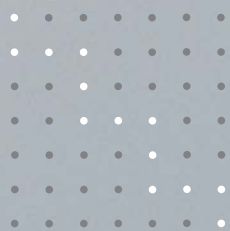


www.loginfo.ru

10/2004



ЛОГИНФО



Российский рынок контейнерных перевозок ждет перемен



«Национальный Логистический Парк» в Екатеринбурге



«Пятерочка» — курс на уменьшение издержек

ТЕМА НОМЕРА

Логистика и модернизация транспортной инфраструктуры

Ежемесячный журнал о логистике в современном бизнесе

Логинфо №10/2004

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@logininfo.ru

Заместитель главного редактора

Елена Архарова arkharova@logininfo.ru
Мария Вольпина

Ответственный редактор

Константин Прилипко redcol@logininfo.ru

Отдел рекламы

Ирина Лебедева reklama@logininfo.ru
Елена Витвицкая

Отдел распространения

Галина Васильева sales@logininfo.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@logininfo.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 коридор свяжет Центральную Европу
со странами Средней Азии6

Транспорт

Развитие контейнерных перевозок на рынке
транспортно-логистических услуг /Олег Дунаев/12

Российский рынок контейнерных перевозок
ждет перемен /Мария Вольпина/18

Бизнес для расторопных /Интервью с Петром Баскаковым/22
Восток Европы – сложный участок24

Инвестиции и проекты

«Национальный Логистический Парк»
в Екатеринбурге /Василий Игнатьев/ 28

Управление цепями поставок

Цепочка поставок – логистика XXI века /Олег Маликов/.....32

Как автоматизировать «шелковый путь»?34

Будущие логистические структуры электронной
торговли в секторе B2C36

Компании и рынки

Наша задача – снижение рисков заказчика
/Интервью с Юрием Субботиным/42

Побеждает не больший, а быстрее
/Интервью с Уве Лейшнером/44

Логистическая компания

Мы всегда предложим нашим клиентам самые
лучшие условия /Интервью с Дмитрием Швецовым/..... 46

Дистрибуция. Торговые сети

«Пятерочка» – курс на уменьшение издержек
/Олег Высоцкий/ 48

Информационные технологии

Логистическая операционная система LOOPS.
Новые стандарты и единые интерфейсы..... 52

Оптимальное планирование рейсов:
экономический аспект /Александр Панов/ 56

Нет предела совершенству, или как оценить
эффективность Вашего склада /Игорь Карпачев/ 58

Ваш партнер

«Техника для склада» – есть все, что надо 62

Еврологистика

Логистические центры – на бумаге и в реальности 64

Из мира логистики

11, 17, 41, 51, 55



Уважаемый читатель!

На одной из последних международных конференций по логистике были озвучены цифры, из которых неоспоримо следует, что России необходимо модернизировать транспортную инфраструктуру.

Сегодня в России скорость движения грузопотока серьезно отстает от европейских показателей – в Европе грузопоток движется 22 часа в сутки и преодолевает 1300 км; в России – за 8 – 10 часов в сутки переместится на расстояние от 300 до 500 км. И это на российских просторах! Более того, продолжается гиперцентрализация грузопотоков (на Москву приходится 62% всего импорта, и лишь 38% грузов идет в регионы). Почему так происходит? Причин много, но среди главных – отсутствие современной транспортной инфраструктуры в Поволжье, на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке.

Именно поэтому компании, заинтересованные в развитии отечественной экономики, в первую очередь должны обратить внимание на значимость транспортных коридоров. Не менее важно создать по-настоящему рыночные условия для осуществления грузоперевозок.

Россия может уже в ближайшие 5 – 7 лет достичь сегодняшних европейских стандартов при условии, если будут реализованы Проекты по формированию развитой транспортной инфраструктуры. И тогда транспортные и экспедиторские компании смогут создать действительно качественные и стабильные логистические структуры и сети по обслуживанию регионов.

Важнейшим направлением развития транспорта в России в ближайшие годы должна стать контейнеризация как самый передовой и эффективный вид грузовых перевозок. Однако контейнеризация требует специальных терминалов для перевалки не только в российских портах, но и на железнодорожных станциях крупных промышленных и торговых центров России – в Москве, Санкт-Петербурге, Самаре, Екатеринбурге, Ростове-на-Дону, Новосибирске. Именно здесь должны быть созданы и логистические центры как основные узлы городских, региональных и межрегиональных транспортных инфраструктур.

Кто заинтересован в создании таких центров – государство, ОАО «РЖД», транспортные операторы или крупные торговые сети? К сожалению, ответа на этот вопрос пока нет.

В проекте транспортной стратегии России отсутствует перечень регионов, где должны быть построены логистические центры в соответствии с национальными планами. Понятно, что логистический центр не может существовать без надлежащего доступа к национальной или региональной транспортной инфраструктуре. Крупнейшие логистические центры, как правило, располагаются очень близко к главным международным транспортным магистралям либо к местам их пересечения. По такому принципу сегодня действуют НЛК, FM Logistik, TABLOGIX и др. Однако примера создания ло-

гистического центра для комбинированного транспорта в российской практике пока никто не показал. Имеются лишь заявления о намерениях.

Хочется верить, что в скором времени все-таки появятся серьезные инвестиционные проекты; к примеру, давно пора вывести за пределы столицы все железнодорожные контейнерные площадки. В европейской практике такие терминалы, как правило, располагаются в 60 – 100 км за городской чертой.

Регионы, организующие интермодальные логистические центры, получают выгоду от создания новых рабочих мест, от переноса грузопотока на железнодорожный транспорт, повышения конкурентоспособности, роста объема услуг.

Строительство новых автомобильных трасс, железных дорог и т.д. до сих пор проходит исключительно под эгидой правительства или региональных властей. Но вот создание инфраструктуры может уже базироваться на партнерстве государства и бизнеса. Да, дороги нуждаются в очень высоких инвестициях и имеют очень большой срок окупаемости, именно поэтому и необходимо участие правительства. Однако власть, поддерживая обновление автомобильных и железных дорог, как правило, мало интересуется созданием сопутствующих логистических центров.

Развитие интермодальной транспортной инфраструктуры имеет целью построение по-настоящему эффективной системы грузовых перевозок различными видами транспорта. И только реализация конкретных проектов в этой области позволит увеличить скорость грузопотока и снизить долю транспортных издержек в цене товара.

Н. Титухин