

Новый импульс к развитию международного транспортного сотрудничества



Вера БАГИНОВА
Vera V. BAGINOVA

Дина КАРИМОВА
Dina K. KARIMOVA



*Багинова Вера Владимировна – доктор технических наук, профессор, заведующая кафедрой «Логистика и управление транспортными системами» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.
Каримова Дина Кусаинқызы – студентка МИИТ, Москва, Россия / Астана, Казахстан.*

В статье освещаются актуальные вопросы, касающиеся создания объединенной транспортно-логистической компании России, Казахстана и Белоруссии с учетом новейших изменений в этой области. Рассматриваются, в том числе и те аспекты совершенствования внешнеэкономического партнерства, к которым напрямую причастна начинающая свою деятельность корпоративная структура трех стран. Дается SWOT-анализ ее возможностей и перспектив.

Ключевые слова: транспорт, международное сотрудничество, транспортно-логистическая компания, интеграция, SWOT-анализ, контейнерный сервис.

Сегодня экономические интересы Российской Федерации в отношении со странами мирового сообщества становятся все более четко выраженными и состоят в стремлении к полноценной интеграции в мировую экономическую систему на основе принципа национальной безопасности и с учетом своих потенциальных возможностей, включая транспортные особенности и ресурсы.

Применительно к транспорту и его роли в социально-экономическом развитии интеграционные процессы приобретают особый смысл еще и потому, что без надлежащего товарообмена, перевозки грузов (своевременной и безопасной) невозможно поддерживать наплаву ни производителя, ни саму экономику.

В теории управления цепями поставок интеграцию можно рассматривать как процесс взаимодействия участников бизнеса, направленный на достижение общих целей путем расширения и углубления производственно-технологических связей,

Координаты авторов (contact information):

Багинова В. В. – baginova@rambler.ru.

Каримова Д. К. – +7 (495) 6842907.


	 Со стороны Республики Беларусь:	 Со стороны Российской Федерации:	 Со стороны Республики Казахстан:
Акции дочерних компаний		 	 
 Сбытовая сеть	<ul style="list-style-type: none"> • 14 агентств в РБ • 3 агентства за рубежом 	<ul style="list-style-type: none"> • 147 агентств в РФ, • 8 представительств, • 6 ДЗО, • 28 агентств за рубежом 	<ul style="list-style-type: none"> • 18 агентств в РК • 1 представительство • 1 ДЗО • 12 агентств за рубежом
 Терминалы	<ul style="list-style-type: none"> • Терминалы в РБ (ст. Брест) 	<ul style="list-style-type: none"> • Терминалы в РФ (в т.ч. Забайкальск) и на ст. Добра 	<ul style="list-style-type: none"> • Терминалы в РК (в т.ч. ст. Достык, Алтынколь)
 Платформы и контейнеры	<ul style="list-style-type: none"> • ~1 200 платформ • ~3 000 контейнеров 	<ul style="list-style-type: none"> • ~25 000 платформ • ~61 000 контейнеров 	<ul style="list-style-type: none"> • ~4 500 платформ • ~3 000 контейнеров
 Автотранспорт	<ul style="list-style-type: none"> • 70 ед. 	<ul style="list-style-type: none"> • 312 ед. 	<ul style="list-style-type: none"> • 89 ед.

Рис. 1. Объединение транспортно-логистической инфраструктуры России, Казахстана и Беларуси.

совместного использования ресурсов, объединения капиталов и создания благоприятных партнерских отношений для осуществления согласованной экономической деятельности [1].

Благодаря процессу интегрирования организации могут сделать свою цепь поставок более совершенной и таким образом максимально удовлетворять все возрастающие потребности конечного потребителя [2].

Характерный пример реализации интеграционной политики – создание в 2012 году объединенной транспортно-логической компании (ОТЛК) в рамках Единого экономического пространства. Ее учредителями выступили ОАО «РЖД», АО «НК «Казахстан темиржолы» и Белорусская железная дорога (рис. 1). Основная задача ОТЛК – организация перевозок контейнерных грузов на транзитных маршрутах между Европой и Азией. Согласно бизнес-плану общий грузооборот на этом направлении к 2020 году планируется довести до 4,2 млн TEU.

Сейчас более 20 миллионов TEU идет между Европой и Азией, но только максимум 30 тысяч – по железной дороге из Китая и обратно. Кроме того, китайский рынок – это десятки тысяч экспедиторских компаний, потенциал которых велик, но явно недоэксплуатирован.

Эти экспедиторские компании с появлением ОТЛК как раз и получают новый инструмент доставки груза из Китая в Европу, они смогут продавать свои услуги с рядом преимуществ: повышаются скорость, ритмичность, сохранность... Словом, именно здесь возникает потенциальный сегмент клиентов ОТЛК, который обещает взаимовыгодную перспективу. Однако приоритет обращен на крупнейших логистических игроков: Hellmann, DB (TEL), Geodis, Agility, Kuehne+Nagel и другие [4].

Идеология создания транзитного коридора состоит в том, что контейнерный сервис должен быть доступен всем, сохраняя при этом и свою конкурентоспособность. Неотъемлемая часть услуги оператора контейнерных сервисов в условиях интеграционного проекта – ввод единых для участников перевозочного процесса тарифа, технологии, платежного кода, обезличенных вагонов.

Практика использования платежных кодов предполагает, что на каждой железной дороге есть собственный код, при пересечении границы поездом осуществляется проверка соответствия кодов с договором, затем оценивают финансовую состоятельность клиента, и это может занимать два-два с половиной часа. ОТЛК вводит единый платежный код сразу для трех взаимодействующих железных дорог,

SWOT-анализ объединенной транспортно-логистической компании

Сильные стороны	Слабые стороны
Свободный доступ к транспортно-логистической инфраструктуре на территориях стран-участников Единого экономического пространства	Доминирование российской стороны в активах и лоббирование национальных интересов
Прямой выход на мировые рынки через морские порты и сухопутные межгосударственные стыковые пункты	Зависимость от акционеров и риск конфликта интересов
Привлечение дополнительного парка подвижного состава	Отсутствие опыта в создании аналогичных компаний
Возможности	Угрозы
Увеличение клиентской базы	Падение объемов грузовых перевозок в случае усиления экономического кризиса
Рост общей доли в транспортных доходах	Рост тарифов в рамках государственного регулирования
Упрощение процедур установления сквозных тарифных ставок	Рост конкуренции на логистическом рынке
Наращивание экспортного и транзитного объема перевозок грузов	Увеличение темпов инфляции
Привлечение иностранных инвестиций	

что заметно сокращает время на прохождение пограничных переходов. В ситуации, когда скорость является ключевым фактором успеха, каждые десять минут или полчаса становятся существенными.

Несомненным преимуществом проекта следует считать то, что нет нужды в каких-либо изменениях текущего законодательства для введения кода. Необходимо лишь правильно выстроить коммуникации, контроль над кодом и согласованные действия партнеров. При функционировании единого платежного кода стабилизируется тарифная политика, которая будет находиться под эгидой единого интегратора. Основные сильные и слабые стороны объединенной компании, а также связанные с ее деятельностью возможности и угрозы представлены в таблице 1.

Согласно бизнес-плану, объем инвестиций в проект к 2021 году может составить 106 миллиардов рублей, к 2025 году – 166 миллиардов. Финансироваться инвестиционная программа будет за счет собственных и заемных средств ОТЛК, преимущественно вложения пойдут на развитие терминалов, увеличение парка подвижного состава и IT-технологий. Причем речь идет о качественно новом подвижном составе. Транзит между Европой и Китаем требует иных стандартов. К примеру, не привычных 40-футовых контейнеров, а 45-футовых с термоизоляцией.

ОТЛК планирует решение проблем увеличения скорости транспортных грузов, предсказуемости и уменьшения стоимости перевозок, используя пять механизмов:

1. Упрощение таможенных процедур, в том числе за счет унификации перевозочных документов.
2. Запуск контейнерных поездов с синхронизованным расписанием.
3. Согласованную работу с ведомственными администрациями и властями в КНР и ЕС.
4. Синхронизацию инфраструктурного тарифа.
5. Оптимизацию порожнего пробега.

Благодаря этим рычагам, объединенная компания собирается достичь достойных бизнес-результатов. Как полагают прогнозисты, развитие транзитного потенциала и смежных потоков обеспечит кратный рост масштаба перевозок, а синергия позволит увеличить стоимость контейнерных бизнесов участников на 30% даже с учетом немалых затрат на подвижной состав и инфраструктуру.

ВЫВОДЫ

Через пять лет при соблюдении намеченных условий ОТЛК будет оператором контейнерных сервисов международного уровня, превратится в холдинговую компанию, которая станет одним из крупных игроков на транзитных маршрутах Европа–Китай. С ее участием должна существенно измениться и общая обстановка на рынке трансконтинентальных контейнерных перевозок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Андерсен Б. Бизнес-процессы. Инструменты совершенствования. – М.: Стандарты и качество, 2011. – 272 с.
2. Антонов Д.Л. Интеграция России в систему международной торговли транспортно-экспедиторскими услугами. – М.: Дело, 2010. – 56 с.
3. Официальный сайт газеты «Транспорт России» <http://www.transportrussia.ru/>, статья от 30 октября 2014 г.
4. Официальный сайт BCG в России <http://www.bcg.ru/>. ●

NEW IMPETUS FOR DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT COOPERATION

Baginova, Vera V., Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

*Karimova, Dina K., Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia/
Astana, Kazakhstan.*

ABSTRACT

Today, economic interests of the Russian Federation in relations with countries of the world community are becoming more clearly defined and consist in the pursuit of full integration into the world economy on the basis of national security and considering its potential, including transportation features and resources. With regard to transport and its role in the socio-economic development integration processes are of special significance also because without a proper exchange of goods, transportation of goods (timely and safe) it is impossible to keep afloat neither manufacturer, nor economy itself.

The article highlights urgent issues concerning the creation of a unified transport and logistics company of Russia, Kazakhstan and Belarus with account of the latest developments in this field. Moreover, those aspects of improving external economic partnership are considered, which directly refer to corporate structure of three countries, starting their business activity. SWOT-analysis of its capabilities and prospects is provided.

Keywords: transport, international cooperation, transport and logistics company, integration, SWOT-analysis, container service.

Information about the authors:

Baginova, Vera V. – D. Sc. (Tech.), professor, head of the department of Logistics and Transport Systems Management of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia, baginova@rambler.ru.

Karimova, Dina K. – student of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia / Astana, Kazakhstan, +7 (495) 6842907.

