также повлиять невозможность продать изношенный за пару лет грузовик: вторичный рынок может свестись к торговле отдельными сохранившимися узлами, а не целыми машинами.

Водители тоже никуда не денутся, поскольку они будут нужны для проезда по городским дорогам. «Подъезжая к городу или на погрузку, водитель должен перевести транспортное средство в ручное управление, как это происходит при авиaperевозках», — сравнивает пилота и дальнотойщика директор онлайн-сервиса грузоперевозок GoozGo Анна Качурец.

Но защитники тезиса об экономии на водителях приводят расчет, утверждая, что только за счет безразличия «робота» к отдыху на длинном рейсе можно сэкономить до трех зарплат водителей, работающих по очереди. «Понятно, что это теоретические цифры, на практике интеграция беспилотных систем в грузовик будет стоить значительно больше, особенно если взять создание новых тягачей, как, например, Tesla Semi», — рассуждает менеджер департамента развития и продвижения технологических конкурсов и инициатив Фонда «Сколково» Александр Якутов.

Логисты верят в науку

Сами операторы грузоперевозок внимательно следят за этими процессами, но сроки внедрения новой технологии в грузовую логистику оценивают по-разному.

Директор по развитию бизнеса компании FM Logistic Владимир Себряков считает, что технология еще предстоит доработать: пока результаты тестов противоречивы. «Есть как очевидные достижения,

так и фундаментальные проблемы, которые оборачиваются печальными последствиями», — говорит он. — Технология беспилотных перевозок еще не является надежной и безопасным бизнес-решением. Но в перспективе десяти лет, по его мнению, может начаться массовое применение беспилотников в перевозках.

Впрочем, многие уже сегодня делают ставку на интеллектуальные технологии. В логистической компании «GEFCO Россия» подтвердили, что компания обсуждает с производителями грузовиков совместное участие в проектах по тестированию беспилотного транспорта в условиях реальных производственных площадок, сообщил коммерческий директор оператора Никита Пущкарев. А директор по операционной логистической компании «Даксер» Павел Богданов рассказал, что его компания участвует в программе тестирования аппаратно-программного комплекса, позволяющего использовать автопогрузчики без водителя.

По мнению Вадима Топорова, заместителя директора практики по работе с транспортными и инфраструктурными предприятиями KPMG в России и СНГ, первыми беспилотными могут стать маршруты между Москвой и Санкт-Петербургом, Нижним Новгородом, Казанью, Екатеринбург, Краснодаром, Новороссийском. Беспилотники, по его мнению, будут бороться за производственные товары и строительные материалы.

Маловероятно, что беспилотники в ближайшие годы появятся на дорогах в черте городов, по крайней мере никто из опрошенных экспертов не предположил такого варианта развития событий. «Это возможно только в том случае, если будет построен новый город, в котором сразу будет предусмотрено движение беспилотных автомобилей», — фантазирует Андрей Самофалов.

Рынок считает деньги

Некоторые эксперты полагают, что перед производителями стоит задача создать грузовик с характеристиками, которые бы превосходили нынешние машины и были сопоставимы по цене. А поскольку пока ни один автозавод не смог создать конкурентный грузовик, эффективность «беспилотных перевозок» будет оставаться под вопросом.

Пока нет коммерческого спроса, товар не интересен и финансовым организациям. Например, в лизинговой компании «ТрансФинМ» сегодня относятся к рынку автомобильных грузовых беспилотников как «к венчурному», поскольку серийного производства таких продуктов еще нет, рассказал генеральный директор компании Дмитрий Зотов.

У разработчиков беспилотных систем свой взгляд на ситуацию в отрасли. Гендиректор компании «Амигокар» Андрей Самофалов сетует, что в России тяжело найти заказчиков. Год назад он обратился в транспортные компании с предложением о создании электронного ассистента — помощника водителя. Ему ответили, что рынок перевозок просел, компании экономят и не готовы рассматривать дополнительные затраты.

Автопром загрузил программу

Впрочем, у ответственных предприятий грузового автопрома уже имеются свои опытные разработки. КАМАЗ создает грузовик-беспилотник совместно с компаниями «ВИСТ Групп» и Cognitive Technologies с февраля 2015 года. Первые тестовые испытания прототипа прошли в июле того же года, первый беспилотный грузовик завод намерен выпустить в текущем году. Как анонсировала компания на своем сайте, машина будет использоваться на территории самого предприятия для перевозки кабин. Такая же технология бу-

дет применена и на погрузчике для перевозки коробок передач.

Группа ГАЗ совместно с вузами разрабатывает беспилотники на базе и малотоннажных, и большегрузных коммерческих автомобилей, но первый образец был создан на базе микроавтобуса. «ГАЗель» может двигаться по заданному маршруту, ориентироваться на разметку, распознавая светофоры и дорожные знаки, рассказал в июле 2017 года Михаил Иванов, руководитель направления дирекции планирования продукта Объединенного инженерного центра группы ГАЗ.

Президент группы ГАЗ Вадим Сорокин в сентябре 2017-го в интервью заявил, что беспилотные перевозки в России будут развиваться в первую очередь на рынке городских автобусов: «Там легко выделить маршрут, просчитать дистанцию пробега и построить соответствующую инфраструктуру». В целом же беспилотный вид транспорта, по его словам, будет широко использоваться тогда, когда человечество добьется качественно нового рывка в развитии искусственного интеллекта — до тех пор беспилотники будут использоваться в отдельных «нишевых» сегментах.

А генеральный директор КамАЗа Сергей Когогин в ходе выставки «Комтран» в сентябре 2017 года выразил мнение, что главным фактором, сдерживающим развитие направления автономного движения, является не технология, а отсутствие законодательной базы.

На линии цифровизации

В мае нынешнего года Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) планирует организовать тестовый проезд беспилотника на неэксплуатируемом участке автоподхода к Крымскому мосту. «Такой пилотный проезд может послужить основанием для принятия законодательства, которое будет разрешать движение автомобилей по дорогам об-

щего пользования в беспилотном режиме», — пояснили в пресс-службе Росавтодора.

Для развития технологий управления беспилотным транспортом в зимний период Фонд «Сколково» совместно с Российской венчурной компанией и Агентством стратегических инициатив планирует провести конкурс «Зимний город». Как рассказал менеджер фонда Александр Якутов, претендентам предстоит проехать по полигону, имитирующему город в тяжелых погодных условиях, не хуже, чем среднестатистический водитель. «Мы надеемся, что данный конкурс позволит качественно продвинуться в области создания беспилотных транспортных средств и их элементов», — считает он.

Росавтодор с начала 2016 года разрабатывает проект по развитию перевозок беспилотным транспортом «Караван». Проект опирается на опыт финских дорожников. Финны согласились поделиться с Росавтодором документацией по своему проекту Аигога, на основании которой будут разрабатываться требования для создания инфраструктуры в России.

Работа проводится в сотрудничестве с автозаводами, производителями систем позиционирования и научными институтами. 5 апреля Росавтодор и Агентство транспортной безопасности Финляндии «Трафи» подписали очередной документ — Меморандум о сотрудничестве в области развития интеллектуально-го транспорта и информационных технологий в сфере транспорта и дорожной инфраструктуры.

В колонну за иностранцами

Пока в России созданы только единичные опытные образцы для испытаний, в других странах Европы уже проходят тестовые грузоперевозки по дорогам общего пользования. «Наиболее в этом отношении продвинулись скандинавские компании, такие как Scania и Volvo. Ими успешно испытаны и даже ведется опытная эксплуатация беспилотных грузовиков», — рассказала заместитель исполнительного директора ассоциации «Автонет» Ирина Назарова.

В частности, Scania летом 2017 года начала испытания автопилотируемых грузовиков в реальных дорожных условиях. Компания организовала движение колонн из трех машин, двигающихся с минимальными интервалами, благодаря этому, как предполагается, снижает расход энергии. В нынешнем году немецкая логистическая компания DB Schenker также анонсировала тестирование технологии движения «караваном».

Наибольшее количество тестовых поездок беспилотных грузовиков проходит в США, где законодательство отдельных штатов разрешает передвижение машин под управлением компьютера. Например, в феврале калифорнийская компания Udelv успешно провела первые испытания своего автономного грузового автомобиля. Машина проехала две с половиной мили по дорогам общего пользования в городе Сан-Матео, доставив клиентам продукты из магазина.

Этот сегмент привлек и корпорацию Google, которая договорилась с японским автопроизводителем Honda о создании беспилотников для службы доставки.

Николай Брадин

E-commerce: светлое будущее или упущенные возможности?

— экспертное мнение —

Говоря о развитии дорожной инфраструктуры, невозможно не сказать о необходимости приведения в более цивилизованное состояние автомобильной грузовой транспортной отрасли, бурно развивающейся после либерализации 2005 года, но лишенной системности, регулирования и, как следствие, инвестиционной привлекательности. Текущий уровень инвестиций пока не способен обеспечить приток необходимых финансов в развитие этого сектора экономики, годовой финансовый оборот которого, кстати, по разным экспертным оценкам, уже сегодня составляет от \$80 млрд до \$100 млрд.

Для того чтобы успешно «распечатать» этот потенциал, нужно, во-первых, повсеместно ввести эту деятельность в поле контроля налоговых и финансовых органов. Для достижения этих целей существует целый ряд механизмов, некоторые из них уже

реализованы (например, регистрация грузового транспорта в государственных информационных системах). Во-вторых, следует выработать некий профессиональный ценз для входа участников на рынок. Поскольку лицензирование этой деятельности отменено и очевидно возвращению не будет, правильным решением в этой ситуации будет организация комплексного страхового покрытия всего процесса перевозки грузов — страхование самих грузов, а также обеспечение ответственности перевозчиков и других участников транспортно-логистического процесса.

Со временем следует создать общедоступный реестр перевозчиков, который мог бы стать одним из средств коммуникации между участниками рынка. Такой реестр можно создать на базе государственной информационной системы «Платон», к которой сегодня имеют доступ все автомобильные перевозчики.

Еще одним катализатором развития отношений между участниками

рынка является введение электронной транспортной накладной. На данный момент те бумажные носители, которые определяют взаимоотношения между грузоотправителями, экспедиторами и транспортными компаниями, совершенно не соответствуют современным представлениям о том, как должно быть организовано хранение, обработка информации и документооборот в целом.

Подобные меры позволят дать дополнительный толчок развитию дорожной инфраструктуры, которая, в свою очередь, является очевидным драйвером развития экономики в целом. Неслучайно мировой опыт свидетельствует о том, что крупные программы развития дорожной инфраструктуры в наиболее развитых странах мира запускались в наиболее сложные с экономической точки зрения периоды (Великая депрессия в США, послевоенная Европа и Япония). И при этом давали фантастические результаты!

Новости бизнеса

ПОДРОБНО, ОБЪЕКТИВНО, ДОСТОВЕРНО

nnov.kommersant.ru