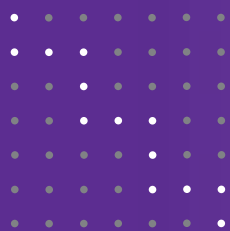


www.loginfo.ru

11/2004



ЛОГИНФО



Логистический рынок
Китая



Реформа
железнодорожного
транспорта



Логистика –
новая отрасль России

ТЕМА НОМЕРА

Логистика

объединяет Восток и Запад

Ежемесячный журнал о логистике в современном бизнесе

Логинфо №11/2004

Зарегистрирован в Госкомпечати РФ

Свидетельство о регистрации
№ 018448 от 27 января 1999 г.

Учредитель и издатель

Коммерческий информационный
аналитический центр (КИА центр)
www.cia-center.ru

Главный редактор

Николай Титюхин glavred@loginfo.ru

Заместители главного редактора

Елена Архарова arkharova@loginfo.ru
Мария Вольпина volpina@loginfo.ru

Редактор

Эдуард Порет redcol@loginfo.ru

Обозреватель

Владимир Комоцкий

Отдел рекламы

Ирина Лебедева reklama@loginfo.ru

Отдел распространения

Галина Васильева sales@loginfo.ru

Отдел переводов

Н.Н. Ковтонюк, В.С. Малышев

Адрес редакции:

127238, Москва, Дмитровское ш., д. 46, корп. 2

Телефоны: (095) 482 1709, 482 3736

Web site: <http://www.loginfo.ru>

E-mail: redcol@loginfo.ru

Редакция не несет ответственности
за достоверность информации,
опубликованной в рекламных объявлениях.
Перепечатка материалов допускается
только по согласованию с редакцией.

Подписной индекс в каталоге Роспечати: 79769
Тираж 5000 экз. Цена свободная

Дизайн, верстка и полиграфическое исполнение
ООО «Триада, Лтд» ЛР № 062195 от 03.03.98 г.
127287, Москва, Старый Петровско-Разумовский
проезд, д. 1/23

Телефон/факс: (095) 727 1062

E-mail: triadald@mtu-net.ru; <http://www.triadald.ru>

Содержание

Внешняя среда

Логистический рынок Китая	6
Взгляд Минтранса на Дальний Восток	14

С места события

Выставка «СТЛ» разменяла первый десяток	18
---	----

Транспорт

Дороги, которые можно выбрать /Леонид Липсиц/	20
О некоторых актуальных аспектах тарифной политики и реструктуризации железнодорожного транспорта /Игорь Ильин/	22
Реформа железных дорог в России /Анна Белова, Иван Беседин/	28
Законодательные аспекты формирования транспортных рынков в Российской Федерации /Валентин Завадников/	34

Компании и рынки

Логистика – новая отрасль России /Нина Овчаренко/	40
---	----

Логистический оператор России 2004 46

Логистическая компания

Эффективность информатизации на логистическом предприятии	48
--	----

Аутсорсинг

Аутсорсинг на практике – симбиоз логистики и информационных технологий	50
---	----

Управление цепями поставок

Задачи планирования и управления цепями поставок	52
---	----

Еврологистика

Активность на восточном направлении	56
---	----

Информационные технологии

Нет человека – нет ошибки /Владимир Комоцкий/	58
---	----

С места события 64

Из мира логистики 37, 45, 62



Уважаемый читатель!

Пожалуй, наступает время подводить итоги уходящего 2004 года, и одной из тем, наиболее часто затрагиваемой в прессе и серьезно влияющей на интересы участников транспортно-логистического рынка, явилась реформа российской железной дороги. Предварительные итоги обнадеживают: с одной стороны, грузооборот растет, по итогам прошлого года он увеличился на 8%, по количеству пассажирских перевозок – на 3%. Количество вагонов превысило цифры советских времен (в 2003 г. их куплено 26,5 тыс., в этом – 17 тыс., в то время как в СССР их было всего 40 тыс.).

Растут вагоностроение и другие смежные отрасли. Развивается рынок частных перевозок. Частным операторам уже принадлежит около 30% грузовых вагонов, а объем перевозимых грузов достигает 20%. Общее количество частных операторов достигло 80, 12 из них зарегистрировано в 2004 году. Подобные цифры наглядно показывают, что надо и дальше демополизировать отрасль, поскольку благодаря реформе растет конкуренция на железнодорожном

транспорте, что по замыслу авторов проекта должно привести к построению сервиса мирового уровня.

В следующем году нас ожидает новый этап – выделение дочерних компаний из состава ОАО «РЖД», который, возможно, приведет к дальнейшей монополизации этого рынка. До конца не определены механизмы выхода дочерних предприятий из Госхолдинга, и этот юридический спор предстоит решать Минтрансу России.

Существует еще одно обстоятельство, которое вызывает опасение возможной монополизации рынка перевозок западно-европейских грузов.

Сегодня идет подготовка к созданию совместного предприятия ОАО «РЖД» и немецкой Deutsche Bahn, которое возьмет на себя управление железнодорожными перевозками в рамках 2-го транспортного коридора (Берлин – Познань – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), следуя на Транссибирскую магистраль. В настоящий момент рассматриваются две схемы организации СП – создание ОАО с имущественным участием (т.е. владеющего активами) или создание управляющей структуры без материальных активов.

Основной задачей СП станет ускоренная доставка грузов между Россией и Германией, которая является главным распределительным центром Европы. Такая компания должна сформировать для грузоотправителей полный пакет сервисных (логистических) услуг, в том числе в области складской и таможенной обработки, страхования грузов и их доставки «до дверей», сочетая железнодорожные и автомобильные перевозки. Фактически эта компания займется организацией и продажей логистического сервиса при обслуживании

грузопотоков из Юго-Восточной Азии, Китая в Европу через Россию. Возможно, что, создавая такую компанию, ОАО «РЖД» предполагает перетянуть часть грузопотока у автотранспорта, используя маркетинговые возможности своего немецкого партнера. Такую точку зрения высказывают одни эксперты, хотя другие говорят о начале конкуренции, прежде всего с морским транспортом. Особую роль здесь играет взаимодействие всех участников в рамках транспортного коридора с целью повышения скорости прохождения грузопотока в направлении Восток – Запад. А для решения этой задачи требуется жесткая координация на стыках между портами и железной дорогой, между железными дорогами внутренней сети России и, конечно же, на последнем этапе, где придется решать задачи перехода на узкую колею. Информационные технологии, которыми располагает сегодня ОАО «РЖД», разветвленность коммуникационной сети – все это может позволить новой компании стать настоящим мировым логистическим провайдером. Но пока ОАО «РЖД» в области использования логистических решений при управлении перевозками находится в начале пути. Внедрение логистических решений в практику управления железнодорожными перевозками реально позволит увеличить оборот вагонов, отказаться от «складов на колесах» в предпортовых зонах, приведет к снижению издержек при перевозках и заставит менеджмент ОАО «РЖД» отказаться от решения проблем на «стыках» путем очередного повышения тарифа.

Н. Титюхин