

Groteck

Business Media

На рынке СМИ с 1992 года

ЛОГИСТИКА СКЛАД ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

МАШИНОСТРОЕНИЕ, МЕТАЛЛУРГИЯ, НЕФТЕГАЗОВЫЙ КОМПЛЕКС, ЭНЕРГЕТИКА, ТРАНСПОРТ, ЖКХ,
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СТРОИТЕЛЬСТВО, ПИЩЕВАЯ ИНДУСТРИЯ, МЕДИЦИНА,
ФИНАНСОВЫЙ СЕКТОР, ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА, ИНДУСТРИЯ СЕРВИСА, ТОРГОВЛЯ, СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

УПРАВЛЕНИЕ ПОТОКАМИ

ТЕХНОЛОГИИ

ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «МОНИТОР»
iCenter.Ru

№ 4 (100) апрель 2016

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ЗАКОНОПРОЕКТЫ
ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ФИНАНСЫ ИНВЕСТИЦИИ ФОНДОВЫЙ РЫНОК БАНКРОТСТВО
СЕРТИФИКАЦИЯ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ СТАНДАРТЫ АУДИТ КАЧЕСТВО
СОГЛАШЕНИЯ ПАРТНЕРСТВО СЛИЯНИЯ ПОГЛОЩЕНИЯ РЕОРГАНИЗАЦИИ КАДРОВЫЕ
НАЗНАЧЕНИЯ КАДРОВЫЕ РЕШЕНИЯ УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ ПРОБЛЕМЫ
КОНФЛИКТЫ ИНЦИДЕНТЫ АРБИТРАЖНАЯ ПРАКТИКА ПРОЕКТЫ КОМПЛЕКСНЫЕ
РЕШЕНИЯ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ОБОРУДОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТЫ
МАТЕРИАЛЫ ПРОДУКТЫ УСЛУГИ ОБЗОРЫ ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ
АНАЛИТИКА ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ ДЕЛОВОЙ КАЛЕНДАРЬ ВЫСТАВКИ ФОРУМЫ

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Для получения издания
во 2-м полугодии 2016

**ПРОДЛИТЕ
ПОДПИСКУ**

2 способа:

1. В вашем
подписном
агентстве

2. В редакции
подробнее
на iCenter.Ru

ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ

Минтранс России призвал вернуться к лицензированию грузоперевозок	3
Itella в сотрудничестве с DHL создаст сеть доставки посылок из интернет-магазинов в 16 странах Европы	6
FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между Россией и Ираном по Каспию	9
Разработанный Якутией коридор из Китая на Севморпуть в три раза сократит время в пути	11
Первая электронная авианакладная в системе расчетов за грузовые авиаперевозки в РФ может быть выставлена 1 сентября 2016	22
Начались продажи новинки - полностью электрического погрузчика E5 от Avant	30
Автомобильные грузоперевозки: по краю кризисной пропасти	36
Векторы оптимизации российской логистики	42

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Законодательные акты и инициативы

- Дмитрий Рогозин настаивает на определении специального логистического оператора для Севморпути 1
- В 2017 году иностранных перевозчиков отрегулируют по-новому 1
- С 11 марта 2016 грузы, вывозимые за пределы Республики Беларусь, должны быть оформлены грузоотправителем 2
- товарной накладной ТН-2
- Китайским фурам могут разрешить транзит через Приморье 2
- Минтранс России призвал вернуться к лицензированию грузоперевозок 3
- ФТС просит разрешения останавливать для проверки автомобили, перевозящие товары на всей территории РФ 3

Межправительственные соглашения

- Украина и Турция расширяют сотрудничество в сфере грузоперевозок 3
- Латвия первой из стран Балтии обменялась с Россией универсальными разрешениями на автоперевозки 3
- Азербайджан и Беларусь договорились о взаимном решении проблем автоперевозчиков 4
- Китай присоединится к Конвенции МДП в ближайшее время 4
- Сенат Казахстана ратифицировал Соглашение с Австрией об автомобильных грузоперевозках 4
- Госдума ратифицировала соглашение РФ с Финляндией о прямом железнодорожном сообщении 4
- Россия и Польша договорились по вопросу грузовых автоперевозок 5
- Азербайджан и Литва договорились по грузоперевозкам 5
- Латвия договорилась с Казахстаном об увеличении грузопотока 5

СОГЛАШЕНИЯ И ПАРТНЕРСТВА. ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СООБЩЕСТВА. РЕОРГАНИЗАЦИИ

- Silk Way Airlines и MASkargo подписали меморандум о сотрудничестве 5
- NYK, Weathernews и Kozo Keikaku создают новую компанию 6
- Itella в сотрудничестве с DHL создаст сеть доставки посылок из интернет-магазинов в 16 странах Европы 6
- FM Logistic приобрела Spear Logistics, ведущего логистического оператора Индии 7
- В АКИТ вступила логистическая компания IML 7
- Продолжает работу совместный координационный совет, созданный руководством СКЖД и Туапсинского морского порта 7
- Группа LATAM Airlines объединит грузоперевозчиков под единым брендом 8

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Сервис. Услуги. Региональное присутствие операторов

- Компания «Актив Логистик» открыла бронирование доставок в Чукотский АО на навигацию-2016 8
- «РЖД Логистика» оптимизировала сервис на маршруте Сучжоу-Ворсино 9
- FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между Россией и Ираном по Каспию 9
- «Очаковская Логистическая Компания» расширяет перечень складских услуг в Ростове-на-Дону 10
- НММ, FESCO и CMA CGM запустили новый совместный еженедельный сервис Китай - Южная Корея - Россия 10
- Компания Кюне + Нагель открывает новый офис в Новороссийске 10
- Agility расширила пакет услуг для фармацевтических клиентов 10
- Разработанный Якутией коридор из Китая на Севморпуть в три раза сократит время в пути 11

Корпоративные решения

- FM Logistic предложил новое решение по оптимизации логистики для компаний-производителей и торговых сетей	11
- Новые МЕГАвозможности для клиентов TELS	12
- В ЕВРАЗ НМТП создан логистический центр	12
- МЖД может развивать грузоперевозки с использованием областных складских комплексов	13
- DPD в России и розничная сеть «Ростелекома» подписали соглашение о сотрудничестве	13
- ОАО «АК «Транснефть» совершенствует логистические процессы до уровня Fourth Party Logistics (4PL)	14
- Itella запустила фулфилмент-операции для компании myToys	14
- FM Logistic успешно реализует крупный проект с российским подразделением Auchan Holding	15
- Официальный дилер Bosch в Армении доверил свои логистические процессы 3PL оператору ULS	15

СКЛАДЫ. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

Российские проекты и решения

- Складской комплекс планируется ввести в Ногинском районе Подмосковья во втором квартале 2016 года	16
- Компания «ПЭК» открыла новый терминал в Казани	16
- Группа компаний «Деловые Линии» открывает новый логистический терминал в г. Владикавказе	17
- Строительство промышленно-логистического парка "Валицево" в Московской области завершится в 2017 году	17
- Резидент Свободного порта Владивосток начал строить логистический терминал за 1,5 млрд руб	17
- FM Logistic открыл новый склад в Санкт-Петербурге	18
- Обзор: Аренда складских площадей	18

Зарубежные проекты и решения

- DP World дает старт работам по Терминалу 4 в Джебель-Али	20
- В Португалии открыт тендер на строительство терминала на Терсейре	20
- Китайская компания построит грузовой авиатерминал в Боливии за \$300 млн	20

ТЕХНОЛОГИИ. ОБОРУДОВАНИЕ. УСЛУГИ

Информационные технологии. Автоматизация

- Новая система управления парком складской техники от Jungheinrich	21
- Strauss автоматизировал работу склада в России	21
- Первая электронная авианакладная в системе расчетов за грузовые авиаперевозки в РФ может быть выставлена 1 сентября 2016	22
- Транс-Менеджер 10 - современный помощник для построения бизнеса транспортной компании в российских реалиях	22
- Группа НМТП вводит в эксплуатацию систему управления перевалкой грузов	24
- Система LOGIST Pro поможет бизнесу снизить затраты на логистику	25
- Система управления складом Jungheinrich WMS Series 2 начального уровня для малого и среднего бизнеса	25
- «С.А.В. Транс» контролирует доставку грузов с решением от «1С-Парус»	26
- Универсальный и надежный терминал для радио-передачи данных Jungheinrich WMT 110/115	27
- TABLOGIX внедрила новую технологию проведения инвентаризации	27

Системы связи. Навигационные системы

- «Молвест» сократил расходы на топливо на четверть за счет решения Omnicomm Online	28
- MOL тестирует новую систему автопилота ACE на своем судне	29
- Компания TomTom выпустила новую версию приложения GO Mobile	29
- Либерти Страхование запустила новую опцию по страхованию грузов – онлайн-мониторинг перевозки	29

Складская техника и оборудование

- Электротележка Crown RT 4000 с местом для оператора получила награду iF Design Award 2016	30
- Начались продажи новинки - полностью электрического погрузчика E5 от Avant	30
- Jungheinrich представит широкую линейку инновационных решений на CeMAT'2016	31
- Погрузчики специального назначения для длинномерных грузов	32
- В линейке вилочных погрузчиков Raniero появились электрические модели	32
- Rocla Solid – серия электротележек с высоким подъемом	32
- Концерн Jungheinrich представит инновационное оборудование для складской логистики на «Пивной ярмарке Сибири 2016»	32

ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ

Проблемы. Конфликты. Инциденты. Арбитражная практика

- Южная Корея отказалась получать грузы из России через северокорейский порт	33
- IATA не видит условий для роста грузовых авиаперевозок	33

Россия: аналитика, обзоры, экспертиза

- Грузовые автоперевозки в феврале 2016 года	34
- Экспортный грузопоток через Северный морской путь может составить 30 млн тонн до 2030 года	36
- Автомобильные грузоперевозки: по краю кризисной пропасти	36
- Автоперевозки в России подорожали на 7,3%	38
- Международные автоперевозчики Северо-Запада сократили обороты на 30%	38
- Доля 3PL сервисов в 2015 году заняла 8% российского рынка ТЛУ	39
- Практически все порты Юга России демонстрируют рост перевалки грузов	39
- Основной признак 4PL – управление не только транспортным, но и товарным потоком клиента	40
- Кризис – время для развития IT-проектов в секторе грузоперевозок - мнение	40
- Логистика: не остаться на обочине	41
- Векторы оптимизации российской логистики	42
- Въезд разрешен	44
- Снижение грузопотока по стране в целом привело к изменению объемов перевозок сборных грузов	45
- Планы скромнее не стали	46
- Надо переходить к развитию мультимодальности - мнение	47
- «Шелковый путь» не предполагает значительных изменений существующих транспортных путей - мнение	47

За рубежом: аналитика, обзоры, экспертиза

- Литовские перевозчики не смогли компенсировать потерю рынка РФ	48
- Индийские экспедиторы воздушных грузов не поспевают за рынком	48
- Туркменистан, Казахстан и Иран привлекают железнодорожные грузопотоки из Европы и Китая	48
- Автотранспортный грузовой транзит из Китая в Европу уверенно растет	49
- Грузоперевозки Latvijas Dzelzceļš в 2016 году стабилизируются	49
- Казахских дальнотранспортников ждут проблемы на территории РФ	49
- Французы жалуются, что не справляются с конкуренцией западных перевозчиков	50

РЕГУЛИРОВАНИЕ Законодательные акты и инициативы

Дмитрий Rogozin настаивает на определении специального логистического оператора для Севморпути

09 марта 2016, Россия, Мурманская обл., forum.mfd.ru. Дмитрий Rogozin предлагает в конце апреля 2016 года провести отдельное заседание Госкомиссии по вопросам развития Арктики, посвященное вопросам развития Северного морского пути (Севморпути, СМП), на котором предстоит определить отдельного логистического оператора для Севморпути. Об этом заместитель председателя правительства Российской Федерации Дмитрий Rogozin сообщил 9 марта 2016 года в Мурманске в ходе заседания Госкомиссии по вопросам развития Арктики.

«В конце апреля мы проведем совещание, посвященное отдельно СМП, и примем решение, кто будет его хозяином. Администрация СМП пока только фиксирует заявки, поступающие от заказчиков, а нужен логистический оператор, который будет вести диалог и убеждать партнеров в выгодах транспортировки грузов по СМП, который будет постоянно вести мониторинг экономического состояния СМП», - сказал Rogozin.

Директор «Государственного океанографического института имени Н.Н. Зубова» Юрий Сычев прокомментировал предложение Rogozina: «Текущая практика перевозок по СМП показывает, что сложности с координацией действий разных перевозчиков возникают постоянно. Необходимы логистические операторы, которые могли бы координировать и планировать перевозки. Сейчас, даже при незначительном объеме перевозок, судно найти сложно. Также остается нерешенной проблема с тарифами по перевозке грузов по СМП».

Участвующий в заседании заместитель министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока Сергей Качаев напомнил, что Минвостокразвития Владимир Путин поручил разработать финансово-экономическую модель развития СМП в качестве конкурентоспособного транспортного коридора, в том числе для контейнерных перевозок.

«В ближайшие три месяца необходимо подготовить прогноз доходов и расходов бюджета РФ от СМП и определить оптимальные формы участия государства в его развитии. Предстоит провести оценку существующей экономики перевозок через Суэцкий канал и СМП по выбранным маршрутам для различных грузов до 2030 года. А также провести оценку капитальных затрат, связанных с развитием СМП, в том числе инфраструктуры вдоль маршрута. Планируется разработать финансово-экономические модели основных участников СМП до 2030 года», - сказал Качаев.

Заместитель министра транспорта – руководитель Росморречфлота Виктор Олерский добавил, что России необходима транспортная структура, адаптированная под экстремальные условия. «Мы подготовили проект концепции развития транспортной системы, основной принцип которой – бесперебойное обеспечение перевозки грузов и пассажиров между пунктами арктической зоны и пунктами за ее пределами. Основа транспортной системы Арктики – это СМП. Его развитие – это приоритетная задача», - сказал он.

В 2017 году иностранных перевозчиков отрегулируют по-новому

09 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. С 1 января 2017 года вводятся новые формы бланков разрешений на осуществление международной автомобильной перевозки по территории РФ, указывается в приказе Минтранса России № 302 «О реализации положений п. 3 ст. 2 федерального закона от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ и постановления правительства РФ № 89 от 16.02.2008 г.». Как уточнили в министерстве, данным приказом утверждены три формы:

- специального разового разрешения на осуществление по территории РФ международной автомобильной перевозки груза с территории или на территорию третьего государства;
- российского многократного разрешения на указанную перевозку;
- российского разового разрешения на проезд конкретного транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, по территории РФ при выполнении нерегулярной пассажирской международной автомобильной перевозки.

Кроме того, утверждены правила заполнения разрешений. Таким образом иностранный перевозчик при осуществлении международных рейсов до въезда на территорию РФ должен будет указать о них более детальную информацию.

Ранее было достаточно заполнить данные о наименовании и адресе иностранного перевозчика, вписать регистрационный номер транспортного средства, сообщить место, дату выдачи, заверенные печатью уполномоченного иностранного органа, выдавшего разрешение, а также указать наименование и вес перевозимых грузов. Теперь придется указывать еще дату и место въезда на территорию РФ, пункты погрузки и разгрузки.

Если фура проезжает по территории РФ порожней, то до въезда необходимо будет также указывать наименование государства, откуда была начата и где должна завершиться поездка.

Если хотя бы часть предусмотренных новыми бланками данных окажется незаполненными, выяснится, что неправильно будут указаны пункты разрешения или не проставлены все необходимые отметки о въезде транспортного средства на территорию РФ и его убытии, то выданное разрешение будет считаться недействительным.

Такие требования, как полагают специалисты, должны поставить дополнительные преграды для выполнения иностранными перевозчиками незарегистрированных каботажных рейсов по дорогам РФ, которые нередко осуществляются по демпинговым ценам по сравнению с российскими перевозчиками. Ведь грузы в данном случае берутся попутные, а транзитная перевозка при этом уже будет частично оплачена ее заказчиком.

С 11 марта 2016 грузы, вывозимые за пределы Республики Беларусь, должны быть оформлены грузоотправителем товарной накладной ТН-2

11 марта 2016, Беларусь, logistic.ru. Со вступлением в силу 11 марта 2016 года Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 05.02.2016 г. № 102 «О внесении изменений в Правила автомобильных перевозок грузов» грузы, вывозимые за пределы Республики Беларусь, должны быть оформлены грузоотправителем товарной накладной ТН-2 (наряду с транспортными документами (CMR накладной) и другими грузосопроводительными документами).

С 11 марта 2016 года грузоотправитель обязан оформить грузы, вывозимые за пределы Республики Беларусь, товарной накладной ТН-2 и передать (обеспечить передачу) перевозчику первый экземпляр этой накладной. Такая обязанность вытекает из положений пунктов 22 и 357 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 г. № 970 с изменениями от 05.02.2016 г.

При выполнении перевозки грузов за пределы Республики Беларусь (экспорт грузов) перевозчик должен потребовать от грузоотправителя предоставления ему первого экземпляра товарной накладной ТН-2. В случае отказа грузоотправителя от предоставления ТН-2 или иных грузосопроводительных документов, перевозчик вправе отказаться от такой перевозки (пункт 21 Правил автомобильных перевозок грузов) и потребовать от заказчика возмещения всех убытков, возникших вследствие отсутствия или неверного заполнения грузосопроводительных документов (пункт 381 Правил автомобильных перевозок грузов).

С 11 марта 2016 года оформление международной перевозки грузов, вывозимых за пределы Республики Беларусь, товарно-транспортной накладной формы ТТН-1 будет считаться неправомерной. ТТН-1 с 11 марта используется для оформления только внутриреспубликанских перевозок грузов.

Международная перевозка грузов, ввозимых на территорию Республики Беларусь (импорт грузов), а также грузов, следующих транзитом через ее территорию (транзит грузов), оформляется CMR накладной с приложением грузосопроводительных документов, оформленных грузоотправителем в соответствии с законодательством страны отправления и нормами международного права.

Китайским фурам могут разрешить транзит через Приморье

14 марта 2016, Россия, Москва, finmarket.ru. Минвостокразвития РФ предлагает разрешить китайским логистическим операторам транзитный проезд по автодорогам Приморского края, сообщили в пресс-службе министерства.

Соответствующее предложение упоминается в предварительном варианте концепции развития международных транспортных коридоров (МТК) "Приморье-1" и "Приморье-2", разработанном консалтинговой компанией McKinsey & Company по заказу ведомства.

Допуск китайских транспортных средств для проезда по территории Приморья позволит использовать МТК для доставки грузов из северо-восточных провинций КНР в южные, используя российские порты.

По данным Минвостокразвития, в настоящее время МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" проигрывают внутрикитайским маршрутам в части сроков поставки и стоимости перевозки.

Так, доставка грузов из расположенного недалеко от границы города Муданьцзян в Шанхай через китайский порт Далянь обходится в \$1,185 тыс./TEU при времени перевозки 85 часов, через Владивосток - в \$1,25-1,34 тыс./TEU и 220-240 часов. Для повышения конкурентоспособности проекта, помимо допуска китайских фур, предлагается организовать одновременную проверку грузов службами КНР и РФ, либо признавать результаты осмотра другой стороной.

По словам главы Минвостокразвития Александра Галушки, ключевую роль в развитии транзитных коридоров в Приморье играет режим Свободного порта Владивостока. Согласно финансово-экономической модели, разработанной McKinsey & Co по заказу Минвостокразвития, в зону экономического "тяготения" портов Приморья попадают сразу три крупнейших города северо-востока КНР - Харбин, Чанчунь, Гирин и Муданьцзян.

Объем грузов, которые могут быть переориентированы на порты Приморья, оценивается в 30 млн тонн в год, с перспективой увеличения до 45 млн тонн в год к 2030 году.

Вместе с тем предлагается облегчить финансовые условия получения лицензии на внешнеэкономическую деятельность для российских перевозчиков, а также стимулировать российские страховые компании к созданию приемлемых продуктов по ОСАГО для китайских операторов.

Ожидается, что эти и ряд других мер позволят снизить стоимость транзита до \$1,02-1,1 тыс./TEU, а время - до 105 часов. Развитие МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" позволит РФ увеличить ВВП примерно на 29 млрд рублей в год к 2030 году в ценах 2015 года, увеличить сбор налогов в консолидированный бюджет на 5,7 млрд рублей (также в ценах 2015 года), создать 4 тыс. рабочих мест.

Минтранс России призвал вернуться к лицензированию грузоперевозок

15 марта 2016, Россия, Москва, rueconomics.ru. Глава Министерства транспорта России Максим Соколов заявил о том, что России нужно вернуться к лицензированию грузовых и пассажирских перевозок. Об этом сообщает РИА Новости.

По словам Соколова, несколько лет назад в России было обязательным лицензирование перевозок, в том числе, и школьными автобусами. Он призвал вернуться к этой системе в целях улучшения качества рынка.

Министр напомнил, что лицензирование грузовых и пассажирских перевозок было обязательным до 2005 года. Затем был проведен ряд мероприятий по разгрузке административных барьеров, согласно которым, из перечня услуг, нуждающихся в лицензии, сначала исключили грузоперевозки, а затем, в 2011 году, и перевозки пассажиров. Далее перевозки осуществлялись в соответствии с уведомительным порядком, подчеркнул Соколов.

Соколов также заявил о том, что отмена лицензирования привела к тому, что стали появляться неквалифицированные перевозчики, у которых нет надлежащей профессиональной подготовки. Кроме того, по его словам, они не в состоянии справиться с обязательными расходами по содержанию автопарка.

ФТС просит разрешения останавливать для проверки автомобили, перевозящие товары на всей территории РФ

23 марта 2016, Россия, Москва, vch.ru. Федеральная таможенная служба (ФТС) предлагает наделить своих сотрудников правом останавливать для проверки автомобили, перевозящие товары, на всей территории РФ, а не только в зоне таможенного контроля. Об этом сообщил заместитель руководителя ведомства Руслан Давыдов в ходе совещания комитета Совета Федерации по обороне и безопасности.

«В частности, предложенные нами изменения в федеральный закон о таможенном регулировании такие: наделение таможенных органов полномочиями самостоятельно останавливать автомобильные транспортные средства, перевозящие товары, находящиеся под таможенным контролем, на всей территории Российской Федерации, а не только в зонах таможенного контроля, как это сегодня», - заявил Р.Давыдов.

Межправительственные соглашения

Украина и Турция расширят сотрудничество в сфере грузоперевозок

09 марта 2016, Украина, ria.ru. Президент Украины Петр Порошенко и премьер-министр Турции Ахмет Давутоглу в ходе встречи договорились о расширении сотрудничества в сфере грузоперевозок между двумя странами, сообщила пресс-служба украинского лидера.

"Стороны отметили важность обеспечения использования транзитного потенциала Украины и Турции в полном объеме. В этом контексте президенты Украины и премьер-министр Турции договорились расширять сотрудничество в сфере международных перевозок", - говорится в сообщении.

В пресс-службе также отметили, что в ходе встречи стороны обсудили важность переговоров об открытии рынков двух стран и заключение соглашения о свободной торговле между Украиной и Турцией.

Латвия первой из стран Балтии обменялась с Россией универсальными разрешениями на автоперевозки

17 марта 2016, Латвия, kr.ru. 16 марта Латвия договорилась с Россией об обмене дополнительными универсальными разрешениями на автоперевозки по территории РФ. Они дают право на перевозку товаров в третьи страны и обратно.

Сторонами был уточнен порядок проверок, проводимых российскими контролирующими органами, и перечень документов, которые должны предоставить водители.

Нынешняя редакция договора предусматривает уменьшение количества документов, которые российские контролирующие органы требуют у шофера. Например, не надо показывать сертификат о происхождении товара.

Нынешняя редакция договора предусматривает уменьшение количества документов

Латвия - первая из стран Балтии, которой удалось встретиться с российской стороной после вступления в силу приказа «Об утверждении Особенности выполнения международной автомобильной перевозки грузов третьих государств». В ближайшее время представители России прибудут в Ригу.

Азербайджан и Беларусь договорились о взаимном решении проблем автоперевозчиков

17 марта 2016, Беларусь, abc.az. В Минске прошло заседание азербайджано-белорусской смешанной комиссии по международным автомобильным отношениям. Как сказано в сообщении Государственной службы автомобильного транспорта Азербайджана, в ходе встречи стороны обсудили нынешнее состояние международных автомобильных перевозок, развитие взаимного сотрудничества, проблемы при перевозках и пути их решения.

«Также в ходе встречи были обсуждены вопросы определения контингента разрешительных бланков для осуществления международных автомобильных перевозок в 2016-2017 годах, вопросы обмена торгово-экономической статистической информацией, а также вопросы улучшения рабочих условий автоперевозчиков обеих стран», - сказано в сообщении. По итогам встречи был подписан протокол.

Китай присоединится к Конвенции МДП в ближайшее время

24 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. В самое ближайшее время Китай планирует присоединиться к Конвенции МДП. Об этом в ходе 4-й Евразийской конференции по логистике сообщил глава постоянного представительства IRU в Евразии Дмитрий Чельцов. По его словам, в КНР прошли на сегодняшний день все необходимые процедуры внутригосударственного согласования, далее остается завершить процедуру обращения в ООН с соответствующей просьбой о присоединении. Как отметил эксперт, этот шаг будет способствовать, в том числе, росту объемов грузоперевозок в государствах ЕАЭС.

Он так же напомнил о том, что согласно экспертным оценкам, в результате внедрения системы Конвенции МДП в Азиатско-Тихоокеанском регионе, за пятилетний период страны региона смогут сократить свои расходы на транзит товаров на сумму как минимум \$35 млрд.

Сенат Казахстана ратифицировал Соглашение с Австрией об автомобильных грузоперевозках

24 марта 2016, Казахстан, inform.kz. Депутаты Сената Парламента РК в ходе пленарного заседания палаты приняли Закон РК «О ратификации Соглашения между Правительством РК и Правительством Республики Австрия о международных автомобильных перевозках грузов».

Соглашение совершено в Вене 22 октября 2012 года. Соглашение применяется к международным автомобильным перевозкам грузов между Казахстаном и Австрией, включающим международные перевозки грузовыми транспортными средствами, двусторонние перевозки, комбинированные перевозки, транзитные перевозки и перевозки в/из третьих стран.

КОМПЕТЕНТНО: Асет Исекешев, министр по инвестициям и развитию Казахстана

<<< Можно отметить ежегодную положительную тенденцию роста объема перевозок между Казахстаном и Австрией. Согласно данному Соглашению двусторонние транзитные перевозки, а также перевозки в/из третьих стран осуществляется на разрешительной основе. Условия выгодны для казахстанских перевозчиков и ратификация Соглашения обеспечит дальнейшее развитие международных автомобильных перевозок в РК, а также способствует дальнейшему разветвлению автомобильных перевозок грузов между двумя государствами.
>>>

Госдума ратифицировала соглашение РФ с Финляндией о прямом железнодорожном сообщении

28 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. Госдума ратифицировала соглашение между правительствами России и Финляндии о прямом международном железнодорожном сообщении. Документ определяет "единые правовые нормы к договору перевозки в прямом международном железнодорожном сообщении", в том числе устанавливает ответственность перевозчиков и порядок рассмотрения претензий, говорится в пояснительной записке. Необходимость его заключения обусловлена, прежде всего, проводимыми в РФ реформами железнодорожного транспорта, указывается в ней.

В настоящее время между Москвой и Хельсинки уже действует двустороннее межправительственное соглашение о российско-финляндском прямом международном железнодорожном сообщении, подписанное в 1996 году, но оно прекратит свое действие с даты вступления в силу одобренного документа.

В сопроводительных материалах подчеркивается, что соглашение "отвечает интересам российских перевозчиков", а его реализация не повлечет дополнительных расходов из федерального бюджета.

Россия и Польша договорились по вопросу грузовых автоперевозок

01 апреля 2016, Польша, [gia.ru](#). РФ и Польша по итогам переговоров в Гданьске подписали договор об обмене разрешениями на грузовые автоперевозки в количестве 170 тысяч штук для каждой стороны до конца 2016 года, рассказал РИА Новости глава российской делегации, заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул.

"Мы подписали протокол, обменялись количеством разрешений, которое нас полностью устраивает. Оно соответствует пропорциям, которые действовали предыдущие три года, о которых мы еще договаривались в Сочи с предыдущим замминистра, и мы абсолютно удовлетворены", – сообщил Асаул.

"Каждой стороне по 170 тысяч (разрешений), из них для третьих стран – по 30 тысяч", – уточнил он.

По словам Асаула, обмен новыми квотами состоится после того, как вступит в силу новый приказ Минтранса РФ, который сейчас находится на регистрации в Минюсте. Это произойдет в первой декаде апреля, пояснил он. Асаул добавил, что текущие квоты (20 тысяч штук для каждой стороны сроком действия до 15 апреля – ред.) продлены до момента выхода нового приказа Минтранса.

Азербайджан и Литва договорились по грузоперевозкам

04 апреля 2016, Литва, [ati.su](#). ООО ADY Ekspres, занимающееся мультимодальными грузоперевозками в Азербайджане, и АО "Литовские железные дороги" подписали в Вильнюсе соглашение по грузоперевозкам между двумя странами. Об этом рассказал глава пресс-службы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Надир Азмамедов. По его словам, соглашение предусматривает создание нормативной базы, определяет обязательства, правила предоставления скидок и взаимных расчетов при грузоперевозках между Азербайджаном и Литвой.

"Договор создаст условия для расширения возможностей сотрудничества в области транспорта и увеличения объемов транзитных грузов между двумя странами", – сказал Азмамедов. Документ был подписан гендиректором "Литовских железных дорог" Стасисом Дайлидкой и директором ADY Ekspres Азадом Гасымовым в рамках встречи азербайджанских и литовских железнодорожников в Вильнюсе. Во встрече также приняли участие заместитель гендиректора "Литовских железных дорог" Стасис Гудвалис и заместитель председателя "Азербайджанских железных дорог" Игбал Гусейнов.

"Стороны обсудили участие Азербайджана в железнодорожном проекте "Викинг", а также перспективы увеличения объемов грузоперевозок в рамках проекта", – сказал Азмамедов.

Поезд комбинированного транспорта "Викинг" начал курсировать в 2003 году. Участниками проекта являются Украина, Беларусь, Литва, Латвия, а с 2012 года и Болгария. Общая протяженность маршрута Ильичевск (Украина) - Минск (Беларусь) - Драугисте (Литва) - 1,766 тысячи километров. В сентябре 2015 года "Украинская железная дорога" заявила о возможности перевозок грузов поездом "Викинг" из Китая в Европу. Соответствующий протокол был подписан во время совещания руководителей железных дорог Казахстана, Азербайджана, Грузии и Украины по вопросам формирования конкурентоспособных тарифных условий на перевозки грузов по направлению Азия - Европа - Азия 11 сентября 2015 года в Одессе. В феврале текущего года Украина и Литва подписали меморандум о присоединении контейнерного поезда "Викинг" к Транскаспийскому международному транспортному коридору из Европы через Азербайджан и Казахстан в Китай.

Латвия договорилась с Казахстаном об увеличении грузопотока

07 апреля 2016, Казахстан, [tks.ru](#). Председатель правления Latvijas dzelzceļš (Латвийская железная дорога) Эдвин Берзиньш договорился в Казахстане с руководителем железнодорожной компании «Kazakhstan Temir Zholy» Аскармом Маминым о более тесном сотрудничестве и увеличении грузопотока между странами, сообщает портал [Rus.tvnet.lv](#).

Президент железной дороги Казахстана подтвердил, что его страна заинтересована в сотрудничестве с Латвией и выводе экономических отношений на новый уровень.

В свою очередь в Latvijas dzelzceļš уточнили, что по инфраструктуре латвийской железной дороги за 10 лет перевезено 18,62 млн грузов казахстанского происхождения, в том числе нефтепродукты, металлы и ферросплавы, пищевые продукты, зерно.

СОГЛАШЕНИЯ И ПАРТНЕРСТВА. ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СООБЩЕСТВА. РЕОРГАНИЗАЦИИ

Silk Way Airlines и MASkargo подписали меморандум о сотрудничестве

10 марта 2016, Азербайджан, [abc.az](#). Азербайджанская авиакомпания Silk Way Airlines и дочерняя компания авиакомпании Malaysia Airlines - MASkargo - подписали меморандум о сотрудничестве.

Как сообщается в информации со специализированного портала Ch-aviation, соглашение охватывает грузоперевозки, наземные услуги и обслуживание рейсов.

Соглашение также позволит авиакомпаниям воспользоваться взаимными услугами в глобальной сети. Сотрудничество создаст условия для развития аэропортов Куала-Лумпура и Баку в качестве региональных транзитных центров.

«Подписание меморандума позволит расширить сеть обеих компаний и удовлетворить их рыночные потребности», - сказал генеральный исполнительный директор малазийской компании Мохд Юнус Идрис.

С учетом идеального географического положения Баку между Европой и Азией, MASkargo также надеется использовать растущую экономику Азербайджана для расширения своего участия в бизнесе грузоперевозок и развития двусторонних отношений.

NYK, Weathernews и Kozo Keikaku создают новую компанию

15 марта 2016, Сингапур, loglink.ru. Группа NYK и две ее дочерние компании, технологический институт Monohakobi и NYK Business Systems Co. Ltd., заключили соглашение с Weathernews Inc. и Kozo Keikaku Engineering Inc. о создании новой компании в Сингапуре Symphony Creative Solutions Pte. Ltd. (SCS), говорится в сообщении NYK.

Новая компания SCS создается для оказания современных услуг на рынке морских перевозок и логистики в рамках проекта Symphony - совместно разработанной программы, подготовленной в июле 2014 года с целью продвижения услуг по логистике автомобилей в Азии. Учитывая стремительное развитие технологий, а также «Интернета вещей» (системы контроля промышленного оборудования через интернет), чтобы отвечать современным требованиям в логистическом бизнесе, пять компаний договорились о создании SCS для дальнейшего развития проекта Symphony.

Новая компания сможет использовать опыт Группы NYK, ее возможности и глобальную сеть в судоходном и логистическом секторах, а также инновационную сетевую инфраструктуру Weathernews и технологии прогнозов погоды, наряду с передовыми решениями по моделированию, Kozo Keikaku Engineering. Головной офис SCS будет находиться в Сингапуре, в квартале, известном сосредоточением IT-венчурных компаний в Азии.

Этот совместный проект был выбран Фондом развития творческих решений группы NYK во время первого тендера.

Группа компаний Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK Line), головной офис которой расположен в Токио, специализируется в международной логистике, морских перевозках, круизном бизнесе, операциях терминалов, управлении с недвижимостью и др. операциях. Компания владеет флотом из более чем 700 судов и собственным парком контейнеров разных типов. Персонал группы превышает 33 тыс. сотрудников по всему миру. Терминалы, склады и логистические хабы NYK расположены в Азии, Европе и Северной Америке.

Itella в сотрудничестве с DHL создаст сеть доставки посылок из интернет-магазинов в 16 странах Европы

15 марта 2016, Евросоюз, reitingi.lv. Транспортно-логистическая компания Itella, расширяя сотрудничество с DHL и Норвежской почтой, создаст новую сеть доставки международных посылок в 16 странах Европы, включая страны Балтии. В рамках сотрудничества впредь именно Itella будет доставлять посылки из интернет-магазинов этих стран клиентам в Эстонию, Латвию и Литву, используя новую сеть пунктов получения посылок Itella Parcel Shop. А в будущем интернет-магазины стран Балтии в соответствии с одинаковыми условиями во всех странах смогут доставлять товары в остальные страны сети.

Таким образом, Itella существенно укрепит свои позиции на международном рынке логистики интернет-магазинов. Кроме Финляндии, Эстонии, Латвии и Литвы эта сеть включает также Швецию, Норвегию, Данию, Германию, Австрию, Польшу, Чехию, Словакию, Нидерланды, Бельгию. Францию и Люксембург. Партнерами новой сети будут Itella, как предприятие в составе PostiGroup, а также DHL ParcelEurope, DHL Freight Sweden и Posten Norges дочерним предприятием Bring.

Согласно докладу Еврокомиссии, приблизительно 70 % европейских интернет-магазинов еще не полностью используют потенциал трансграничной э-коммерции. Новая партнерская сеть устраним препятствия, которые до сих пор мешали интернационализации европейской э-коммерции. Сеть будет включать всего 43 000 пунктов обслуживания, и число обслуживаемых ею экономически активных жителей будет превышать 170 миллионов.

КОМПЕТЕНТНО: Расма Сауле, Itella Logistics, исполнительный директор

<<< Впредь для жителей наших 16 стран исчезнут различия в доставке товаров через границы. Например, они смогут вернуть полученные товары, воспользовавшись тем же способом доставки, независимо от того, была ли отправлена посылка в страны Балтии из Германии, Бельгии или Швеции. Для удобства клиентов мы также обязались обеспечить самую широкую сеть отправки посылок в странах Балтии с не менее чем 1200 пунктами приема посылок. Новая сеть значительно облегчит жителям отправку международных посылок по сравнению с имевшимися до сих пор возможностями. Благодаря согласованному обмену информацией между партнерами по сотрудничеству доставка станет еще более быстрой и надежной. >>>

FM Logistic приобрела Spear Logistics, ведущего логистического оператора Индии

21 марта 2016, Индия, ati.su. Знание специфики рынка Индии делает Spear Logistics идеальным партнером для FM Logistic в сфере поддержания проектов клиентов, ведущих бизнес на территории этой страны.

Следуя своей стратегии «Амбиции 2022», FM Logistic заключает партнерства с крупными игроками логистических рынков наиболее активных развивающихся стран. Являясь полноценной стартовой площадкой для бизнеса, Индия предоставляет FM исключительные возможности для развития в Азии. В 2015 году экономика страны выросла более чем на 7%. Ожидается, что к 2030-му государство заявит о себе как о крупнейшем потребительском рынке и третьей по величине экономике мира. Кроме того, в логистической отрасли Индии ожидается беспрецедентный сдвиг в сторону реорганизации и консолидации, обусловленный унификацией налогового законодательства для товаров и услуг (GST) и стремительным развитием направления e-commerce.

FM Logistic и Spear Logistics, входящая в топ-5 логистических операторов Индии, будут работать в стратегических сегментах, таких как e-commerce, телекоммуникации, розничная торговля, потребительские товары, промышленность и автомобилестроение. Компании совместно подготовят основу для внедрения нового типа логистической организации в соответствии с предстоящей унификацией налогового законодательства Индии. Проект предполагает создание региональных распределительных центров, управляемых FM Logistic и Spear Logistics на базе платформ с возможностью размещения продукции нескольких клиентов, которые будут расположены вблизи крупнейших городов Индии.

Помимо углубленного знания сложного индийского рынка, вкладом Spear Logistics в сотрудничество двух компаний является присутствие в различных регионах по всей стране и обширная клиентская база, состоящая из крупных местных и международных компаний. FM Logistic внесет свой вклад в виде опыта построения международной сети, известности бренда, опыта использования передовых инструментов и внедрения инновационных технологий в сфере логистики.

КОМПЕТЕНТНО: Гаутам Дембла, Spear Logistics, управляющий директор

<<< Объединение опыта двух компаний позволит нам на международном уровне оказывать нашим клиентам – производителям и ритейлерам – широкий спектр качественных логистических услуг, начиная с хранения и заканчивая перевозками и дистрибуцией по всем каналам, включая e-commerce. >>>

КОМПЕТЕНТНО: Жан-Кристоф Маше, FM Logistic, президент

<<< Приобретая Spear Logistics, мы принимаем в наши ряды первоклассных отраслевых экспертов. Новые члены команды – ценный ресурс, который поможет нам соответствовать требованиям наших клиентов на стремительно растущем рынке FMCG. >>>

В АКИТ вступила логистическая компания IML

31 марта 2016, Россия, Москва, retail.ru. По сообщению пресс-службы Ассоциации компаний Интернет-Торговли (АКИТ) состав Ассоциации пополнился еще одним участником. К действующим членам АКИТ присоединился логистический оператор IML.

В качестве члена АКИТ IML будет взаимодействовать с госрегулятором по вопросам организации доставки товаров до потребителя, обеспечения взаиморасчетов между продавцом и покупателем, выступать консультантом при разработке и экспертизе регулирующих отрасль нормативных актов.

IML основана в 2007 году. Сеть IML сегодня – это более 200 пунктов самовывоза, из них 75 находятся в Москве и Санкт-Петербурге. Партнеры компании из участников АКИТ: Л'Этуаль, 7bricks, ТД Базис, Utinet, Юлмарт, Ашан, Beeline, TOPSHOP, DNS, shop, mamsy.ru, BAGWAY.ru, Babadu, Netoptika, Nail Company, Play-today и другие компании.

Продолжает работу совместный координационный совет, созданный руководством СКЖД и Туапсинского морского порта

01 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, rangam.ru. Как и предполагали его учредители, в настоящее время взаимоотношения между двумя транспортными структурами оптимизируются, постепенно уменьшается количество «узких» мест, растет число перевозок.

Напомним, что решение о создании координационного совета и единой комплексной диспетчерской смены было принято в середине февраля этого года по итогам видеоконференции, в которой приняли участие представители Северо-Кавказской и Приволжской железных дорог, филиалов холдинга «РЖД» и дирекций, расположенных на полигоне двух дорог, а также представители региональной и муниципальной власти и бизнес-сообщества.

Участники конференции отметили, что в январе 2016 года на станции Туапсе произошло снижение среднесуточной выгрузки на 10,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом имеется значительный потенциал роста перевозок, напрямую связанный с повышением эффективности взаимодействия железнодорожников и портовиков. Чтобы преодолеть проблемы, периодически возникающие на стыке двух важных транспортных магистралей, как раз и был создан совместный координационный совет.

Как отмечает управляющий директор ОАО «Туапсинский морской торговый порт» Андрей Ярославцев, основной задачей совета является выработка решений, направленных на обеспечение согласованных размеров погрузки-выгрузки всех номенклатур грузов, координация производственного процесса, направленная на улучшение достигнутых показателей.

«Координационный совет проводит анализ результатов обработки вагонов за установленный период, составляет план работы и выработку мероприятий для достижения плановых показателей в предстоящем периоде. Он также подводит итоги работы единых диспетчерских смен», - поясняет Ярославцев. По мнению управляющего директора ТМТП, еще одно важное направление работы совета – решение вопросов взаимодействия со смежными организациями, принимающими участие в технологической цепочке перевалки грузов в порту Туапсе. Совет занимается координацией их деятельности, рассматривает и подготавливает предложения по организации подвода поездов на ст. Туапсе.

Если конкретно, то в ведении координационного совета находится, например, вопрос о привлечении дополнительной грузовой базы на железнодорожный транспорт, в том числе с использованием механизма применения тарифного коридора и возможностей дочерних логистических компаний. Грузовладельцам предлагается использовать тарифные преференции при сохранении (и увеличении) предъявления груза относительно предшествующего периода.

В целом, продвижение совместных преференций, предлагаемых железнодорожниками и портовиками, - одна из важнейших задач единого координационного совета СКЖД и ТМТП. Представители двух магистралей готовы оказывать транспортные услуги любого уровня, в том числе - с разработкой индивидуальных логистических решений. Так, выполняются мероприятия, направленные на увеличение скорости доставки инертных грузов в местном сообщении до 320 км в сутки. Продолжается сбыт услуг в рамках проекта "Грузовой экспресс" и по принципу работы в "одно окно" - через заключение единого договора транспортного обслуживания и ведения расчетов с использованием Единого лицевого счета клиента. Деятельность совместного координационного органа управления уже начала позитивно воздействовать на работу одной из крупнейших транспортных площадок юга России.

«Создание координационного совета с Туапсинским морским торговым портом положительно сказалось на нашей работе», - говорит Роман Лубенский, начальник железнодорожной станции Туапсе-Сортировочная. - «Стоит отметить, что мы и до этого успешно взаимодействовали с портовиками, но теперь наша работа стала более скоординированной. Прежде всего, за счет составления ежедневного плана, который согласовывается станцией, портовиками, Логистическим центром и ПГК. За счет более тесной работы в марте мы уже имеем прирост погрузки на 134% к уровню прошлого года».

Группа LATAM Airlines объединит грузоперевозчиков под единым брендом

06 апреля 2016, Бразилия, ato.ru. LATAM Airlines Group, которая была образована в результате слияния чилийской авиакомпании LAN Airlines и бразильской TAM Linhas Aereas, объявила о создании нового бренда для грузоперевозок LATAM Cargo. Под ним будут объединены дочерние грузовые операторы: LAN Cargo, TAM Cargo, колумбийская LAN CARGO Colombia и мексиканский перевозчик Mas Air.

В результате перехода под единое управление LATAM Cargo станет крупнейшей группой по грузоперевозкам внутри Латинской Америки и по транспортировке основных экспортных продуктов из страны. В совокупности LATAM Cargo будет соединять 140 направлений в 29 странах. Процесс объединения начнется в первом полугодии 2016 г. и продлится примерно три года, однако в LATAM Group обещают, что он не окажет негативного влияния на клиентов.

Переход под единый бренд стал дальнейшим шагом по созданию LATAM Group. LAN Airlines и TAM Linhas Aereas объявили о слиянии в августе 2010 г. В 2011 г. Национальная корпорация потребителей и заемщиков Conadecus приостановила сделку, посчитав, что объединенная авиакомпания станет монополистом на ряде направлений, однако в конце того же года Чилийский суд по защите свободной конкуренции (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, TDLC) и Административный совет по экономической защите Бразилии (Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil – CADE) одобрили слияние. LATAM Airlines входит в альянс Oneworld.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Сервис. Услуги. Региональное присутствие операторов

Компания «Актив Логистик» открыла бронирование доставок в Чукотский АО на навигацию-2016

19 марта 2016, Россия, Приморский край, согromit.ru. Основной специализацией «Актив Логистик» является перевозка грузов по РФ, основное направление – Крайний Север.

Компания рапортует о старте приема заявок на расчет стоимости услуг и бронирование перевозок на территорию субъекта РФ на Дальнем Востоке на навигацию текущего года. При бронировании до конца апреля, услуга будет оказана по ценам минувшего года.

Перевозчик доставляет грузы на Дальний восток круглый год авиационным транспортом, однако в сегодняшних реалиях доставка морем является более приемлемым решением по цене. Среди направлений: г. Анадырь; пгт Беринговский; г. Билибино; с. Лаврентия; г. Певек; пгт Провидения; пгт Эгвекинот; пгт Мыс Шмидта и проч. Перевозчик принимает грузы, минимальный вес которых равен 10 кг, а максимальный достигает 40 т. Услуга подразумевает выгрузку и доставку груза конечному адресату. В нынешнем году планируют 3 захода судов в данный округ из г. Архангельск и свыше дюжины заходов из г. Владивосток.

Перевозчик доставляет сборные, генеральные грузы и любые виды контейнеров. Морским транспортом грузы доставляются из г. Архангельска в г. Певек, из г. Владивосток – в г. Анадырь, пгт Эгвекинот, г. Певек, с. Лаврентия, пгт Провидения. Основная деятельность перевозчика – это мультимодальные перевозки в Дальневосточный федеральный округ и регионы Крайнего Севера, перевозчик задействует все виды транспорта. Компания перевозит негабаритные и нестандартные грузы сезонными дорогами транспортом высокой проходимости.

«РЖД Логистика» оптимизировала сервис на маршруте Сучжоу-Ворсино

23 марта 2016, Россия, Москва, ati.su. Контейнерный сервис АО «РЖД Логистика» по ускоренной доставке грузов из Сучжоу (КНР) изменил станцию назначения в Москве с Кунцево-2 на ст. Ворсино.

Первый контейнерный поезд прибыл 13 марта из Сучжоу в Ворсино. Смена станции назначения позволила повысить уровень качества комплексно-терминального обслуживания на станции Ворсино. Как результат, время обработки контейнерных грузов в режиме таможенного транзита сократилось в несколько раз и теперь занимает не более 24 часов. Это, в свою очередь, позволяет в максимально сжатые сроки доставить груз «до двери» клиента. При этом общий срок перевозки Сучжоу-Ворсино составляет не более 14 суток.

Регулярные контейнерные отправки Сучжоу – Москва начались в начале 2015 года. В Китае оператором сервиса выступает дочерняя компания «РЖД Логистики» Far East Land Bridge LTD (FELB).

В рамках сервиса «РЖД Логистика» и FELB предлагают клиентам перевозки в контейнерах, что позволяет грузовладельцам отправлять как крупные, так и мелкие (сборные) партии генеральных грузов. Отправка поездов осуществляется еженедельно с выходом состава из Сучжоу по воскресеньям.

Ускоренный контейнерный сервис обеспечивает для клиентов максимально выгодные условия перевозки, представляя альтернативу авиа- и морской транспортировке. К основным преимуществам железнодорожного сервиса относятся более низкая стоимость по сравнению с авиадоставкой, а также значительно меньшее транзитное время по сравнению с морской перевозкой.

«РЖД Логистика» видит хорошие перспективы для развития данного маршрута. Ворсино – один из крупнейших железнодорожных узлов Центрального региона России, расположенный на пересечении важных транспортных магистралей. К станции примыкает индустриальный парк с крупными производственными и торговыми компаниями, потенциально заинтересованными в отправках грузов из КНР в РФ.

FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между Россией и Ираном по Каспию

24 марта 2016, Россия, Санкт-Петербург, ati.su. Транспортная группа FESCO в партнерстве с ОАО «Морской торговый порт Оля» запускает транскаспийский интермодальный сервис FESCO Russia Iran Service (FRIS) для перевозки грузов между Россией и Ираном.

Сервис включает в себя морскую перевозку по Каспийскому морю, железнодорожную и/или автомобильную транспортировку по России, автомобильную – по территории Ирана, а также перевалку в портах Оля и Ноушехр или Бендер Энзели (Nowshahr, Bandar-e Anzali). К отправке принимаются контейнерные и генеральные грузы, перевозка осуществляется по сквозному коносаменту FESCO. Расчетное транзитное время между российским портом Оля и иранскими портами составляет пять дней.

Тестовая партия контейнеров с промышленными грузами была доставлена в Иран 13 марта 2016 года. Общее время в пути по маршруту Санкт-Петербург – Ноушехр протяженностью 3,8 тыс. км составило 18 дней. Новые отправки, в том числе продовольственных и скоропортящихся грузов, из регионов России и Ирана, запланированы на конец марта – апрель 2016 года.

Сервис FRIS ориентирован в первую очередь на перевозку из России черных металлов, древесины, продукции машиностроения, из Ирана – продовольственных товаров, строительных материалов, нефтехимической продукции. В перспективе планируется организация линейного сервиса между портом Оля и иранскими портами.

Запуск транскаспийского сервиса открывает новые возможности для развития транспортного сообщения между Россией и Ираном. Составляющая основу сервиса морская перевозка позволяет обеспечить минимальные по сравнению с наземным маршрутом уровень ставок и транзитное время.

«Очаковская Логистическая Компания» расширяет перечень складских услуг в Ростове-на-Дону

28 марта 2016, Россия, Ростовская обл., ati.su. «Очаковская Логистическая Компания» («ОЛК.») вводит ряд новых услуг на складе филиала в Ростове-на-Дону. Склад компании расположен по адресу ул. Туполева, д. 16 "А" и оборудован всем необходимым для качественного, надежного и оперативного обслуживания.

Расширение перечня складских услуг, предоставляемых в Ростове-на-Дону, позволит не только усовершенствовать качество сервиса, но и оптимизировать работу терминала. С вводом новых услуг в данном регионе для всех партнеров «ОЛК.» стали доступны такие опции как сортировка и маркировка, поартикульный прием, наклейка этикеток и сбор заказов по заявке клиента.

Помимо этого, филиал «Очаковской Логистической Компании» в Ростове-на-Дону предлагает целый комплекс услуг по транспортной и складской логистике. Это доставка грузов от 1 кг, паллетная доставка сборных грузов, доставка в федеральные и локальные торговые сети, оперативный возврат сопроводительной документации, погрузо-разгрузочные работы, упаковка и хранение, а также многое другое.

НММ, FESCO и CMA CGM запустили новый совместный еженедельный сервис Китай - Южная Корея - Россия

29 марта 2016, Китай, tass.ru. Международные контейнерные перевозчики Hyundai Merchant Marine (НММ), FESCO и CMA CGM совместно запустили сервис по перевозке грузов между Китаем, Кореей и Россией, сообщает пресс-служба НММ.

Согласно заявлению компании, на линии будут работать три судна вместимостью от 2,7 тыс. до 4,6 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера), предоставляемых тремя участниками альянса. Ротация портов: Гонконг, Чивань, Сямынь, Нинбо, Шанхай, Пусан, Владивосток (ВМТП), Восточный, Пусан, Гонконг. Ранее южнокорейская судоходная компания НММ совместно с российской FESCO управляли двумя сервисами - KRS (Korea - Russia Service) и KR2.

НММ объединила два совместных маршрута, расширив охват услуг в Южном и Среднем Китае, и изменила название нового сервиса на CRS (China - Russia South Service). К этому альянсу присоединилась французская судоходная группа CMA CGM.

Помимо партнерства с FESCO и CMA CGM на сервисе CRS, Hyundai Merchant Marine объединит усилия с FESCO для обслуживания китайско-российской линии CRN (China Russia North Service), которую будут обслуживать два контейнеровоза вместимостью 1,7 тыс. TEU. В НММ считают, что запуск сервиса CRS и объединение с FESCO на сервисе CRN позволит южнокорейской компании предоставлять более качественные услуги и расширить свое присутствие на российском рынке.

Компания Кюне + Нагель открывает новый офис в Новороссийске

31 марта 2016, Россия, Краснодарский край, logistika-prim.ru. Кюне + Нагель расширяет свою логистическую сеть в России, открывая новый офис в Новороссийске.

Новороссийск – самый крупный южный порт России, стратегически важная точка для флота и судостроения, крупнейший нефтяной порт Черного моря, а также конечный пункт трубопровода из Тенгизского нефтяного месторождения в Западном Казахстане.

Новый офис Кюне + Нагель в Новороссийске предлагает весь спектр логистических услуг, фокусируясь на морском импорте, экспорте и транзитных операциях для российских и международных клиентов, таможенном оформлении и проектной логистике. Кюне + Нагель предлагает и развивает решения для различных направлений промышленности, включая потребительские товары, индустрию моды, автомобильную промышленность, нефтегазовый сектор, химическую промышленность и машиностроение.

КОМПЕТЕНТНО: Перри Нойманн, Кюне + Нагель в России и Белоруссии, генеральный директор

<<< Новый офис в Новороссийске дает нам возможность ответить на растущую в регионе потребность рынка в специализированных логистических услугах в связи с морскими торговыми путями, идущими в Россию через Новороссийск из Азии, Ближнего Востока, Средиземноморья, Африки и Южной Америки. >>>

Agility расширила пакет услуг для фармацевтических клиентов

05 апреля 2016, Россия, Москва, ati.su. Фармацевтическим клиентам компании Agility будут оказываться услуги таможенного оформления на складском терминале группы компаний «Сантэнс Сервис».

Одним из важнейших принципов развития Agility является постоянное расширение спектра оказываемых услуг и предложение новых сервисов для удовлетворения потребностей клиентов. Таким новым направлением Agility стало таможенное оформление Pharma-товаров. Сервис дополнил уже существующую линейку услуг для фарминдустрии, в которую входят международные авто, авиа, контейнерные перевозки и складские услуги.

Услуги таможенного оформления будут осуществляться на базе высокотехнологичного складского терминала фармацевтического оператора «Сантэнс Сервис».

В рамках партнерской программы с ГК «Сантэнс Сервис», клиенты компании Agility получают доступ к полноценной таможенной и складской инфраструктуре, включающей также аккредитованные лаборатории и экспертные организации в области фармакологической продукции. Поддержка квалифицированных специалистов позволит оперативно проводить анализ и оформлять разрешительную документацию. Среднее время таможенной очистки, с учетом подтверждения соответствия в форме декларирования, занимает 2-3 дня. В целях оптимизации процесса выпуска товара предусмотрены процедуры оформления грузов без необходимости выгрузки на склады временного хранения.

На международном рынке Agility уже много лет является одним из лидеров в предоставлении логистических решений для клиентов фармацевтической индустрии. Организация логистических процессов и создание комплексных решений для клиентов такого быстрорастущего рынка является одним из приоритетных направлений компании на глобальном уровне.

Справка:

Agility - это международная финансовая группа, контролирующая 43 логистических бренда по всему миру. Компания присутствует в более чем 100 странах, а штат сотрудников превышает 20 тысяч человек. Общая выручка группы составляет около \$5 миллиардов. Agility входит в мировой топ список логистических провайдеров. Ключевой бизнес Agility - Global Integrated Logistics (GIL) – предоставляет логистические решения, как для традиционных задач, так и для удовлетворения более сложных потребностей клиентов. GIL предлагает все виды грузоперевозок, а также складское хранение, дистрибуцию и услуги в проектной и выставочной логистике.

Группа компаний «Сантэнс Сервис» осуществляет свою деятельность с 2000 года. Специализация группы – оказание услуг по таможенному оформлению и логистике лекарственных средств на территории РФ. Лидер в сегменте предоптовой обработки ЛС. В 2015 году объем единовременного хранения составил 150 000 паллет, а общий товарооборот импорта клиентов, прошедшего через обработку компаний ГК «Сантэнс Сервис», превысил \$4,5 млрд.

Разработанный Якутией коридор из Китая на Севморпуть в три раза сократит время в пути

06 апреля 2016, Россия, Саха (Якутия) респ., interfax.ru. Центр стратегических исследований Якутии разработал предварительное технико-экономическое обоснование транспортного коридора из Китая на Севморпуть через Лену, предназначенного для транзитных перевозок по России грузов между странами Европы и Юго-Восточной Азии. Об этом «Интерфаксу» сообщила руководитель центра Валентина Кондратьева, передает пресс-служба Главы Республики Саха (Якутия).

Новый маршрут значительно сократит время в пути: 15,5 дня против 47,8. Он также обладает преимуществом по стоимости, являясь к тому же и самым коротким (10 тысяч 619 км). Цена доставки грузов из Харбина до Роттердама оказывается несколько выше стоимости обычного морского пути из Шанхая в Роттердам через Суэцкий канал и Средиземное море: \$3 тыс. 746 и \$3 тыс. 253 соответственно.

По словам Кондратьевой, финансовые затраты для реализации проекта могут составить \$1,6 млрд. В качестве источника финансирования проекта рассматриваются, в том числе, средства иностранных инвесторов.

Корпоративные решения

FM Logistic предложил новое решение по оптимизации логистики для компаний-производителей и торговых сетей

14 марта 2016, Россия, Московская обл., logistics.ru. 3PL-провайдер начал реализацию проекта для клиента «Рив Гош».

FM Logistic стал логистическим партнером «Рив Гош» в московском регионе. На своей платформе в Чехове компания реализует для крупной косметической торговой сети складские операции по консолидации поставок от косметических производителей и дальнейшему разделу для магазинов «Рив Гош».

Решение one-roof (пер. "под одной крышей") обеспечивает максимально эффективное взаимодействие ритейлера с поставщиками продукции за счет их совместного хранения на территории одного склада.

Если раньше товары производителей направлялись на распределительный центр «Рив Гош» для их консолидации и последующей отправки в магазины, то теперь, с переездом «Рив Гош» на складской комплекс FM Logistic, операции по консолидации осуществляются непосредственно на складе оператора.

Данное решение позволяет не только сократить логистическую цепочку на одно плечо, значительно уменьшив при этом транспортные издержки, но и помогает избежать рисков, связанных с использованием транспорта в цепи поставок (простои, аварии на дорогах, неполная заполняемость фур и т.д.).

Принимая решение о смене провайдера логистических услуг в Москве, компания «Рив Гош» ставила перед собой следующие задачи. Во-первых, выбрать надежного логистического партнера, ориентированного на высокий уровень сервиса оказываемых услуг. Во-вторых, максимально сократить длину логистической цепи за счет партнерства с крупным оператором, располагающим достаточно большими складскими ресурсами для размещения всех компаний-производителей на одной площади и сотрудничающим со многими производителями косметики.

КОМПЕТЕНТНО: Кристоф Менивар, FM Logistic в России, генеральный директор

<<< Мы не только снижаем финансовые издержки наших клиентов, но также уменьшаем вредные выбросы в атмосферу из-за более рационального использования транспорта. FM всегда стремится соответствовать высоким стандартам экологичности и предлагать самые современные решения по оптимизации расходов. Запустить данный проект мы смогли благодаря тесному долгосрочному сотрудничеству со многими производителями косметики. В планах нашей компании внедрение one-roof solution и в других секторах ритейла. >>>

КОМПЕТЕНТНО: Цыхоцкая Наталья, «Рив Гош», директор по логистике

<<< Исходя из вышеназванных параметров, в качестве партнера была выбрана компания FM Logistic, и, подводя первые итоги нашего сотрудничества, можно смело сказать: мы выбрали надежного, клиентоориентированного партнера в области логистических услуг, который открыл нам большие возможности по сокращению цепи поставок и издержек на ее обслуживание. >>>

Новые МЕГАвозможности для клиентов TELS

17 марта 2016, Россия, Москва, telsgroup.ru. В течение первых двух месяцев 2016 года автомобильный парк компании TELS увеличился на 20 единиц новой большегрузной техники: автосцепки с полуприцепами МЕГА значительно увеличивают для заказчиков выгоды и удобства сотрудничества с компанией.

Данный вид подвижного состава обладает целым рядом преимуществ по сравнению со стандартными полуприцепами. Наиболее значимые из них:

- на 10% больше объема грузового пространства (100 м³);
- внутренняя высота 2,96 м (выше «стандарта» на 20-30 см);
- ровный пол.

Данный вид техники позволяет предлагать заказчикам более выгодные условия перевозки за счет увеличенных объемов загрузки, оказывать услуги по доставке объемных и негабаритных грузов.

Всего в автопарке TELS на текущий момент более 200 единиц большегрузной техники: седельные тягачи MAN, DAF, VOLVO укомплектованы тентованными полуприцепами SCHMITZ и KOEGEL (включая шторные полуприцепы с возможностью загрузки с трех сторон и сверху). Средний возраст автотехники поддерживается на уровне 2,5 лет за счет постоянного обновления.

Все автомобили оборудованы системами спутникового слежения и дополнительными системами крепления грузов. Постоянный водительский состав обеспечивает высокие стандарты исполнения перевозки в точном соответствии с полученными инструкциями.

СПРАВКА

Автосцепки TELS МЕГА состоят из седельных тягачей VOLVO FH и тентованных полуприцепов KOEGEL Mega SN24P90/910 (внутренние размеры грузового пространства 13,62x2,48x2,96 м). Технически возможная грузоподъемность составляет 23 тонны.

В ЕВРАЗ НМТП создан логистический центр

24 марта 2016, Россия, Приморский край, morvesti.ru. В Находкинском морском торговом порту (ЕВРАЗ НМТП) создано новое структурное подразделение – логистический центр. Его задачи – долгосрочное планирование потоков грузов, их отслеживание на всем пути от предприятий-производителей до порта и разработка оптимальных графиков обработки вагонов и судов.

Логистический центр ЕВРАЗ НМТП начал работу в январе 2016 года, объединив главную диспетчерскую и железнодорожную группу предприятия. Центр отвечает за своевременное прибытие грузов на станции Находка и Бархатная, а также составляет максимально точные прогнозы подхода судов.

«Логистический центр должен повысить эффективность и оперативность работы порта, снизить затраты на перевалку грузов и обеспечить оптимальную загрузку производственных комплексов», - отметил управляющий директор ЕВРАЗ НМТП Вячеслав Сараев.

Создание логистического центра расширило полномочия диспетчеров ЕВРАЗ НМТП: сейчас они не только контролируют выполнение сменно-суточных планов, постановку и отвод судов от причалов порта, но и прогнозируют подход вагонов. Это позволяет обеспечить грузами все фронты выгрузки, построить долгосрочный график обработки флота.

Справка:

ОАО «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт» – одна из крупнейших стивидорных компаний на Дальнем Востоке России. Грузооборот предприятия в 2015 году составил более 9,2 млн тонн. Порт расположен в восточной части залива Петра Великого, в бухте Находка и соединен с любой точкой Евразийского континента Транс-Сибирской железнодорожной магистралью, обслуживающей грузопоток Азия-Европа-Азия. Возможности порта позволяют выгружать до 500 вагонов с разными грузами в сутки. Складские площади составляют более 300 тыс. кв. метров.

ЕВРАЗ НМТП имеет 15 грузовых причалов и один вспомогательный для портового флота, общая длина которых составляет 3,5 км. Причалы порта универсальны и способны принимать морские суда с осадкой 11 м, длиной 230 м, шириной 32 м. Порт имеет возможность поставить у своих причалов 15 судов одновременно и обрабатывать более чем 1500 крупнотоннажных судов в год.

МЖД может развивать грузоперевозки с использованием областных складских комплексов

26 марта 2016, Россия, Москва, g1ato.ru. Московская железная дорога готова рассмотреть предложения по развитию грузоперевозок с использованием логистических комплексов в Томилине Люберецкого района, а также в Домодедове и Ногинске, сообщил на заседании комитета Мособлдумы заместитель начальника МЖД Олег Прохоров.

По данным Люберецкого информгентства, в Томилине прошло выездное расширенное заседание комитета Мособлдумы по вопросам транспортной инфраструктуры, связи и информатизации, которое провел председатель комитета Владимир Сидоров.

«У Московской железной дороги большие возможности. Сейчас на долю Московской области приходится 29 тысяч тонн грузов в сутки, а мы можем грузить 170 тысяч тонн. В качестве успешного проекта в Подмоскovie могу привести терминально-логистический комплекс «Белый Раст». Готовы сотрудничать с Томилином, Домодедовом, Ногинском, где крупные логистические комплексы. Рассматриваются новые площадки для развития в Ступине, Можайске. Перевозка грузов по железной дороге позволит сберечь дороги, уйти от пробок. В Томилино надо действовать дружно: подъездные пути есть, примыкание к магистралям есть. Ждем от вас предложений. Тем более, что с администрацией Люберецкого района у нас плодотворное сотрудничество», - сказал Прохоров.

По словам заместителя гендиректора ЗАО «Лыткаринское предприятие промышленного железнодорожного транспорта» Елены Гаркуша, в настоящее время только один вагон поступает в логистический комплекс Томилина, в то время как возможности лыткаринского предприятия – 300 вагонов в сутки.

«В Московской области сложилась транспортная логистика. Работают 27 транспортно-логистических комплексов. Теперь нам предстоит более пристальное внимание уделить доставке грузов по железной дороге. Мы посмотрели томилинский логистический комплекс, который создан в 2001 году. Территория имеет удобные подъездные пути с двух трасс федерального значения – Рязанского и Новорязанского шоссе, действуют семь контрольно-пропускных пунктов, есть железнодорожная ветка с маневровыми путями и местами погрузки. Создана вся инфраструктура. А самое главное – имеется еще земля для развития. Надо использовать эти возможности», – согласился с высказанным мнением представитель министерства транспорта Московской области Владимир Кошечев.

По данным информгентства, по итогам заседания принято решение провести круглый стол по этому вопросу с участием всех заинтересованных сторон.

DPD в России и розничная сеть «Ростелекома» подписали соглашение о сотрудничестве

28 марта 2016, Россия, Москва, ati.su. DPD в России увеличила число пунктов выдачи посылок благодаря сотрудничеству с компанией «Ростелеком – Розничные системы».

С марта 2016 года посылки от DPD можно получить в розничной сети «Ростелекома». На сегодняшний день пункты выдачи заказов появились в 50 центрах продаж и обслуживания в 30 городах Северо-Западного, Уральского и Сибирского макрорегионов, включая Санкт-Петербург, Екатеринбург, Челябинск, Новосибирск, Омск, Томск и Кемерово.

Все центры продаж и обслуживания «Ростелекома», где доступна услуга получения посылок, расположены в удобных для получателей местах: в центральных и жилых районах, вблизи станций метро или остановок общественного транспорта. Заказ можно забрать самостоятельно в соответствии с режимом работы центров продаж и обслуживания, на месте возможно проверить содержимое посылки и оплатить наличными.

Во втором квартале 2016 года число пунктов выдачи DPD, на базе центров продаж и обслуживания «Ростелекома», увеличится до 200. До конца 2016 года планируется запустить сервис во всех регионах присутствия «Ростелекома».

КОМПЕТЕНТНО: Анна Матвеева, DPD в России, начальник управления партнерской сети

<<< В настоящее время мы наблюдаем, как меняются предпочтения покупателей онлайн-магазинов: они стали более чувствительными к цене и все чаще выбирают доставку в пункты выдачи посылок. За 2015 год спрос на получение интернет-заказов в пунктах выдачи среди клиентов DPD увеличился с 10 до 23%. Мы внимательно относимся к изменениям требований получателей и в первую очередь развиваем удобные и приемлемые по цене варианты доставки. >>>

КОМПЕТЕНТНО: Марина Бибикина, ООО «Ростелеком – Розничные системы», коммерческий директор

<<< Популярность и востребованность покупок в интернет-магазинах постоянно растет, причем все больше покупателей предпочитают способ получения в пунктах выдачи – можно забрать заказ в удобное время и без дополнительных согласований, кроме того такой способ доставки, как правило, экономичнее. Розничная сеть «Ростелекома» охватывает все регионы страны, благодаря чему жители удаленных и небольших населенных пунктов могут совершать интернет-покупки и быстро получать свои заказы рядом с домом или с работой, так как уже привыкли жители мегаполисов. >>>

ОАО «АК «Транснефть» совершенствует логистические процессы до уровня Fourth Party Logistics (4PL)

30 марта 2016, Россия, Москва, logistics.ru. Комплексный логистический оператор ОАО «АК «Транснефть» – ООО «Транснефть-Логистика» – осуществляет подготовку к переходу на новый уровень оказания логистических услуг – Fourth Party Logistics (4PL) или «логистика четвертой стороны».

Реализация проекта стала возможной благодаря активной разработке и внедрению собственной единой IT-системы управления транспортными и складскими операциями, а также глубокой интеграции общества в бизнес-процессы организаций системы ОАО «АК «Транснефть».

ОАО «АК «Транснефть» при изменении базиса договоров поставки продукции не привлекает стороннего логистического оператора – комплексную логистику с 2012 года обеспечивает ее дочерняя структура - ООО «Транснефть-Логистика», основной целью которой является оптимизация транспортных затрат.

Основным отличием 3PL и 4PL-компаний является то, что, как правило, работа 3PL-провайдера сводится к управлению логистическими процессами. В тоже время 4PL-услуги охватывают планирование и координацию транспортных потоков в целом: от разработки максимально эффективной транспортной схемы до отбора поставщиков уровня 3PL и координации их действий. Решение указанных вопросов требует системного подхода к организации перевозок и глубокого анализа транспортного рынка, информацией о котором в полной мере располагает ООО «Транснефть-Логистика».

В настоящее время в компетенцию ООО «Транснефть-Логистика», как комплексного 4PL-оператора ОАО «АК «Транснефть», входят тендерная работа с поставщиками транспортных услуг, согласование условий контрактов, оперативное планирование, диспетчеризация, контроль качества работ и соблюдения подрядчиками корпоративных регламентов. Кроме того, общество обеспечивает страхование грузов ОАО «АК «Транснефть» на всех этапах транспортировки и хранения согласно категории страхования А++.

Соответствие деятельности логистического оператора ОАО «АК «Транснефть» современным требованиям, предъявляемых к грузоотправителю и грузополучателю, а также доставке материально-технических ресурсов и организации временных складов хранения также гарантируется сертификатами Системы добровольной сертификации «Европейские стандарты».

Модернизация снабжения ОАО «АК «Транснефть» до уровня 4 Party Logistics позволит улучшить планирование и бюджетирование производственных потребностей компании, обеспечить еще более эффективное управление цепями поставок и существенное снижение затрат.

По оценкам экспертов, на сегодняшний день рыночная ниша предоставления 4PL-услуг для крупных сырьевых компаний с участием железнодорожного транспорта не занята, что открывает перед ООО «Транснефть-Логистика» широкие возможности для роста.

Itella запустила фулфилмент-операции для компании myToys

30 марта 2016, Россия, Москва, logistics.ru. В марте 2016 года Itella подписала договор на осуществление услуг по фулфилмент-операциям для myToys.ru, который входит в ТОП -10 интернет-магазинов, предлагающих российскому потребителю широкий ассортимент детских товаров.

Фулфилмент – это комплекс мер по обработке заказов для интернет-магазинов. Компания подписала длительный договор с возможностью пролонгации. Itella оказывает полный комплекс услуг для сборки заказов электронной коммерции.

Перед началом проекта фулфилмент-оператор вложил в оснащение склада около 30 млн рублей. Было закуплено стеллажное оборудование для системы мелкоячеистого хранения, внедрена IT-система, позволяющая соединить всех участников процесса.

Клиент обслуживается на мезонине терминала Itella в Химках, который был специально адаптирован под мелкоячеистое хранение, суммарная площадь склада - 70 000 кв. м. Компания обрабатывает сотни тысяч заказов в год.

В рамках обслуживания myToys Itella провела интеграцию с 4 курьерскими компаниями для доставки заказов, включая «Почту России».

КОМПЕТЕНТНО: Николай Воинов, Itella в России, генеральный директор

<<< Старт фулфилмент-операций для myToys – важный шаг в реализации нашей стратегии по осуществлению логистических услуг для компаний по электронной коммерции. В будущем мы предполагаем дополнительные инвестиции в проект myToys, учитывая, что клиент планирует рост объемов бизнеса. Инвестиции будут направлены на закупку такого оборудования как тележки, станции сортировки, упаковки, взвешивания. Кроме того, ожидается запуск небольшой конвейерной линии. >>>

КОМПЕТЕНТНО: Балинт Ачаи, myToys.ru, директор по операциям

<<< Мы видим в Itella надёжного бизнес-партнёра. Компания располагает надлежащей инфраструктурой для фулфилмент-операций, а также большим опытом запуска сложных проектов и работы с мелкоштучной продукцией. >>>

FM Logistic успешно реализует крупный проект с российским подразделением Auchan Holding

07 апреля 2016, Россия, Москва, logistic.ru. В 2016 году завершился запуск проекта e-commerce, работа над которым началась в конце 2015 года. Теперь FM Logistic осуществляет приемку товара, подготовку, подбор и отгрузку заказов для клиента на складе площадью 7 000 кв. м.

Работа ведется практически со всем ассортиментом ритейлера, кроме продуктов питания: от детских игрушек до мебели, всего 13 000 артикулов. В 2016 году планируется расширить перечень обрабатываемых товаров, куда войдут корма для животных и посуда.

В данный момент объем составляет 220 заказов в день, в будущем планируется увеличение до 400 заказов.

КОМПЕТЕНТНО: Кристоф Менивар, FM Logistic в России, генеральный директор

<<< Рынок электронной торговли – один из самых стремительно развивающихся. В связи с этим очень важно уметь быстро адаптироваться и предлагать оптимизированные конкурентоспособные логистические решения. У FM Logistic уже есть ряд крупных e-commerce проектов, и сотрудничество с российским подразделением Auchan Holding является очередным шагом по укреплению позиций в данном секторе. >>>

Официальный дилер Bosch в Армении доверил свои логистические процессы 3PL оператору ULS

07 апреля 2016, Армения, logists.kz. Официальный дилер концерна Robert Bosch в Армении - компания ЗАО "Бинам" доверила свои логистические процессы единственному в Армении логистическому 3PL оператору Urban Logistic Services (ULS).

Согласно подписанному в марте 2016 года договору о долгосрочном сотрудничестве, компания ULS оказывает ЗАО "Бинам" полный комплекс складских услуг, включая приемку, разгрузку, погрузку, ответственное хранение товаров на своем складском комплексе класса А.

Выбор компании "Бинам" был обусловлен возможностью получить на единой территории оператора "Урбан Лоджистик Сервисис" весь комплекс логистических услуг, необходимый для успешного ведения бизнеса.

«Заключив договор с "Урбан Лоджистик Сервисис", компания "Бинам" приобретает в нашем лице надежного и стабильного партнера, который будет грамотно и профессионально вести доверенные ему логистические процессы», - отметил директор компании ULS Ваге Петросян.

Компания "Бинам" является официальным представителем концерна Robert Bosch в Армении. Основное направление деятельности компании - оптовые поставки автозапчастей Bosch и Zexel для легковых автомобилей, коммерческого транспорта, строительной спецтехники. Особое внимание в компании уделяется поддержке на складах полного ассортимента наиболее востребованных позиций производителей Bosch, Zexel. В случае отсутствия требуемой автозапчасти на складе, осуществляется срочная поставка с центрального склада Bosch в Германии.

Urban Logistic Services (ULS) - первый и единственный логистический оператор в Армении, предоставляющий весь комплекс логистических услуг в формате 3PL (Third Party Logistics). Инфраструктура складского комплекса ULS (общая площадь порядка 7 га) включает: центральный склад, рассчитанный на хранение 45,000 паллетомест; таможенный терминал площадью 10,000 кв.м.; арендные склады (порядка 15) общей площадью 5,000 кв.м.; холодные склады (9 камер) общей емкостью 4,500 куб.м.; офисные помещения площадью 1,200 кв.м. На сегодняшний день Urban Logistic Services обслуживает уже более 150 армянских и международных компаний, предоставляя услуги кросс-докинга (сборные грузы), ответственного хранения, все виды складской обработки грузов, комплектации и доставки заказов по маршрутам и другие.

СКЛАДЫ. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

Российские проекты и решения

Складской комплекс планируется ввести в Ногинском районе Подмосковья во втором квартале 2016 года

09 марта 2016, Россия, Московская обл., interfax.ru. Производственно-складской комплекс площадью более 20 тыс. кв. м в Ногинском районе достроен и вышел на итоговую государственную проверку, сообщили в пресс-службе Главгосстройнадзора Подмосковья.

"Инспекторский состав отдела №8 главного управления государственного строительного надзора Московской области проводит итоговую проверку четырехэтажного производственно-складского комплекса общей площадью свыше 21 тыс. кв. м.", - говорится в сообщении.

В нем уточняется, что объект расположен в деревне Новое Подвязново Ногинского района и ввести его в эксплуатацию планируется во II квартале 2016 г.

По словам начальника Главгосстройнадзора Подмосковья Руслана Тагиева, которого цитирует пресс-служба, новое предприятие, построенное на средства инвестора, даст району порядка 200 рабочих мест.

"Проект строительства разработан с учетом современных требований и технологий. Выполнено благоустройство территории", - отметил Р.Тагиев.

Компания «ПЭК» открыла новый терминал в Казани

17 марта 2016, Россия, Татарстан респ., logistics.ru. В марте 2016 года компания «ПЭК» – один из крупнейших российских грузоперевозчиков – открыла свой третий терминал в Казани, на территории технополиса «Химград».

Первый терминал в Казани компания открыла более 13 лет назад. Этот мегаполис вошел в пятерку городов, с которых началось становление региональной филиальной сети грузоперевозчика.

«Казань и Республика Татарстан в целом для логистической отрасли всегда были инвестиционно-привлекательными. Здесь сосредоточены крупнейшие транспортные магистрали и, что важно, дороги с хорошей связностью, а их состояние удовлетворительное. Кроме того, в городе представлено огромное количество федеральных торговых сетей, ритейлеров, – отмечает директор филиала компании «ПЭК» в г. Казани Александр Ахмадеев. – Специфика нашей работы – доставка сборных грузов. Несмотря на действующие терминалы, производственных мощностей стало недостаточно. Поэтому в компании было принято решение об открытии дополнительной площадки. Мы стремимся сформировать качественно новый рынок грузоперевозок, и важным шагом в этом направлении является наш подход к организации филиальной сети».

Технополис «Химград» имеет современные складские помещения класса «А», просторную парковку, а также удобную транспортную доступность – он расположен в северной части Казани на основном въезде в город со стороны федеральной трассы М7. Открытие терминала на территории «Химграда» расширило возможности для клиентов «ПЭК» и позволило снизить нагрузку на другие терминалы компании в Казани.

«ПЭК» выполняет грузоперевозки для нескольких тысяч заказчиков Республики Татарстан. Перевозки осуществляются авто- и авиатранспортом. Среди клиентов «ПЭК» – известные торговые сети, производственные предприятия (машиностроительной и металлургической отраслей), дистрибьютеры, интернет-магазины.

За последние пять лет компания «ПЭК» предложила клиентам и населению Казани новые логистические маршруты и услуги. В их числе: работа с интернет-магазинами, отправка и доставка грузов на/с территории Крыма и Республики Казахстан, доставка грузов из КНР.

Группа компаний «Деловые Линии» открывает новый логистический терминал в г. Владикавказе

26 марта 2016, Россия, Сев. Осетия-Алания респ., logistics.ru. Группа компаний «Деловые Линии» продолжает расширять сеть логистических терминалов по всей России и открывает новый складской комплекс на Северном Кавказе в столице Республики Северная Осетия в городе Владикавказе. В этом активно развивающемся регионе наблюдается высокий спрос на качественные логистические решения. Город Владикавказ имеет стратегическое значение для внутренних и внешних транспортных сообщений России.

Решение об открытии подразделения было принято для увеличения количества терминалов компании на Северном Кавказе в связи с высокой загруженностью складов в Пятигорске и Сочи и возросшим грузопотоком в регионе. Терминал компании во Владикавказе рассчитан на прием и выдачу грузов. Его площадь более 2 000 м². Современный складской комплекс оснащен новейшим оборудованием для погрузо-разгрузочных работ и упаковки грузов, оказывает полный спектр транспортно-экспедиторских услуг, включая прием, обработку, складирование, хранение и отправку грузов. Географический охват включает двадцать пунктов доставки из Дагестана, Ингушетии, Северной Осетии и Чечни.

Новый терминал имеет удобную транспортную доступность – находится недалеко от центра города (6-ая Промышленная, 5) и основной транспортной развязки города – Черменского шоссе. В связи с открытием терминала запущены две акции: доставка груза за 150 рублей от адреса в семнадцати городах Республик Северного Кавказа до терминала во Владикавказе и бесплатная доставка груза от адреса в черте Владикавказа.

Строительство промышленно-логистического парка "Валищево" в Московской области завершится в 2017 году

30 марта 2016, Россия, Московская обл., rzd-partner.ru. Министерство строительного комплекса Московской области выдало разрешение на строительство третьей очереди промышленно-логистического парка "Валищево" в Подольске, работы планируют завершить в 2017 году, сообщает ТАСС.

В 2015 году ведомство выдало разрешение на ввод в эксплуатацию первой и второй очереди объекта: складского корпуса и завода по производству современных строительных материалов.

По данным пресс-службы, инвестором выступает компания ООО "Индустриальный парк "Валищево". Прогнозируемый объем инвестиций в строительство объекта оценивается в 10 млрд рублей.

После выхода на окупаемость размер налоговых платежей в региональный бюджет предположительно будет составлять около 1,18 миллиарда рублей в год.

В рамках комплекса "Валищево" возведут целый ряд инфраструктурных объектов, среди которых пожарное депо, автомастерская, два КПП, пункт редуцирования газа, кафе и пр. В логистической зоне комплекса создадут 12 складских корпусов.

Резидент Свободного порта Владивосток начал строить логистический терминал за 1,5 млрд руб

02 апреля 2016, Россия, Приморский край, rzd-partner.ru. Резидент Свободного порта Владивосток - компания "Авеста" - подписала соглашение с Корпорацией развития Дальнего Востока (КРДВ) и приступила к реализации проекта строительства первой очереди транспортно-логистического комплекса. Полностью завершить его планируется к 2020 году, инвестиции превысят 1,5 млрд руб., сообщает ТАСС.

"Компания создает транспортно-логистический комплекс ЮНИОН и уже приступила к реализации первого этапа проекта. "Авеста" получила разрешение на строительство склада класса "А" площадью 10 тыс. кв. м и контейнерного терминала с железнодорожными подъездными путями общей протяженностью 1,8 тыс. м и мощностью 55 тыс. TEU (условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств) в год. Первый этап строительства разделен на две очереди. Для реализации первой очереди компания инвестирует 850 млн рублей и создаст около 100 рабочих мест в Приморском крае", - рассказали в КРДВ.

Компания намерена ввести в эксплуатацию железную дорогу летом 2016 года. Сейчас там идут земляные работы, подводятся коммуникации, одновременно на складе и контейнерном терминале строят автомобильные дороги. Первый склад планируется ввести в эксплуатацию в первой половине 2018 года.

Транспортно-логистический комплекс будет включать железнодорожную ветку протяженностью более 2 км, которая позволит быстро формировать контейнерные поезда. Он находится близко к трассе М60 Владивосток-Хабаровск, имеет выходы на порты Владивостока, Находки, Хасанского района, а также Китай и центральные регионы России.

К 2020 году на площади 20 га должны появиться складской комплекс класса "А" на 30 тыс. кв. м, ж/д терминал с подъездными путями, склад временного хранения. В общей сложности проект рассчитан на 1 млн тонн груза в год.

Сейчас в реестре резидентов Свободного порта 15 компаний с различными проектами с общим объемом инвестиций 28,028 млрд рублей, уточнили в КРДВ. Режим Свободного порта Владивосток был введен 12 октября 2015 года на территории 15 муниципалитетов Приморья. Общая площадь территории, которую охватывает экономическая зона, составляет 28,4 тыс. кв. км. На ней проживают 1,4 млн человек (75% населения региона).

FM Logistic открыл новый склад в Санкт-Петербурге

04 апреля 2016, Россия, Санкт-Петербург, ati.su. 1 апреля международный логистический оператор запустил работу второй по счету складской платформы в регионе. Склад класса «А» общей площадью 23 000 кв.м предназначен для хранения товаров народного потребления, продуктов питания, в том числе алкоголя и продукции сегмента «фреш» (на платформе предусмотрены зоны с температурными режимами от +2 до +4, от +4 до +6 и от +6 до +8 С).

На складе логистический оператор будет оказывать стандартный набор услуг: приемка, ответственное хранение, комплектация заказов. Платформа построена специально для французского ритейлера Auchan. На складе заняты более 250 человек. FM Logistic присутствует в регионе с 2006 года, когда в Санкт-Петербурге открылась первая складская платформа логистического оператора площадью 15 000 кв.м.

«Открытие второго склада в Санкт-Петербурге продиктовано следованием стратегии FM Logistic по расширению сферы своего присутствия в ключевых для компании городах и регионах России», - отмечает Кристоф Менивар, генеральный директор FM Logistic в России.

Обзор: Аренда складских площадей

14.03.2016, Россия, Санкт-Петербург, logistics.ru: **«Северные Ворота» приняли нового арендатора**

Транспортно-логистический комплекс класса А «Северные Ворота» подписал договор аренды складского помещения площадью 1 200 кв. метров с одним из крупнейших производителей кондитерских изделий и снеков в России. Компания East Real выступила брокером сделки.

«Компании-арендатору было важно подобрать качественный логистический объект в северной части города с хорошей транспортной доступностью для осуществления дистрибуции своей продукции на весь Северо-Западный регион России», - комментирует сделку Альберт Харченко, генеральный директор East Real.

На сегодняшний день ТЛК ООО «Северные Ворота» – один из крупнейших и динамично развивающихся таможенно-транспортных логистических комплексов Северо-Западного региона России. Основным направлением его деятельности является предоставление полного комплекса услуг, связанных с организацией хранения, таможенного оформления, транспортировки и экспедирования грузов.

ТЛК ООО «Северные Ворота» расположен в Белоостровской логистической зоне (100 метров до ж/д станции «Белоостров»), в 1,2 км от транспортной магистрали Скандинавия, соединяющей приграничные районы Выборгского направления с центральными регионами России. На расстоянии 1,3 км от терминала проходит участок западного скоростного диаметра, связывающий через кольцевую автомобильную дорогу в единую логистическую цепь комплекс «Северные Ворота», аэропорт Пулково, портово-перегрузочные комплексы Большого порта Санкт-Петербург, Кронштадта, Ломоносова.

15.03.2016, Россия, Санкт-Петербург, logistics.ru: **В производственно-складском комплексе «Трио Логистик» появился новый арендатор**

Компания «Мебельная Фурнитура» арендовала складское помещение общей площадью 860 кв. метров в новом производственно-складском терминале «Трио Логистик», расположенном на проспекте Маршала Блюхера в Красногвардейском районе, для открытия филиала в Санкт-Петербурге. Компания East Real выступила брокером сделки.

ООО «Мебельная Фурнитура» работает на рынке с 1994 года. Компания занимается дистрибуцией всего спектра мебельной фурнитуры, при этом складская программа насчитывает более 8 000 наименований продукции. Головной офис организации находится в Москве, а для удобства региональных клиентов уже открыты филиалы в Екатеринбурге, Новосибирске, Ростове-на-Дону и Казани.

«Перед специалистами департамента складской и индустриальной недвижимости компании East Real была поставлена задача в кратчайшие сроки найти подходящее качественное складское помещение для открытия филиала компании «Мебельная Фурнитура» в Санкт-Петербурге, - рассказывает Альберт Харченко, генеральный директор East Real. - Мы предложили компании рассмотреть новый современный производственно-складской терминал «Трио Логистик», который имеет удобную локацию недалеко от выезда на КАД и обладает качественными помещениями разной площади. В итоге выбор был сделан в пользу данного комплекса».

15.03.2016, Россия, Санкт-Петербург, ok-inform.ru: **Транспортный оператор ЖелДорЭкспедиция арендовал склад в индустриальном парке ПГСК**

Компания «ЖелДорЭкспедиция», крупный транспортный оператор на рынке доставки сборных грузов, арендовала в индустриальном парке ПГСК офисные и складские помещения, а также прилегающий земельный участок общей площадью около 3000 кв. м.

Как рассказал брокер сделки, компания Knight Frank St Petersburg, в связи с расширением в Петербурге «ЖелДорЭкспедиция» искала новую площадку, где в одной локации можно было бы сочетать все необходимые функции. С октября 2015 года ПГСК ввела услугу бесплатной развозки от станции метро «Академическая», что очень важно для сотрудников компании-арендатора.

Индустриальный парк ПГСК - современный деловой комплекс класса В, расположенный в Красногвардейском районе на Пискаревском проспекте, 150. Общая площадь строений составляет около 14000 кв. метров, земельного участка - 169297 кв. метров. Благодаря наличию площадей разного функционального назначения (качественные офисы, складские помещения и земельные участки) индустриальный парк ПГСК позволяет сконцентрировать в одном месте всю деятельность компании.

31.03.2016, Россия, Санкт-Петербург, logistics.ru: **На складе «Осиновая роща» разместился новый арендатор**

Консалтинговая компания Bright Rich | CORFAC International помогла крупному дистрибутору кондитерских изделий и хозяйственных товаров арендовать площади на складском комплексе класса А «Осиновая роща». Сделка была заключена в феврале 2016 года. Руководство компании-арендатора обратилось за помощью к консультантам Bright Rich в связи с необходимостью в оперативной оптимизации затрат и в улучшении условий хранения и логистики на современном комплексе. Компания осуществляет свою деятельность с 1995 года и на данный момент предлагает своим клиентам более 3 000 наименований продукции.

Приняв во внимание все заявленные компанией-арендатором требования, опытные консультанты Bright Rich | CORFAC International смогли за максимально короткий срок подобрать наиболее подходящий вариант. Среди ключевых особенностей выбора были удачная география расположения в черте города и вблизи основных транспортных узлов, а также наличие пандуса для организации погрузочно-разгрузочных работ. Логистический комплекс «Осиновая роща» находится в непосредственной близости к пересечению Выборгского шоссе и КАД, обладает общей площадью в 142 000 кв.м, а также оснащен необходимыми техническими системами, в том числе и пандусами.

«Динамичное развитие нашей компании требует поддержания высокого уровня сервиса и оптимизации затрат на логистические операции, ввиду чего было принято решение об улучшении условий хранения компании в Санкт-Петербурге. Хотелось выразить особую благодарность консультанту сделки Илье Яновскому. Он оказал профессиональную поддержку в ходе поиска помещений, переговоров, а также на финальном этапе – при заключении договора», – заявил официальный представитель компании-арендатора.

04.04.2016, Россия, Москва, logistics.ru: **«ТРИЛОДЖИ ПАРК ТОМИЛИНО» полностью сдан в аренду**

Логистический оператор Smile Logistix и оптово-розничная компания «Геба» арендовали 21 872 кв. м складских площадей в «ТРИЛОДЖИ ПАРК ТОМИЛИНО», полностью ликвидировав вакансию на объекте. Деvelopером складского комплекса является компания TGC (участник PPF Group). Международная консалтинговая компания Knight Frank представляла интересы собственника в данных сделках.

Логистический оператор Smile Logistix после предварительного технического аудита выбрал «ТРИЛОДЖИ ПАРК ТОМИЛИНО» (арендовал 7 590 кв. м) для размещения и обработки продукции компании JTI после предварительного технического аудита складской площади. В настоящее время ведутся работы по подготовке помещений к началу операций, обустройству офисных помещений и мезонина. Теперь Smile Logistix сотрудничает с компанией JTI в четырех регионах России: Москва, Казань, Набережные Челны и Киров.

ООО «Геба» входит в состав дистрибуторского холдинга ГК «ФМГ», занимается продажей алкоголя. «Геба» арендовала 14 282 кв. м офисов и складов в «ТРИЛОДЖИ ПАРК ТОМИЛИНО» в рамках консолидации нескольких разрозненных помещений для хранения алкогольной продукции.

«ТРИЛОДЖИ ПАРК ТОМИЛИНО» - высококачественный складской комплекс класса А (номинант премии Commercial Real Estate) общей площадью около 107 000 кв. м, расположенный в 7 км от МКАД по Новорязанскому шоссе. Проект обладает всеми необходимыми современными характеристиками складских помещений класса А: высокими потолками, качественными специализированными полами, мезонинами, которые также можно использовать в качестве офисных помещений. Развитая инфраструктура включает парковку для легковых и грузовых машин. Предусмотрено профессиональное управление комплексом и круглосуточная охрана объекта.

Вячеслав Холопов, партнер, директор департамента складской и индустриальной недвижимости, земли, Knight Frank Russia& CIS, отметил: «Несмотря на непростую ситуацию на складском рынке московского региона и высокий уровень вакансии в логистических комплексах, качественные проекты находят своих арендаторов. Объемы сделок в первом квартале 2016 г., скорее всего, будут не ниже чем в 2015 г. – и это отличный результат для рынка. Простых переговоров уже давно нет, и мы рады, что сразу два наших партнера смогли успешно закрыть сделки по аренде в «ТРИЛОДЖИ ТОМИЛИНО ПАРК».

Даниел Мартину, заместитель генерального директора по коммерции и экономике компании TGC, следующим образом прокомментировал данное событие: «Мы рады приветствовать наших новых арендаторов в «ТРИЛОДЖИ ПАРК ТОМИЛИНО»! Они сделали правильный выбор, остановившись на помещениях нашего комплекса, на территории которого уже несколько лет успешно осуществляют свою деятельность такие крупные компании как AUCHAN, H&M, FM Logistic. Я уверен, что наш современный логистический парк всегда найдёт своих клиентов, которые оценят удобную транспортную доступность, эффективную организацию внутренней транспортной логистики, внимательное отношение арендодателя к требованиям арендаторов и проактивный подход девелопера к современным технологиям и конструктивным решениям. Учитывая непростую экономическую ситуацию, мы сосредоточились на высококачественных услугах управления комплексом и в настоящий момент стремимся создать для арендаторов комфортные условия для бесперебойного функционирования и стабильного развития их бизнеса в долгосрочной перспективе».

06.04.2016, Россия, Санкт-Петербург, logistics.ru: **На складе «Логопарк Троицкий» разместился новый арендатор**

Компания «Курьер-Сервис» заключила договор аренды в индустриально-логистическом комплексе «Логопарк Троицкий». Сделку сопровождали консультанты Bright Rich | CORFAC International.

«Курьер-Сервис» обратилась в консалтинговую компанию с целью поиска площадки высокого класса, отвечающей следующим требованиям: хорошая транспортная доступность, близость к метро и возможность аренды офисных помещений.

Наиболее подходящим вариантом стал склад класса «А» «Логопарк Троицкий». Складской комплекс обладает общей площадью в 98 800 м² и располагается в непосредственной близости к КАД. Более того, на расстоянии 200 м находится станция метрополитена «Обухово», что стало немаловажным фактором при выборе площадки. Арендаторам также предоставляется возможность занять офисные площади.

«Курьер-Сервис» предлагает широкий спектр курьерских и транспортных услуг с 1997 года и обладает сетью, включающей 76 филиалов и 50 представительств. Компания доставляет почтовые отправления и грузы в 218 стран мира.

Зарубежные проекты и решения

DP World дает старт работам по Терминалу 4 в Джебель-Али

08 марта 2016, ОАЭ, transportweekly.com. Международный портовый оператор DP World подписал два крупных контракта на строительство своего четвертого терминала стоимостью 1,6 млрд. долл. США в порту Джебель-Али.

После завершения строительства, дата которого будет продиктована будущим рыночным спросом, Терминал 4 сможет перерабатывать 7,8 млн. TEU в год.

Оператор отдал строительные контракты компаниям Dutco Balfour Beatty и BAM International Abu Dhabi. Новый терминал будет построен на искусственном острове, появившемся благодаря мелиоративным работам к северу от Терминала 2.

Согласно условиям контракта Dutco Balfour Beatty построит основную операционную площадку терминала, включая причал общей длиной 1,2 км, который будет спроектирован для приема крупнейших контейнерных мега-судов.

В свою очередь BAM построит 400-метровый мост, а также причальную стенку длиной 2,2 км и высотой (глубиной) 18 метров. Непосредственно строительными работами на искусственном острове займется инженеринговая компания CH2M Hill (группа Halcrow).

Первый этап строительства нового терминала должен завершиться к 2018 году. Дата завершения второго этапа, который предусматривает строительство в терминале дополнительной операционной площадки и причала длиной 1 км, еще не определена.

В Португалии открыт тендер на строительство терминала на Терсейре

05 апреля 2016, Португалия, gazetaslovo.com. Открыт тендер на строительство грузового терминала в Lajes Civil Air Terminal на острове Терсейра (Азорские острова).

Проект для правительства Азорских островов имеет базовую цену в размере 4,6 млн евро и период завершения 540 дней.

Новое здание грузового терминала будет построено в 400 м от Lajes Civil Air Terminal между двумя существующими ангарам и дорогой.

В соответствии с извещением, опубликованным в Официальном журнале, трудовой договор предусматривает «строительство воздушного грузового терминала для поддержки терминала Lajes Civil Air с целью улучшения и увеличения потока и перемещения грузов воздушным транспортом. Это также обеспечит инфраструктуру системами и оборудованием для его безопасности и эксплуатации».

Проект разделен на два подразделения - главное здание грузового терминала и вторичное здание для грузовых экспедиторов; каждое из которых будет иметь независимые склады.

Первое подразделение будет иметь несколько направлений: сортировки и временного хранения по месту службы экспортных и импортных товаров; обслуживания клиентов, а также офисов, в том числе и таможи.

Во втором подразделении разместятся три отдельных помещения для сортировки и временного хранения товаров для операций трех экспедиторов.

Китайская компания построит грузовой авиатерминал в Боливии за \$300 млн

07 апреля 2016, Боливия, tass.ru. Китайская группа компаний Beijing Urban Construction (BUCG, "Бэйджин урбан констракшн") выиграла тендер на строительство международного грузового воздушного терминала и аэропорта в Боливии, передает ТАСС. По его данным, проект будет осуществляться в районе населенного пункта Виру-Виру (департамент Санта-Крус). Его общая стоимость составит около 300 млн долларов.

Финансирование предоставит Экспортно-импортный банк Китая (China Exim Bank).

Как отмечает Синьхуа, церемония подписания контракта состоится 8 апреля.

По данным министерства общественных работ, служб и жилищного строительства Боливии, в настоящее время в Южной Америке функционируют два подобных грузовых транспортных узла: в Лиме и в бразильском Сан-Паулу.

Beijing Urban Construction является крупной китайской строительной компанией. Одним из наиболее известных ее проектов стало строительство к летним Олимпийским играм 2008 года в Пекине Национального стадиона, который также часто называют "Птичье гнездо".

ТЕХНОЛОГИИ. ОБОРУДОВАНИЕ. УСЛУГИ

Информационные технологии. Автоматизация

Новая система управления парком складской техники от Jungheinrich

11 марта 2016, Германия, vertikalnet.ru. Технология Jungheinrich EasyAccess – это новая интеллектуальная система управления парком складской техники, осуществляющая доступ к машинам без использования обычных ключей. Впервые решение EasyAccess будет представлено на выставках LogiMAT 2016 в Штутгарте и CeMAT 2016 в Ганновере, после чего продукт станет доступен по всему миру.

EasyAccess доступен в трех различных версиях, каждая из которых адаптирована к размеру и потребностям соответствующей компании. Версия EasyAccess Softkey предусматривает, что перед тем, как приступить к эксплуатации, оператор должен ввести код доступа (логин) на дисплее. Система позволяет вводить на дисплее до 10 различных логинов и обеспечивает эффективное управление ими.

Версия EasyAccess PinCode предназначена для управления более крупным парком техники и предусматривает, что каждый работник получает свой собственный, индивидуальный код доступа. Под управлением системы может находиться до 100 различных логинов.

Версия EasyAccess Transponder наиболее полезна для компаний, имеющих транспондерные карты или использующих транспондеры в системе управления парком Jungheinrich ISM Online.

Это решение позволяет клиенту считывать до 100 различных транспондеров и управлять ими, благодаря чему операторам уже не потребуется запоминать какие-либо коды доступа. Версия EasyAccess Transponder также доступна как отдельное решение для техники других производителей.

Так же, как и комплексная интуитивная система по управлению парком ISM Online, система EasyAccess предназначена для эффективного управления системами внутренней логистики и повышения безопасности на складе. Решения по управлению парком техники Jungheinrich уже установлены более чем на 45000 погрузчиков по всей Европе и могут быть индивидуально адаптированы к требованиям конкретного клиента.

КОМПЕТЕНТНО: Жанин Де Гойс, Jungheinrich, менеджер продукции по управлению парком

<<< Система доступа EasyAccess позволяет клиентам контролировать, кто именно из работников может использовать конкретную модель техники. Благодаря ей можно отслеживать 10 последних введенных логинов на дисплее и получать информацию об использовании машин. >>>

Strauss автоматизировал работу склада в России

14 марта 2016, Россия, Москва, iema.ru. Strauss Group – крупный международный концерн сектора продуктов питания. Работает в 24 странах на разных континентах (Бразилия, США, Европа, Австралия, Азия) и производит продукцию на 26 собственных заводах. Главным международным бизнесом Strauss является кофе. По оценкам аналитиков Strauss Group является четвертой компанией в мировом рейтинге производства кофе. На рынке России Strauss работает с 1992 года, представляя такие широко известные бренды как: TOTTI CAFE, Черная Карта, Ambassador, Elite Health Line, Le Café, FORT.

Для поддержания активного развития бизнеса требуются современные технологии, которые концерн активно внедряет, получая все преимущества в конкурентной борьбе на рынке по производству и продажам кофе.

Одним из этапов по повышению эффективности и прозрачности бизнеса стал проект автоматизации складского хозяйства. В качестве системы автоматизации была выбрана WMS система Logistics Vision Suite. Партнером по реализации проекта выступила российский системный интегратор ant Technologies, осуществляющий функции центра компетенций по WMS технологиям, предоставляемым сервисам и услугам технической поддержки.

Общая площадь автоматизируемых объектов составила около 6000 кв. м.

В процессе реализации WMS системы была проделана работа по адаптации программы под бизнес-процессы предприятия и внедрению решения на объектах заказчика. Так как задачи складов разные, то и настройка системы выполнялась под разные складские процессы. Установленные решения обеспечили полное управление процессами автоматизируемых складов. Так, на складе готовой продукции в результате выполненных настроек, в дополнение к стандартным складским операциям, функционал WMS расширился дополнительными процессами. Склад готовой продукции оборудован навивными и гравитационными системами хранения, которые подразумевают различный подход к хранению товара, особенности которых также реализованы в системе управления складом. Для работы с сертификатами и отсканированными документами внедрен модуль пакетной печати.

Так же есть склады, где применяется только штабельное хранение с использованием целопаллетного товародвижения. Особенности хранения и процессов движения товаров также были учтены при настройке WMS для склада отгрузок продукции.

Складские площади оборудованы современным оборудованием штрихового кодирования – терминалами сбора данных Motorola и принтерами Zebra.

Посредством модуля Logistics Link Manager была произведена интеграция WMS Logistics Vision Suite с учетной системой предприятия 1С. В рамках проекта заложено внедрение модуля KPI Monitoring System, разработанного специалистами ant Technologies, позволяющего производить оценку эффективности складской деятельности. Модуль, за счет сбора разрозненных данных из БД LVS, с последующей их обработкой, формирует необходимые отчеты с указанием ключевых показателей работы склада.

В рамках проекта было проведено обучение персонала заказчика по работе и администрированию внедренной системы LVS.

В планах компании расширить применение LVS за счет внедрения решения на складе сырья.

Первая электронная авианакладная в системе расчетов за грузовые авиаперевозки в РФ может быть выставлена 1 сентября 2016

14 марта 2016, Россия, Москва, gzd-partner.ru. В 2007 году, в результате совместной работы ИАТА с Министерством транспорта РФ, электронные билеты приобрели статус официального проездного документа в России. Это еще один пример того, как с помощью простого изменения правил регулирования можно сделать огромный шаг вперед. Интерлайнная система ИАТА и система взаиморасчетов BSP позволяют путешественникам приобретать билеты для перелетов различными авиалиниями в единой валюте с высочайшей надежностью.

Тони Тайлер, генеральный директор Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), сообщил:

- В этом году мы планируем сделать данное удобство доступным и в мире грузовых перевозок благодаря открытию Системы расчетов за грузовые авиаперевозки CASS. Наша цель – выставить первую авианакладную в этой системе в России 1 сентября; мы надеемся, что эта авианакладная будет электронной. Для этого России необходимо сделать еще один большой шаг – принять Монреальскую конвенцию 1999 года. Это краеугольный камень международной гражданской авиации - конвенция обеспечивает страхование рисков для пассажиров и грузоотправителей, а также упрощает оформление и сопровождение грузоперевозок, вводя электронный формат накладных. Еще одно очень важное международное соглашение, к ратификации которого мы призываем правительство РФ – это Монреальский протокол 2014 года. Он призван восполнить пробел в международном праве в отношении растущей проблемы нарушающих порядок пассажиров. На более конкретном уровне следует сказать об ускорении принятия международных стандартов для специальной и атмосферной системы исчисления – систем QNH и WGS 84 для технических профессионалов – это ускорение обеспечит максимальные преимущества от глобальной стандартизации в сфере безопасности и снижения издержек по мере модернизации российской системы управления воздушным движением.

Государство должно опираться на международные стандарты и для того, чтобы решить проблему аэропортовых сборов, еще более тесно связанную с издержками. Сборы являются важным компонентом расходов авиакомпаний, а недавнее дерегулирование аэропортовых сборов в России представляет собой серьезную проблему для членов ИАТА.

Транс-Менеджер 10 - современный помощник для построения бизнеса транспортной компании в российских реалиях

17 марта 2016, Россия, Москва, ati.su. Во время экономической нестабильности предприниматель вынужден решать вопросы, как остаться в бизнесе, как обеспечить рентабельность, как сохранить наработанные связи, что предложить клиентам, чтобы выбрали именно Вас, и многие другие. Сейчас особенно важно проявлять должную осмотрительность при выборе партнеров, контролировать своевременность расчетов, проводить мониторинг работы менеджеров и анализ деятельности в целом - и поможет в этом новый "Транс-Менеджер" - современное ПО для транспортных компаний.

Как обеспечить сотрудничество только с надежными партнерами?

Как правило, до подписания договора юридический отдел запрашивает копии учредительных и др. документов. Менеджер прикрепит полученные файлы в карточку контрагента. Проанализировав пакет вложений, юридический отдел присвоит статус надежности (безопасности) контрагенту, водителю, транспортному средству. Помимо этого, при вводе ИНН будет подгружена актуальная выписка из ЕГРЮЛ/ЕГРИП, получить и обновить её можно в любое время.

В ТМ загружается рейтинг контрагента с сайта ati.su, обновляется ежедневно в фоновом режиме. Руководитель настройками доступа может запретить менеджеру создание новых заявок с контрагентом при низком статусе безопасности или рейтинге. Также в карточке контрагента можно фиксировать историю сотрудничества с ним, чтобы составить полное представление о его платежеспособности, надежности, ответственности.

Как защитить свою базу данных?

Перед службой безопасности и администратором сети организации стоит задача соблюдения коммерческой тайны условий сотрудничества с клиентами, сохранения информации о накопленной базе перевозчиков, исключения утечки данных, предотвращения потери базы в случае повреждения оборудования. В Транс-Менеджере возможно подключение к базе данных по псевдониму, чтобы сотрудники не знали её реального расположения. Также есть возможность настроить автоэкспортирование базы данных через планировщик заданий Windows, что обеспечит хранение семи последних копий базы. В программе реализована специальная функция, позволяющая анализировать и исправлять нарушенную целостность структуры записей в базе данных. Это очень полезно для ремонта "поломок", которые могли возникнуть вследствие внезапного сбоя сети, выключения питания сервера или рабочих станций, и др. системных сбоев.

Как распределить обязанности сотрудников при организации бизнес-процессов транспортной компании?

В ТМ можно построить структуру управления предприятием. Для этого разработан справочник групп: всех сотрудников можно объединить в группы (отделы) по функционалу. Например: администрация, отдел продаж, юридическое сопровождение, бухгалтерия, служба безопасности. Руководителю важно иметь четкое представление о том, чем занят конкретный сотрудник, какими полномочиями наделен, понимать его зону ответственности. Транс-Менеджер позволяет дать сотруднику права на конкретные операции и установить запрет на просмотр отдельных окон и данных. Чтобы отслеживать работу менеджера по привлечению новых контрагентов, в ТМ хранится история примечаний и сообщений контактными лицам. Ведение истории привлечения, знакомства и работы с контрагентом облегчит информирование нового сотрудника. На этапе согласования условий сотрудничества можно составить индивидуальное коммерческое предложение, а затем применять этот прайс-лист при формировании заявок. Для оценки результативности работы сотрудника или отдела (группы) руководитель может оперировать многочисленными отчетами в ТМ, используя детализацию по создателю заявки, по ответственному за контрагента менеджеру, по отделу.

Как контролировать своевременность расчетов по перевозкам?

В процессе работы между своей фирмой и контрагентом устанавливается особый порядок расчетов - с постоплатой, рассрочкой платежей, увеличивается объем и частота платежей. Становится необходимым отслеживание своевременности оплаты. В ТМ для этих целей реализованы такие инструменты как платежный календарь, автоназначение даты оплаты, журналы дебиторки и кредиторки, журнал напоминаний. Бухгалтер видит индикацию задолженности, количество дней просрочки, можно настроить оповещение об оплате. Руководитель правами доступа может запретить менеджерам создание новых заявок с должником при превышении максимально допустимого долга. При больших оборотах выручки для сокращения времени и трудозатрат лучше использовать автораснесение платежей в заявке из выписки интернет-банка. Или можно вручную проводить платеж в заявке с указанием отправителя и получателя платежа.

Как извещать участников перевозки об изменениях её статуса на всех этапах?

Не секрет, что сфера автоперевозок очень конкурентна. И преимущество за той компанией, которая сможет предоставить лучший сервис. Хороший показатель клиентоориентированности - это своевременное информирование о статусе заказа, в данном случае перевозки. В ТМ для этих целей разработана возможность sms-оповещения по заданным шаблонам сообщений. Так же в ТМ можно настроить свой справочник статусов заявок с цветной индикацией - в помощь менеджеру для оперативного контроля своих перевозок.

Как для начисления вознаграждения отслеживать, кто из сотрудников привел заказчика/перевозчика?

Как правило, в каждой компании применяют свои алгоритмы расчета зарплаты в зависимости от формы оплаты заказчиком и перевозчику, от ставки НДС, от выполнения сотрудником плана, от итоговой выручки отдела и др. Но неизменной остается обязательность вознаграждения именно того менеджера, который привел контрагента, обеспечил организации выручку и обороты заказов. В Транс-Менеджере в карточке контрагента можно "прикрепить" ответственного по нему менеджера. В заявке так же отслеживаются создатель и редактор заявки, ответственный менеджер по заявке. Детализация отчетов позволяет посмотреть статистику по стоимости и количеству заявок каждого пользователя. Настройками доступа сотруднику можно запретить просмотр чужих заявок.

Как поставить менеджеру задачу и контролировать её исполнение?

Обычно подсчетам выручки предшествует отчетность по выполнению плана. Это может быть заданное количество звонков, встреч и переговоров, поездок и т.п. Руководитель может назначать задания как сотруднику лично, так и отделу в целом. Для этих целей в Транс-Менеджере разработан органайзер, в котором можно планировать мероприятия и создавать записи конкретному менеджеру, группе или всем сотрудникам. При наступлении заданной даты/времени события в окне программы появятся всплывающая подсказка-напоминание. Менеджер может обозначить результат встречи, чтобы руководитель ознакомился с ним. В сводке журнала заявок руководитель сможет формировать статистику заказов по каждому менеджеру.

Как организовать документооборот и расчеты с иностранными контрагентами?

Если перевозка осуществляется за границу, может потребоваться оформление документов в соответствии с законодательством другой страны. В Транс-Менеджере встроен редактор бланков FastReport, который позволяет конфигурировать любые печатные формы и понимает иностранные языки. Программа мультивалютна: в ней можно проводить расчеты в разной валюте с конвертацией по актуальному курсу.

Загрузка котировок осуществляется автоматически, но можно установить курс на текущий день вручную, или вообще ввести курс только для конкретного счета/акта. В карточке своей фирмы можно вести несколько расчетных счетов для разной валюты.

Как организовать документооборот и расчеты с частными лицами?

На рынке автоперевозок велика доля участия физических лиц. Для контроля получения документов по перевозкам, выполненным физическими лицами, в Транс-Менеджере предусмотрено проставление отметок о получении электронных копий и оригиналов транспортных документов, автоназначение даты оплаты в зависимости от наличия документов. Возможно оформление расписки, кассового ордера.

Как уйти от заполнения многочисленных шаблонов документов для разных контрагентов?

Всё больше внимания уделяется фирменному стилю компании: оформлению первичных документов по одному шаблону, разработке логотипа. Формат бланков утверждают уже на момент подписания договора. Разнообразие требований увеличивает нагрузку на менеджера по разработке и заполнению всех этих форм отдельно для каждого контрагента.

Встроенный в ТМ специальный визуальный конструктор позволяет изменять существующие бланки и отчеты, а также создавать свои новые. После настройки формы не потребуется менять бланк для каждой новой заявки. Продвинутые пользователи могут конфигурировать свои пользовательские отчеты по запросу бухгалтера или руководителя.

Внедрение ПО Транс-Менеджер 10 минимизирует ошибки человеческого фактора, освобождает ресурсы для привлечения новых клиентов вместо занятости рутинной работой, ускоряет обработку данных по совершенным сделкам, напоминает о текущих платежах и предлагает многое другое, необходимое для современного бизнеса.

Группа НМТП вводит в эксплуатацию систему управления перевалкой грузов

18 марта 2016, Россия, Краснодарский край, portnews.ru. Группа НМТП (Новороссийск) ввела в эксплуатацию новую информационную систему по управлению перевалкой грузов, созданную на платформе ERP Microsoft Dynamics AX 2012. Как сообщает пресс-служба группы, система позволит в режиме реального времени оперировать максимально актуальными данными о текущем состоянии складского хозяйства, быстро и качественно обрабатывать поступающие от клиентов заявки в условиях большого потока грузов.

Основой проекта стал операционный учет производственной деятельности. Весь поступающий в порт груз размещается в соответствии с планом, сформированным на основе характеристик груза и его спецификации. На основании этого плана груз размещается на складе, формируются необходимые документы и назначаются тальманские задания.

В системе фиксируется фактическое место размещения груза, которое после выгрузки в систему «Карта порта» отображается на наглядной графической схеме. Кроме расположения грузов, Карта порта позволяет видеть местоположение судов, находящихся на причалах и планируемых для обработки.

Внедрение единой централизованной системы на базе Microsoft Dynamics AX 2012 в перспективе позволит ПАО «НМТП» сократить время на обработку грузов на 10%, а производительность при обработке грузов увеличить на 5%, что в конечном итоге скажется на увеличении объема перевалки грузов и позволит оптимизировать многие процессы внутри компании. Средством введения унифицированного набора форм документов обеспечивается достоверность информации, что практически исключает трудозатраты на двойной ввод данных.

Развитие производственного информационного портала, фундаментом которого также является Система основного производства, обеспечит переход на электронный документооборот с клиентами путем автоматизированной обработки приемных актов, поручений на погрузку, заявок на обработку флота, разнарядок на приём импортных грузов, заявок на дополнительные работы и т.п.

«В ближайшей перспективе – реализация функционала для работы на мобильных терминалах. Инфраструктура НМТП к этому полностью готова – вся территория охвачена Wi-Fi сетью, программная часть уже прорабатывается», - добавил Султан Батов.

Группа НМТП – крупнейший российский портовый оператор по объему грузооборота. Акции ПАО «НМТП» котируются на Московской бирже (НМТР) и на Лондонской фондовой бирже в форме глобальных депозитарных расписок (NCSP). Группа НМТП объединяет компании ПАО «НМТП», ООО «ПТП», АО «НЗТ», ОАО «НСРЗ», ОАО «Флот НМТП», АО «НЛЭ», ОАО «ИПП», ООО «БСК» и АО «СоюзФлот Порт». Грузооборот Группы НМТП в 2015 году вырос на 6,5% - до 139,7 млн тонн.

КОМПЕТЕНТНО: Султан Батов, ПАО «НМТП», генеральный директор

<<< Интеграция новой системы управления с системами РЖД («Этран» и «Грузовой Экспресс») помогла повысить уровень работы с подвижным составом: отслеживать местоположение вагонов и составов, планировать выгрузку и погрузку вагонов. Введение новой системы управления работы с грузами позволила нам повысить эффективность управления обработкой грузов в порту и перейти к планированию размещения грузов и проводимых в порту работ на основании объективных и актуальных данных. В итоге мы увеличили темп перевалки грузов в порту. Выросла точность расчетов с нашими клиентами, что в конечном итоге, повысило нашу конкурентоспособность. >>>

Система LOGIST Pro поможет бизнесу снизить затраты на логистику

22 марта 2016, Россия, Москва, logistics.ru. Традиционно к затратам на транспортную логистику относят расходы на перевозку товара от поставщика до получателя.

Сегодня поговорим об автоматизации транспортной логистики и инструментах, которые позволяют существенно сократить расходы предприятия в данной области.

Что даст автоматизация?

Очевидно, что автоматизация экономит время и освобождает бизнес от трудностей ручного управления. С помощью автоматизации легче осуществлять планирование, контроль и анализ деятельности, а также координировать и регулировать работу отделов, чтобы добиться максимальной эффективности. Благодаря автоматизации можно оперативно узнать о том, на какой стадии находится тот или иной проект и многое другое.

Автоматизация транспортной логистики

Практически в любом бизнесе присутствует транспортное звено, следовательно, сокращение затрат на транспортную логистику актуально для управленцев многих предприятий. На современном рынке программного обеспечения для транспортной логистики достаточно широкий выбор. Разнообразие продуктов позволяет подобрать наиболее подходящий функционал решения исходя из приоритетов и задач каждой конкретной компании.

Разница ИТ-программ заключается не только в наборе функциональных возможностей, но и в цене. Если говорить о России и странах СНГ, то местные разработчики ИТ-решений, как правило, гораздо гибче в ценовой политике и в подходе к заказчику, нежели иностранные представители иностранных брендов.

Logist Pro – программа для автоматизации транспортной логистики

Рассмотрим один из специализированных программных продуктов для транспортной логистики от отечественного поставщика. Это разработка ИТ-компании S2B Group, созданная для комплексного управления транспортно-логистическими процессами – облачный сервис Logist Pro. ИТ-решение легко адаптируется и настраивается под бизнес-процессы предприятия, а также интегрируется с внутренней учетной или ERP системой (SAP, 1C и др.).

TMS-система Logist Pro – это SaaS решение для повышения эффективности в управлении грузоперевозками и сокращения затрат на транспортную логистику. Система объединяет на своей платформе грузовладельцев, ТЭК и транспортные компании, оптимизируя их взаимодействие и предоставляя свои бенефиты каждому из участников цепи поставки.

Облачный сервис представляет собой не только решение, которое автоматизирует деятельность транспортных отделов предприятий, но и предоставляет необходимый функционал для обмена информацией и распределения рейсов среди перевозчиков, управления их рейтингом, а также для закупки транспортных услуг. Иными словами, это еще и электронная тендерная площадка, которая объединяет в режиме реального времени грузовладельцев и транспортные компании.

На сегодняшний день с системой Logist Pro работают крупнейшие товаротправители России, которые объявляют регулярные тендеры на перевозку грузов. Это не может не привлекать широкую аудиторию перевозчиков. Поэтому Logist Pro содержит мощную базу грузоперевозчиков, у каждого из которых есть шанс, благодаря участию в тендерах, получить крупный заказ от крупнейших товаротправителей.

Объективным кажется вывод, что каждый из участников цепи поставки остается в выигрыше – товаротправитель экономит на транспортировке грузов, а перевозчик получает крупного заказчика и регулярные заказы.

Ниже приведены основные бенефиты для товаротправителя: сокращение до 30% транспортных и управленческих издержек, экономия времени сотрудников – до 70%, административные расходы снижаются на 90%, дополнительная экономия средств за счет кольцевания с грузоотправителями в системе – до 10%.

И напоследок, немного цифр. По статистике, 50% торговых предприятий закрываются в первый же год после открытия. Еще 2/3 не могут преодолеть порог в 5 лет. Что же они делают не так? Все просто. Не умеют правильно считать свои затраты и не могут управлять издержками. Системы для автоматизации процессов как раз и помогают бизнесу решить эти проблемы.

Система управления складом Jungheinrich WMS Series 2 начального уровня для малого и среднего бизнеса

29 марта 2016, Германия, jungheinrich.ru. На 14-й международной торговой логистической выставке LogiMAT, которая прошла в Штутгарте (Германия) с 8 по 10 марта 2016 г., концерн Jungheinrich продемонстрировал систему управления складом WMS Series 2 начального уровня, специально предназначенную для малых и средних предприятий (МСП), стремящихся обеспечить профессиональное управление своими складами.

Основанная на стандартизованных и протестированных в реальных условиях процессах, система WMS Series 2 обрабатывает все базовые логистические операции от приемки до отгрузки товаров. В дополнение к комплексной системе управления основными данными и функции периодической инвентаризации, система WMS Series 2 предлагает и многие другие функции централизованного контроля. Включенный в пакет хост-интерфейс обеспечивает бесперебойную коммуникацию системы с имеющейся информационной средой на складе клиента.

Благодаря стандартизованным процессам и значительному опыту Jungheinrich по управлению проектами, система WMS Series 2 может быть развернута на складе всего за несколько недель.

Доступны многочисленные опции

Опциональные функции включают обработку возвращаемой продукции, ряд различных функций печати этикеток и квитанций, а также функции для работы с несколькими клиентами. Стандартные интерфейсы – например, складская навигация, автоматические стеллажные системы LRK с подъемником для поддонов или вертикальные вращающиеся системы складского хранения PRK – ориентированы на возможность запуска в течение короткого периода времени.

В зависимости от запросов покупателя Jungheinrich предлагает комплексные решения «из одних рук». На всех стадиях пуско-наладки системы Jungheinrich с его обширным опытом реализации проектов всегда готов прийти на помощь в качестве консультанта и обеспечивает успешную реализацию проекта, предоставляя, в том числе, такие опциональные услуги, как создание инфраструктуры передачи данных по Wi-Fi, установка WMS-клиентов или маркировка стеллажных пространств.

Программа WMS Series 2 является полностью интегрируемым профессиональным продуктом из семейства WMS от Jungheinrich. Регулярное совершенствование решения обеспечивает постоянное нахождение программы WMS Series 2 на острие прогресса в области логистики и технологий управления складом. Уникальной особенностью программы является встроенная восходящая совместимость с будущими программами, гарантирующая, что WMS Series 2 будет работать с новыми версиями и обновлениями ПО в течение длительного времени.

Всемирная горячая линия технической поддержки с гарантированным временем ответа обеспечивает быструю помощь и решение проблемы экспертами в области программ по управлению складом. Покупателю предоставляется возможность выбора модели поддержки с различным временем ответа и реагирования.

Гибкость касается не только самого продукта. Концерн Jungheinrich предлагает клиентам как возможность приобретения лицензии на продукт, так и возможность использования WMS Series 2 за ежемесячную плату без минимального срока заключения договора.

КОМПЕТЕНТНО: Маркус Шкоф, Jungheinrich Systemlösungen GmbH, исполнительный директор

<<< На сегодняшний день многие малые предприятия по-прежнему работают с рабочими листами Excel или складскими ИТ-системами внутренней разработки. С учетом углубления интеграции новых технологий и процессов, а также роста потребностей в новых функциональных возможностях, подобные узкоспециализированные решения зачастую достигают предела своих возможностей. С программой Jungheinrich WMS Series 2 клиент получает экономически эффективные и совместимые с будущими требованиями системы начального уровня, ориентированные на современные процессы внутренней логистики, способные к расширению по мере дальнейшего роста запросов покупателя. >>>

КОМПЕТЕНТНО: Маркус Хайнекер (Markus Heinecker), Jungheinrich Systemlösungen GmbH, исполнительный директор

<<< Благодаря многолетнему опыту Jungheinrich в сфере разработки программного обеспечения по управлению складом и прямым продажам по всему миру с централизованной горячей линией поддержки WMS, мы предлагаем нашим покупателям соответствующее будущим требованиям решение с возможностью полного обновления версии. Кроме того, наши привлекательные модели лицензирования дают клиенту абсолютную уверенность в отношении инвестиций и затрат. >>>

«С.А.В. Транс» контролирует доставку грузов с решением от «1С-Парус»

29 марта 2016, Россия, Смоленская обл., snews.ru. Транспортно-экспедиционная компания «С.А.В. Транс» эффективно контролирует доставку грузов с момента оформления документов и до отгрузки получателю с помощью решения «1С-Парус: Транспортная логистика и экспедирование». Специалисты «1С-Парус» автоматизировали управление процессом грузоперевозок, упростив формирование заявок на доставку и ведение учета предоставляемых услуг.

«С.А.В. Транс» была создана в 2003 году в городе Вязьма Смоленской области. Компания предоставляет полный комплекс услуг по перевозке автомобильным транспортом и таможенному оформлению грузов любой сложности и объема. «С.А.В. Транс» является членом Ассоциации международных автоперевозчиков, а с мая 2014 года – действительным Общероссийским таможенным перевозчиком. Гарантируя своим клиентам исключительные надежность и качество оказываемых услуг, компания упрочила свои позиции на рынке, связанном с большими рисками, за счет усовершенствования процесса организации доставки грузов. Реализовать эти задачи помогло решение «1С-Парус:Транспортная логистика и экспедирование».

Эксперты «1С-Парус» автоматизировали работу диспетчерской службы: учет заказов, формирование заданий, обработку путевых листов. В программе проводятся операции по комплектации, дополнительной обработке грузов и их размещению в контейнерах.

В системе планируются маршруты перемещения, определяется местоположение и регистрируются факты передачи товара грузополучателю, а возможность управления взаиморасчетами позволяет формировать бухгалтерскую документацию и контролировать задолженность клиентов. В новой системе, созданной на базе решения «1С-Рарус:Транспортная логистика и экспедирование», отражается статус каждого заказа, а это помогает максимально оперативно и безопасно доставлять товары клиентам.

Универсальный и надежный терминал для радио-передачи данных Jungheinrich WMT 110/115

31 марта 2016, Германия, jungheinrich.ru. Под слоганом «CONNECT» на выставке LogiMAT в Штутгарте (Германия) с 8 по 10 марта 2016 года концерн Jungheinrich представил новый терминал для радио-передачи данных WMT 110/115. Это компактное устройство имеет высокий класс защиты, специально спроектировано для использования на подъемно-погрузочной технике и эффективно при работе даже в тяжелых промышленных условиях. Высокая ударопрочность терминала и сопротивление вибрации, а также защита от пыли и воды позволили устройству получить класс защиты IP65.

Предназначенный для обработки заказов без оформления бумажных документов, терминал WMT 110/115 позволяет осуществлять эффективный обмен данными с системой управления складом (WMS) в режиме реального времени и таким образом предоставляет доступ к актуальным данным о статусе складских операций. Терминал также предлагает многочисленные стандартизированные интерфейсы и специальное ПО для удовлетворения огромного количества потребностей, возникающих при промышленном применении. Он чрезвычайно удобен и прост в управлении благодаря ярко подсвечиваемому, легко читаемому сенсорному дисплею размером 10,4 или 15,1 дюйма, а также четырем свободно конфигурируемым передним кнопкам двойного назначения.

Терминал изготовлен из не требующих обслуживания ударопрочных компонентов, не имеет вентилятора и устойчив к температуре до минус 30°C – таким образом, он может надежно работать в любой среде. Три интегрированные антенны гарантируют идеальную связь по Wi-Fi. Опциональная защищенная от записи операционная система Windows Embedded предотвращает манипуляции с программным обеспечением и потерю данных. Все внешние USB-интерфейсы являются USB 1A. По сравнению с обычным USB-интерфейсом такой интерфейс гарантирует надежную безаварийную работу периферийных устройств, например, сканеров штрих-кода, с номинальными рабочими характеристиками выше 405 миллиампер. Легкодоступный передний порт USB также гарантирует идеальный доступ для технической поддержки.

Интегрированные стандартные крепления с задней стороны терминала облегчают его установку с использованием стандартных держателей, например, в виде скоб, на любой промышленный погрузчик.

100% технология «сделано в Германии»

Полностью разработанный и произведенный в Германии, радиотерминал Jungheinrich может быть интегрирован с любыми решениями и машинами в портфолио продуктов Jungheinrich. Например, для того, чтобы обеспечить идеальное использование системы складской навигации Jungheinrich, терминал «общается» с транспортным средством, используя Logistics Interface Jungheinrich («Логистический интерфейс»).

Jungheinrich работает по принципу «единого окна» при пуско-наладке и технической поддержке своих комплексных решений. «Jungheinrich имеет более чем 20-тилетний опыт работы с терминалами беспроводной передачи данных для применения на промышленных погрузчиках и в сфере логистики.

"Терминал WMT 110/115 представляет собой решение, адаптированное к новейшим требованиям в сфере логистики и дающее пользователю высокий уровень безопасности инвестиций и готовности к работе благодаря нашей службе поддержки", – подчеркивает Андреас Лангвизер (Andreas Langwieser), менеджер проекта по техническим продажам радиотерминалов для передачи данных в Jungheinrich Logistiksysteme GmbH.

TABLOGIX внедрила новую технологию проведения инвентаризации

04 апреля 2016, Россия, Москва, logistics.ru. Новый инструмент является одной из собственных разработок TABLOGIX, которая позволяет в сжатые сроки получить значительную экономию за счет повышения скорости операций и минимизации влияния человеческого фактора на точность результата.

Новая технология пересчета на основе разработанного программного средства впервые применялась в марте 2016 года в крупном складском комплексе косметической продукции шведской компании Oriflame. Емкость склада составляет 37 000 паллетомест, площадь хранения 24 000 кв. м. Программное средство (ПС) разработано с целью повышения эффективности проведения полной (квартальной и годовой) инвентаризации и сокращения затрат.

В ходе инвентаризации были использованы новые принципы пересчета товара и обработки информации, в том числе отказ от бумажной технологии и ручной обработки данных. Использование особой логики пересчета для разных зон (хранения и коробочного отбора) позволило значительно сократить время на проверку товара в зоне хранения полных паллет, где требуется дополнительное оборудование (подъемные платформы). ПС работает отдельно от WMS.

В совокупности удалось достичь значительного сокращения времени на проведение инвентаризации и повысить точность результатов, практически полностью исключив человеческий фактор. Благодаря изменениям экономия составила 40% от общих затрат на проведение инвентаризации на складе Oriflame.

В настоящее время новая технология также используется при проведении инвентаризаций на других складах под управлением TABLOGIX.

Для быстрого обучения сотрудников используется видеоинструкция. С ее помощью обучить сотрудников удалось за 3 дня, выделяя на это по 15 минут в день. Разработкой и внедрением ПС, а также созданием обучающей видеоинструкции занимался отдел складского учета и аналитики TABLOGIX. По результатам внедрения Oriflame планирует распространить успешный опыт использования нового инструмента на других своих площадках как средства снижения издержек, повышения эффективности и мотивации персонала. Директор глобального дистрибуционного центра Oriflame Александр Кременицкий, выражая благодарность TABLOGIX, отметил: «TABLOGIX – первый 3PL оператор, из числа работающих с Oriflame, который применил подобную технологию. Это клиентоориентированная компания, внедряющая новые технологии и методы, которые позволяют повышать эффективность и сокращать издержки».

В 2016 году TABLOGIX и Oriflame ждет 10-летний юбилей сотрудничества в области контрактной логистики. За это время в адрес TABLOGIX поступило большое количество благодарственных писем за инициативу и вклад в повышение эффективности работы склада.

Системы связи. Навигационные системы

«Молвест» сократил расходы на топливо на четверть за счет решения Omnicomm Online

15 марта 2016, Россия, Москва, logistic.ru. Российский холдинг «Молвест» (торговая марка Вкуснотеево), управляющая несколькими предприятиями молочной промышленности, сократил расходы на топливо на 25% за счет мониторинга транспорта Omnicomm Online. Об этом информирует пресс-служба Omnicomm.

Omnicomm Online – решение, позволяющее своему владельцу отслеживать перемещение автотранспорта с помощью спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS, его работу, расход горючего и ряда других показателей, важных для эффективного управления автопарком.

Проект получил свое развитие еще в середине 2013 года, на тот момент группа компаний списывала горючее по установленным нормам. Ходом проекта, а также результатами внедрения поделился заместитель начальника транспортного отдела Александр Фонов: «До появления Omnicomm у нас на предприятии не было опыта использования решений для мониторинга транспорта и контроля топлива. Мы выбрали 4 наиболее популярные на рынке решения и оснастили ими по одной единице техники. Месяц мы за ними наблюдали и пришли к выводу, что Omnicomm нам подходит больше всего. Для нас было важно найти надежное и высокоточное оборудование, с простым и понятным программным обеспечением, позволяющим удаленно управлять автопарком и контролировать расход горючего».

Компания «Молвест» – входит в тройку компаний-лидеров по производству молочной продукции в России и перерабатывает более 350 000 тонн молока в год. Главным предприятием является молочный комбинат «Воронежский». В состав компании входят 8 заводов, расположенных в 4 регионах России – Воронежской, Ульяновской, Саратовской областях и Краснодарском крае. В Воронежской области находятся два современных молочных комплекса, с которых и началось внедрение мониторинга транспорта Omnicomm Online на автопарк компании. На фермах холдинга живут более 15 000 уникальных коров, пород Монбельярд и Джерси. Продукция компании «Молвест» реализуется более чем в 30 регионах России в 20 000 магазинах. Компания «Молвест» выпускает шесть торговых марок: «Вкуснотеево», «Иван Поддубный» «Нежный возраст», «Фруате», «Волжские просторы» и «Кубанский хуторок».

Внедрение решения на предприятия холдинга проходило в несколько этапов. Реализацией проекта занимался партнер Omnicomm в центральном федеральном округе компания «Омником Черноземье» (Вёлд Телеком).

В августе 2013 года завершился первый этап оснащения парка техники молочных комбинатов навигационными терминалами Omnicomm Optim для контроля пробега и позиционирования машин, что позволило уже в самом начале проекта сократить расходы на содержание техники.

«Omnicomm Online позволил оптимизировать маршруты следования транспортных средств, исключить простои, а также предотвратить факты хищения продукции и сырья. По нашим оценкам экономический эффект от внедрения составил не менее 15% экономии на ГСМ. Поэтому мы решили оснастить весь парк датчиками уровня топлива Omnicomm LLS 20160, для того, чтобы скорректировать расход горючего на конкретно взятой единице техники», - прокомментировал Александр Фонов.

К декабрю 2014 года завершился второй этап внедрения.

Спустя год работы решения, заместитель начальника транспортного отдела Александр Фонов подвел итог по двум этапам внедрения: «Omnicomm Online окупил себя полностью за 3 месяца работы на нашем предприятии. Нам удалось на всех машинах скорректировать нормы расхода топлива, повысить дисциплину водителей и существенно оптимизировать маршруты следования транспорта, что позволило максимально загрузить наш автопарк. По нашей оценке за счет Omnicomm Online нам удалось сократить расход горючего в среднем на 25%. Также понравилось, что программным обеспечением Omnicomm Online могут с легкостью пользоваться сотрудники с разной компьютерной подготовкой, пропадает необходимость в поиске новых специалистов, всегда можно обучить своих. Мы очень довольны приобретением. Новая техника, которая поступает к нам на предприятие, в обязательном порядке оснащается мониторингом транспорта Omnicomm Online».

Комментируя событие, заместитель генерального директора Omnicom Станислав Емельянов отметил: «Мы стараемся делать не только надежный и высокоточный продукт, но и максимально удобный в использовании. Проект по внедрению мониторинга транспорта Omnicom Online на специализированный транспорт холдинга «Молвест» показал отличный результат и мы очень надеемся, что наше сотрудничество с холдингом продолжится».

MOL тестирует новую систему автопилота ACE на своем судне

16 марта 2016, Япония, portnews.ru. Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. совместно с токийской Tokyo Keiki Inc. провели демонстрационные испытания функций автопилота ACE системы автоматического контроля маршрута (Advanced Control for Ecology) на борту действующего судна. По результатам испытаний экономия энергии составила около 1,5%, сообщает пресс-служба судоходной группы.

Автопилот ACE оценивает воздействие различных помех движению (ветер и волны), устанавливая направление курса судна, и оптимально управляет штурвалом, чтобы минимизировать отклонения от маршрута и уменьшить количество изменений курса, необходимых во время рейса. В результате это сказывается на значительном сокращении потребления топлива в сравнении с аналогичным судном с обычной системой управления.

MOL централизованно собирает большие объемы данных, поступающие от действующих судов, для создания единой сети по поддержке работы судна, что позволит повысить безопасность эксплуатации, снизить воздействие на окружающую среду маломерных судов, а также улучшить общую эффективность флота.

Во время демонстрационного тестирования MOL и Tokyo Keiki проанализировали данные, собранные системой Fleet Monitor, установленной на судне, которые позволяют говорить о почти 1,5% экономии топлива и энергии. Fleet Monitor является системой мониторинга эксплуатации судна, которая была разработана Mitsui Engineering & Shipbuilding Co., Ltd. как интернет приложение по информационному обмену между судами. Система управляет работой судна и передает оперативную информацию с судов в центры на берегу.

Токийская Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL, Япония) является транспортной мультимодальной группой компаний (441), которая управляет одной из крупнейших и наиболее диверсифицированных сетей еженедельных линейных и логистических сервисов по всему миру, включая транс-тихоокеанский, транс-атлантический, североамериканский и южноамериканский и азиатско-европейский. Действующий флот группы включает 896 судов разного назначения общим дедвейтом 62,98 тыс. тонн. Персонал судоходной компании – 890 человек, общая численность группы – 10,6 тыс. человек.

Компания TomTom выпустила новую версию приложения GO Mobile

24 марта 2016, Нидерланды, vestnik-qlonass.ru. Голландский производитель навигационного оборудования, компания TomTom выпустила новую версию своего приложения GO Mobile.

Приложение так же, как и в предыдущих версиях, выдает информацию о трафике в реальном времени, офлайновые карты и предупреждения о скоростных камерах. Но теперь водители могут получить доступ к пользованию приложением на протяжении 75 км (46 миль) каждый месяц.

Либерти Страхование запустила новую опцию по страхованию грузов — онлайн-мониторинг перевозки

06 апреля 2016, Россия, Москва, rustrahovka.ru. Компания Либерти Страхование вместе с партнерами запустила дополнительную опцию для своих клиентов по страхованию грузов — онлайн-мониторинг перевозки. Такая услуга позволит клиентам еще больше обезопасить свой груз и существенно сэкономить на стоимости страховки.

Совместно со своими партнерами компания предложила клиентам применять при грузоперевозке специальное устройство по онлайн-мониторингу грузов. Отслеживающие устройства позволяют клиентам и сотрудникам Либерти Страхование наблюдать за движением груза, при этом оставаться незаметными для злоумышленников. Онлайн-мониторинг дает возможность оперативно предпринять действия по обеспечению сохранности груза при попытке кражи: при проникновении посторонних лиц в грузовой отсек устройство отправляет сигнал тревоги грузовладельцу и страховой компании.

Ирина Жбакова, руководитель управления корпоративных продаж Либерти Страхование: «Мы высоко ценим своих клиентов, которые с ответственностью относятся к сохранности своего имущества. Понимая, что применение данных мер направлено на сохранность груза, уменьшение убытков и количество страховых случаев, мы предложили выгодные программы, снижающие расходы на страхование при применении превентивных мер защиты. Устройство по онлайн-мониторингу грузоперевозки — отличный способ предотвратить преступное деяние и получить выгодные условия по страхованию».

Отслеживающие устройства недороги, просты в использовании, позволяют грузовладельцам и страховой компании быть в курсе перемещения груза, оперативно реагировать при возникновении нештатных ситуаций. Конечно, данные трекеры не могут противостоять кражам, но позволят клиентам своевременно обратиться в правоохранительные органы для спасения груза и минимизации убытка. Кроме того, клиенты при заключении договоров страхования грузов с применением устройств по онлайн-мониторингу перевозки получают значительные скидки.

«Считаем, что такая опция будет пользоваться популярностью у клиентов, которые хотят повысить безопасность перевозок. В том числе это позволит существенно снизить расходы на страхование владельцам и перевозчикам высоколиквидных грузов, таких как, алкоголь, бытовая техника, мелкий, но очень дорогостоящий груз или, наоборот, крупный, но утрата, которого влечет за собой остановку производства», – подчеркивает Ирина Жбакова.

Либерти Страхование (ОАО) (www.liberty24.ru) входит в международную страховую группу Liberty Mutual. Группа основана в 1912 году, является одной из крупнейших страховых компаний в мире (top-10). Liberty Mutual обладает одними из наивысших рейтингов среди страховых компаний: А (Отличный), А.М. Best Co; А (Сильный), S&P; А2 (Хороший), Moody's. Основные направления бизнеса Либерти Страхование – автострахование, страхование выезжающих за рубеж, имущества, грузов и банкострахование. Лицензии Банка России СЛ №1675, СИ №1675, ОС №1675-03, ОС №1675-04, ОС №1675-05, ПС №1675.

Складская техника и оборудование

Электротележка Crown RT 4000 с местом для оператора получила награду iF Design Award 2016

09 марта 2016, США, crown.com. Компания Crown получила награду iF Design Award 2016 от организации iF International Forum Design. Международный форум независимых экспертов присудил Crown эту престижную награду в категории «Транспортные средства» за дизайн новой серии RT 4000. Это уже 28-я по счету награда iF Design Award, полученная Crown в области промышленного дизайна с 1969 года.

Выпущенная на европейский рынок в конце 2015 года серия электротележек с местом для оператора RT 4000 имеет грузоподъемность до 2000 кг. Вилочные погрузчики этой серии сочетают в себе мощность, надежность, инновационные системы безопасности, превосходную устойчивость и скорость отклика.

Обе модели – и со стоячим, и с сидячим местами для оператора – идеально подходят для динамичных погрузочно-разгрузочных работ, обеспечивая великолепную производительность при транспортировке и исключительную маневренность даже в ограниченных пространствах. В то же время они отличаются высоким уровнем комфорта во время движения, который позволяет оператору не уставать на протяжении рабочего дня. Установленные на моделях серии RT двигатели переменного тока, разработанные и произведенные компанией Crown, обеспечивают мощный разгон на скоростях до 12,5 км/ч.

«При создании серии RT 4000 применялся человеко-ориентированный подход, ставящий оператора в самый центр процесса разработки, – говорит Джим Креймер, директор подразделения промышленного дизайна компании Crown. – В результате получился продукт с высокими рабочими характеристиками, позволяющий повысить продуктивность и безопасность складских работ и одновременно снизить затраты».

Для максимального комфорта модель со стоячим местом для оператора, которая также была номинирована на международную премию складской техники IFOY 2016, оснащена подвесным полом и обернутой мягким пенопластом опорой для оператора. Кроме того, она может быть настроена как на правостороннее, так и на левостороннее управление. Запатентованная система блокировки Crown снижает риск травмирования ног оператора, останавливая движение погрузчика, если нога выступает за периметр платформы. Модель с сидячим местом для оператора специально разработана для интенсивной и продолжительной работы. Она оснащена сиденьем с полным комплектом амортизаторов и регулируемым по высоте полом. Высокая посадка оператора обеспечивает великолепный обзор.

Уже более 60 лет международная награда iF DESIGN AWARD считается знаком качества в области дизайна продукции. Бренд iF стал международным символом выдающихся достижений в области дизайна. iF DESIGN AWARD – одна из самых престижных наград на международном уровне.

Начались продажи новинки - полностью электрического погрузчика E5 от Avant

17 марта 2016, Финляндия, ati.su. Avant-Техно запускает в продажу новинку – полностью электрический аккумуляторный погрузчик серии E5. По своей конструкции он аналогичен классу Avant 500. Как заявляет компания, его основными отличительными особенностями являются нулевые выбросы в атмосферу, чрезвычайно низкий уровень шума и низкие эксплуатационные расходы. Финская компания также отмечает, что аккумулятор позволяет машине особенно хорошо работать внутри помещений, где нет сильной вентиляции и температура воздуха постоянна.

Новинка оснащена 201Ah свинцово-кислотной батареей. Погрузчик имеет два отдельных электродвигателя: 6 кВт - для привода машины и 2 кВт двигатель для стрелы. Avant E5 оснащен гидравлической линией 30 л/м, которая позволяет работать с различным навесным оборудованием, в том числе гидромолотом и грейфером.

Директор по продажам Яни Какела отметил, что заряда батареи хватит на час работы при интенсивном использовании гидравлики, на 1,5-4 часа при среднем режиме и на 4-5 часов работы при стандартном использовании погрузчика - передвижение/подъем груза.

Погрузчик имеет встроенное зарядное устройство, которое позволяет заряжать аккумуляторы в любом месте, где есть розетка на 220В/10А. Время зарядки аккумулятора до 100% емкости составляет пять часов, а 80% емкости батареи можно достичь примерно за три часа.

Jungheinrich представит широкую линейку инновационных решений на CeMAT'2016

24 марта 2016, Германия, vertikalnet.ru. С 31 мая по 3 июня 2016 г. в Ганновере (Германия) пройдет ведущая мировая выставка-ярмарка в области внутренней логистики и управления цепью поставок – CeMAT 2016. Концерн Jungheinrich представит широкую линейку инновационных решений для оптимизации процессов внутренней логистики.

Jungheinrich пересмотрел дизайнерскую концепцию своей техники, чтобы создать уникальный, ориентированный на будущее дизайн продукции. В начале 2016 г. Jungheinrich предложил новый фирменный цвет – «серый Jungheinrich» – в дополнение к широко известному «желтому Jungheinrich». Начиная с 2016 г., все новые модели техники концерна будут иметь более обтекаемый дизайн, а все технологические функции и маркировка новых моделей будут подчеркнуты хорошо заметным зеленым цветом. Элементы освещения также претерпят изменения в соответствии с новой концепцией дизайна.

Система управления easyPILOT

Концерн Jungheinrich разработал новую систему удаленного управления easyPILOT для горизонтальных комплектовщиков заказов серии ECE. Решение предусматривает использование пульта дистанционного управления, который можно носить на поясе или в кармане брюк или куртки. Простое нажатие кнопки на пульте приводит погрузчик в движение.

В этом случае погрузчик будет автоматически двигаться синхронно с оператором и останавливаться при повторном нажатии на пульт или прохождении заранее заданного отрезка пути. Это не только освобождает руки водителя для комплектования заказов, но также экономит время, поскольку водителю больше не нужно забираться на погрузчик и слезать с него.

Оборудованный двумя лазерными сканерами направления движения и лазерными средствами навигации, погрузчик безопасно движется вдоль стеллажей, точно определяет препятствия и автоматически останавливается при необходимости. Система Jungheinrich easyPILOT оптимально сочетается с голосовыми системами управления комплектацией заказов, что призвано значительно повышать производительность при отборе заказов и значительно облегчать работу оператора.

Самый компактный в мире универсальный погрузчик – EMD 115i с литий-ионным аккумулятором

На выставке CeMAT в 2011 г. Jungheinrich был первым производителем, который анонсировал запуск в массовое производство погрузчиков с использованием литий-ионных аккумуляторов. В 2014 г. последовала еще одна новинка от Jungheinrich – новое поколение разработанных концерном литий-ионных батарей, требующих всего 30-минутного цикла зарядки, после которого они готовы к работе в течение целой смены, что означало качественный скачок в сфере технологий накопления энергии.

В 2016 г. концерн продолжил успешное внедрение новых разработок и анонсировал вывод на рынок новых серийных погрузчиков с литий-ионным аккумулятором. В их числе погрузчик EMD 115i грузоподъемностью 1500 кг. Предназначенная для использования преимущественно в сфере розничной торговли, эта модель воплощает в себе новую дизайнерскую концепцию Jungheinrich и отличается чрезвычайно компактным внешним видом и малым радиусом разворота. Встроенное зарядное устройство предусматривает легкую и быструю перезарядку 14-килограммовой батареи емкостью 40 А·ч, имеющей форму чемодана.

Как правило, промышленные погрузчики с литий-ионным аккумулятором потребляют на 30% меньше энергии, чем погрузчики, работающие на свинцовых аккумуляторных батареях. Срок службы литий-ионных батарей примерно в 3 раза дольше по сравнению с обычными батареями. В дополнение к этому, уровень их разрядки значительно ниже. В то время как в обычных свинцовых батареях можно использовать примерно 80% заряда, для литий-ионных батарей эта цифра составляет около 90%. В сочетании с более высоким уровнем напряжения это означает более высокую мощность при том же уровне емкости. В контексте снижения цен на литий-ионные батареи на глобальном рынке, это также обеспечивает дополнительные финансовые преимущества для клиентов.

Узкопроходный штабелер с новым двигателем и технологией гашения вибраций

В декабре 2015 г. Jungheinrich запустил новую, пятую серию узкопроходных штабелеров EKX. Новый электрический комплектовщик заказов/трехсторонний штабелёр, также называемый комби-штабелером, поднимает грузы до 1000 кг на высоту до 10,5 метров. Интеллектуальная легкая конструкция, использование принципиально новых асинхронно-реактивных электродвигателей, а также эффективное управление энергопотреблением приводит к чрезвычайно низкому потреблению энергии. Даже при работе в две смены это делает излишними замену батарей, наличие станций подзарядки и другого дорогостоящего оборудования, а также устраняет затраты на рабочую силу для замены батарей. Таким образом, Jungheinrich выполняет свое обещание «2Shifts1Charge» – «Две смены – одна зарядка». Если батарея не может работать в течение двух смен, Jungheinrich предоставляет новую батарею бесплатно.

Ещё одна инновация EKX 514-516 – это опциональный силовой модуль Floor Pro для гашения вибрации, повышения производительности и безопасности на неровных полах. Новые погрузчики EKX работают тише даже при неидеальной поверхности пола и на большей скорости.

Дизельные и газовые погрузчики грузоподъемностью до 5 тонн

На выставке CeMAT 2016 Jungheinrich представляет новую, пятую серию погрузчиков с противовесом на двигателе внутреннего сгорания с гидродинамическим приводом. Погрузчик DFG/TFG 540-S50 расширяет портфель погрузчиков компании, который теперь включает классы с грузоподъемностью 4 тонны, 4,5 тонны и 5 тонн полезного груза.

Эти фронтальные погрузчики с гидродинамическим приводом имеют высококачественную и чрезвычайно надежную конструкцию, что делает их идеальными для работы в экстремальных условиях в различных климатических зонах.

Ключевые несущие элементы – такие, как мачта, рама и управляющий мост – изготавливаются на предприятии Jungheinrich в Моосбурге (Германия). Обновленный дизайн и новая компактная мачта обеспечивают идеальный круговой обзор для оператора, а также улучшенный обзор спереди, что делает обработку грузов еще более быстрой, безопасной и удобной.

Погрузчики специального назначения для длинномерных грузов

25 марта 2016, Италия, skladtehnika.ru. Стандартные вилочные погрузчики не всегда подходят для склада. Например, из-за особенностей рабочих коридоров – они крайне узкие. В этом случае приходится искать технику с достаточно большой грузоподъемностью, которая могла бы успешно работать с негабаритными грузами в ограниченном пространстве.

Оптимальное решение для этой ситуации – погрузчики с боковой загрузкой, или сайдлоадеры. Их на сегодняшний день не так много. Например, компания Battioni Pagani Group (Италия) выпускает погрузчики с боковой загрузкой под брендом ВР. При их разработке используются исключительно компоненты европейского и японского производства.

Среди такой техники есть как дизельные, так и электрические модели. А еще можно найти оригинальные погрузчики: например, 4х-сторонние, то есть, с движением во все стороны. Грузоподъемность такой техники может достигать 7 тонн и более.

Где пригодится такой погрузчик? Например, на складе лесоперерабатывающего предприятия, производственной компании по изготовлению железобетонных или стальных труб, мебели, деревянных панелей и т.п. Они помогают максимально эффективно использовать пространство склада и при этом сэкономить производственные усилия.

В линейке вилочных погрузчиков Raniero появились электрические модели

28 марта 2016, Италия, skladtehnika.ru. Среди складской техники немногие модели могут похвастаться достаточной грузоподъемностью для работы с грузами большого веса. Движение в ограниченном пространстве – тоже порой затруднительно.

Итальянская компания Lamprosa нашла решение, которое помогает справиться с обеими проблемами. В линейке вилочных погрузчиков Raniero есть не только дизельные и газобензиновые, но также электрические модели. А их грузоподъемность достигает 25 тонн.

Производитель ориентируется на специфические потребности каждого клиента. По желанию могут быть изменены габариты выбранной модели, высота мачты и центр нагрузки. Однако каждый погрузчик компактен и производителен, насколько это возможно. Особенно хорошо Raniero подходят для работы внутри контейнеров.

Размеры первого контейнерного погрузчика этого бренда, поставленного в Россию – 4.250 мм на 2.000 мм, высота с мачтой в опущенном состоянии – 2.200 мм. Он обладает грузоподъемностью 8 тонн при центре нагрузки 900 мм.

Rocla Solid – серия электротележек с высоким подъемом

30 марта 2016, Финляндия, skladtehnika.ru. Компания Rocla запустила в продажу новую серию электротележек - перевозчиков паллет под названием Rocla Solid. Их особенность – повышенная устойчивость к экстремальным условиям, благодаря чему тележки могут работать непрерывно, без сбоев.

Конструкция машин разработана так, чтобы сделать работу оператора эффективной и комфортной. Они просты в управлении и устойчивы на неровных поверхностях, позволяют справиться с работой даже начинающим водителям. К тому же, электротележки гораздо быстрее и производительнее, чем ручные модели.

Оператор здесь может выбрать по своему усмотрению несколько рабочих характеристик, в том числе, максимальную скорость движения, эффективность ускорения и торможения. Также в линейке предусмотрен довольно высокий подъем поддонов – 220 мм, что очень удобно при работе на rampах и в погрузочных доках.

Rocla Solid уже получила специальную награду на Red Dot Design Award – международном конкурсе промышленного дизайна.

Концерн Jungheinrich представит инновационное оборудование для складской логистики на «Пивной ярмарке Сибири-2016»

07 апреля 2016, Россия, Новосибирская обл., loglink.ru. Концерн Jungheinrich, один из мировых лидеров в области подъемно-погрузочной и складской техники, примет участие в международной выставке пива, безалкогольных напитков, сырья и оборудования – «Пивная ярмарка Сибири-2016», которая пройдет в выставочной зоне МВК «Новосибирск Экспоцентр».

Концерн Jungheinrich представит вилочный электрический погрузчик EFG 220, грузоподъемностью 2000 кг и высотой мачты 5000 см. Модель предназначена для погрузки, перемещения, разгрузки и складирования тяжеловесных и крупногабаритных грузов и уже заслужила признание среди компаний-представителей пивоваренной отрасли Сибири.

«Эффективное обслуживание производственных нужд на заводе «Томское пиво» обеспечивают погрузчики Jungheinrich, - отмечает Василий Руссков, заместитель генерального директора по закупкам, планированию и логистике ОАО «Томское пиво». - Отличная цена при высоком качестве мотивирует нас расширять парк техники Jungheinrich для внутрискладских операций. Это особенно очевидно в сравнении с другими ведущими поставщиками, имеющимися на нашем рынке».

Важнейшее преимущество модели EFG 220 – оптимальное энергопотребление при высокой производительности. При максимальной мощности эти погрузчики расходуют до 15% меньше энергии по сравнению с аналогичными моделями на рынке. «Электрические погрузчики Jungheinrich высокоэффективны и имеют низкий уровень энергопотребления благодаря инновационному трехфазному двигателю переменного тока», - поясняет Марк Спицын, специалист отдела аренды и б/у техники Jungheinrich в Западной Сибири. Современный электродвигатель с технологией трехфазного переменного тока нового поколения обеспечивает EFG 220 тихое и точное движение при любых рабочих нагрузках и не требует технического обслуживания, а передовые системы электроники гарантируют плавность движения погрузчика, динамичные повороты и позиционирование с точностью до миллиметра.

Еще одна отличительная особенность модели – функциональное и эргономичное место для оператора, которое обеспечивает комфортную работу в течение даже долгой смены. Вместительная кабина и большое пространство для ног способствуют, по словам заместителя генерального директора ОАО «Томское пиво» Василия Русскова, созданию «идеальных рабочих условий для оператора». Плавно регулируемые рулевая колонка и подлокотник позволяют подобрать оптимальное положение для оператора любого телосложения, а легко читаемая индикация и интуитивно понятные элементы управления облегчают работу на погрузчике.

ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ

Проблемы. Конфликты. Инциденты. Арбитражная практика

Южная Корея отказалась получать грузы из России через северокорейский порт

10 марта 2016, Корея Южная, kommersant.ru. КНР становится единственным получателем грузов из России, экспортируемых через железнодорожную линию Хасан-Раджин, после того как о выходе из проекта в связи с санкциями против КНДР объявила Южная Корея, сообщает газета «Коммерсант».

Оператором проекта Хасан-Раджин является совместное предприятие «РасонКонТранс», зарегистрированное в КНДР: порту Раджин в нем, по данным самой компании, принадлежит 30%, «Торговому дому РЖД» - 70%. В 2008-2013 годах РЖД потратили 10,6 млрд руб. на модернизацию участка железной дороги Хасан-Туманган-Раджин протяженностью 52 км и строительство отгрузочного терминала в раджинском порту. Организацией экспортных перевозок через КНДР занята другая «дочка» холдинга - «РЖД Логистика».

Фактически проект Хасан-Раджин заработал лишь в 2015 году: за прошлый год через Раджин удалось перевалить порядка 1,2 млн т российского угля, доставляемого по железной дороге (проектная пропускная способность магистрали - 7-8 млн т в год). Это 94% от грузооборота железнодорожного погранперехода между Россией и КНДР, но на Южную Корею в обороте порта, признали в РЖД в начале марта, пришлось лишь тестовые отправки угля и «пробная перевалка контейнеров с бутилированной водой из Китая».

Изначально в Раджине планировалось развивать контейнерные транзитные перевозки в страны АТР, но затем стратегия изменилась - порт переориентировали на перевалку угля. Сейчас уголь с Дальнего Востока идет в Китай по железной дороге через погранпереходы Махалино-Хуньчунь и Гродеково-Суйфэньхэ, объемы перевалки суммарно сопоставимы с объемами, идущими через Раджин. Теперь единственным получателем транспортных услуг в рамках проекта остаются китайские импортеры российского угля.

Источник «Ъ» в железнодорожной отрасли отмечает, что не так давно «РЖД Логистика» совместно с «Трансконтейнером» разработали проект по доставке контейнеров из Китая в Россию транзитом через Северную Корею. Запуск сервиса намечался на 2016 год. Согласно разработанной схеме, контейнеры из Шанхая пойдут до северокорейского порта Раджин морем, затем по железной дороге через пограничный переход Туманган-Хасан и далее по Транссибу до Москвы.

Отказ Сеула от участия в проекте - это прежде всего политический шаг, замораживающий переговоры о возможном вхождении южнокорейских компаний в СП, эксплуатирующее линию Хасан-Раджин, считает источник на логистическом рынке.

IATA не видит условий для роста грузовых авиаперевозок

06 апреля 2016, США, gudok.ru. В феврале мировые грузовые авиаперевозки, исчисляемые в тонно-километрах, упали на 5,6% по сравнению с февралем прошлого года, об этом говорится в свежей статистике Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). Эксперты ассоциации констатируют отсутствие обнадеживающих сигналов роста по ключевым рынкам. Единственная перспектива для грузоперевозчиков – конкуренция с помощью повышения эффективности.

На статистику в значительной степени оказали влияние нерыночные факторы: забастовки в морских портах США в начале 2015 года, которые спровоцировали подъем воздушных перевозок, и длительное празднование китайского нового года в феврале этого года.

Если сравнивать январь и февраль 2016 года с производительностью в январе и феврале 2014 года, то рост достигает 6,3%, что соответствует тенденции роста в 3,1% в пересчете на годовое исчисление.

«Грузовой авиационный бизнес остается сложным бизнесом. Февральские показатели продолжают демонстрировать слабость. На горизонте есть несколько факторов, которые позволяют предвидеть существенные изменения. В отсутствие ожидания предстоящего скачка спроса конкурентные преимущества, связанные с процессами модернизации и переходом на электронные технологии документооборота, по-прежнему остаются главным приоритетом», - сказал генеральный директор IATA Тони Тайлер.

Азиатско-тихоокеанские авиакомпании, на долю которых приходится почти 39% всех воздушных перевозок, сократили объемы грузоперевозок в тонно-километрах на 12,4% по сравнению с аналогичным периодом в прошлом году. Европейские авиакомпании - на 2,4% (при этом исследования региона, особенно Германии, не дают оптимистичных перспектив восстановления сектора в регионе). Африканские авиакомпании за месяц снизили показатель на 1,7%. Североамериканские авиакомпании сократили перевозки на 4,0% в феврале. Дальнейшие перспективы роста, по мнению экспертов IATA, будут зависеть от баланса между сильной внутренней экономикой, поддерживающей рост импорта, и сильного доллара США, способствующего экспорту. Африканские авиакомпании за месяц снизили показатель на 1,7%.

Ближневосточные перевозки продолжили устойчивую тенденцию роста, несмотря на статистические помехи в виде низкой базы и китайского нового года, они показали рост в феврале в 3,7%. Правда, за последние полгода крупные перевозчики региона сократили скорость расширения маршрутной сети, что может быть причиной относительного замедления темпов роста объемов грузовых перевозок.

Перевозки увеличили латиноамериканские авиакомпании - рост в феврале 2,7%. Объемы перевозок сохраняются, несмотря на худшую за последние 25 лет рецессию в Бразилии. Главным образом, показатели поддерживают маршруты между Северной и Южной Америкой.

Российские авиакомпании, напротив, в начале 2016 года отмечают рост грузоперевозок. По данным «Росавиации», в феврале в России грузооборот гражданской авиации увеличился на 5,4% по сравнению с прошлым годом. Правда, 76% грузооборота российских авиаперевозчиков приходится на авиакомпанию "ЭйрБриджКарго", которая также является одной из ведущих мировых авиакомпаний. Перевозчик планирует через московский хаб значительную часть стыковочных операций при обслуживании клиентов в Азии и США.

Константин Пукемов

Россия: аналитика, обзоры, экспертиза

Грузовые автоперевозки в феврале 2016 года

09 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. Стабилизация на рынке автоперевозок привела к снижению их дальности и росту цен на протяженных маршрутах.

Новые тенденции

В первые 2 месяца текущего года объемы перевозок грузов автотранспортом в отличие от октября - декабря 2015-го начали стабилизироваться. В частности, в январе 2016 года по автомагистралям РФ было перевезено 301,4 млн т грузов, что всего на 1,9% меньше, чем за аналогичный период 2015-го. В октябре - декабре прошлого года динамика спада в объемах была значительно глубже: она колебалась в пределах от -7% до -9%.

При этом грузооборот в январе 2016 года составил 14,3 млрд т-км, что на 3,2% меньше, чем за тот же месяц 2015-го. Подобная разница объясняется снижением дальности транспортировок грузов на автомобилях.

Ранее наблюдалась противоположная тенденция: значительная часть российских автоперевозчиков всячески стремились зарабатывать именно в дальних рейсах. Прежде всего на международных маршрутах. Об этом свидетельствует статистика Минтранса, которая указывает на повысившуюся в прошлом году активность российских владельцев подвижного состава.

Например, по данным директора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексея Бакирея, в первой половине 2015 года на российско-венгерском рынке доля российских автоперевозчиков возросла до 19% (прирост за 1,5 года составил почти 6 п. п.), что привело к необходимости увеличения количества транзитных дозвол для них на 2016 год.

Аналогичная картина наблюдалась на российско-словацком и российско-грузинском рынках (рост выданных разрешений на транзит составил 45 и 80% соответственно). Отечественные компании фактически доминировали на маршрутах, связывающих Европу, РФ и Китай.

При этом основными конкурентами для российских автоперевозчиков на международных рынках оставались польские и украинские компании. Их представители настаивали на существенном увеличении количества дозвол для своих автоперевозчиков.

Надо учитывать, что обе эти страны – транзитные для владельцев подвижного состава, зарегистрированного в РФ.

Кроме того, у них из-за экономического спада в ЕС образовался избыток подвижного состава, который было практически некуда направить, кроме как на маршруты, так или иначе связанные с РФ.

Причем, выполняя транзитные рейсы, многие водители фур успевали попутно подхватывать грузы на российской территории, что фактически означало работу в каботаже. Такая практика стала затруднительной после введения в РФ системы платы за перевозки большегрузными автомобилями массой свыше 12 т.

Выполняя транзитные рейсы, многие водители фур успевали попутно подхватывать грузы на российской территории

Так что поводов для споров в рамках переговоров российско-польской смешанной комиссии по вопросам международного автомобильного транспорта в январе и феврале 2016 года нашлось предостаточно. Назрел ворох проблем с транзитом российских фур и через Украину.

Европейские риски

Правда, часть крупных российских автоперевозчиков, которые ранее делали ставку на прямые доставки грузов машинами в Европу и Китай, уже со второй половины 2015 года стали диверсифицировать свои маршруты за счет сокращения доли рейсов в ЕС через Украину и Польшу. «На Северо-Западе РФ они вообще были сведены к минимуму.

В ЕС через международные автомобильные погранпереходы продолжали выполнять рейсы владельцы подвижного состава в основном из Московского региона и Юга РФ», – сообщила исполнительный директор Союза автоперевозчиков и экспедиторов Северо-Запада России Ирина Метель.

Рост рисков сопровождался также давлением избытка тоннажа, который образовался на рынке перевозок между РФ и ЕС, где остро конкурировали между собой владельцы подвижного состава, в том числе из Европы. Как сказал индивидуальный предприниматель Сергей Якимец, когда в РФ начался кризис, перевозки в страны ЕС перестали быть интересными.

«Тарифы на этом направлении стали совсем мизерными, особенно на маршрутах из России. На китайском направлении можно было хотя бы оправдывать расходы», – рассказал С. Якимец. Соответственно, и на нем общее количество рейсов сократилось, хотя и не столь значительно, как на маршрутах в ЕС. По российско-китайскому направлению оставался достаточно устойчивый спрос на транспортировку товаров народного потребления, запчастей и оборудования.

По данным генерального директора ОАО «Пога-10» Ильи Яшина, перевозки целого ряда внешнеторговых сухих грузов и контейнеров в последнее время стало выгоднее осуществлять через морской торговый порт Санкт-Петербург: «Тонн мы перевозим много, а километров при этом проезжаем мало», – пояснил он. Дальние рейсы в условиях повышенных рисков приводили к тому, что подвижной состав не работал эффективно, а постоянные затраты начинали постепенно разорять крупное предприятие. Это заставляло сокращать парк или ловчить, чтобы остаться на плаву. Выход из данной ситуации – переключение на менее протяженные маршруты с высокой степенью загрузки подвижного состава.

По мнению представителя другого крупного автоперевозчика, на европейском направлении к российским фурам уже в 2015 году стали относиться более предвзято.

В частности, могли задержать груз, если транспортное средство имело недопустимый износ шин или трещину на лобовом стекле. Между тем для автоперевозчиков из других стран в аналогичных ситуациях ограничивались лишь предупреждениями – и те могли следовать дальше. Особенно усердствовали в подобном отношении в Польше.

В феврале 2016 года конфликт с Польшей и Украиной достиг своего апогея, из-за чего транзитные цепочки из РФ в эти страны были нарушены. Конфликты окрестили «войной фур». От нее существенные убытки понесли именно те автоперевозчики, которые по традиции делали акцент в своей работе именно на дальние международные рейсы.

В феврале 2016 года конфликт с Польшей и Украиной достиг своего апогея, из-за чего транзитные цепочки из РФ в эти страны были нарушены

Возить грузы дальше становится дороже

На ситуацию повлияла также и активизация борьбы Госавтонадзора с нарушениями правил перевозок грузов по внутренним федеральным трассам РФ. Для примера: только за период с 5 по 11 февраля 2016 года ведомством было проверено 29 635 автотранспортных средств на контрольных пунктах, из которых 3253 ед. (10,9%) имели нарушения обязательных требований. На их владельцев было наложено штрафов более чем на 33,5 млн руб. Основные убытки в связи с этим понесли опять-таки автоперевозчики, выполнявшие дальние рейсы.

В целом все это приводит к тому, что на рынке становится все больше игроков, которые будут стремиться сократить долю доставок на расстояния свыше 1 тыс. км.

Причем те, кто продолжит их по-прежнему выполнять, будут вынуждены существенно поднять тарифы. Например, по данным компании Danone, в феврале 2016 года на ряде дальних маршрутов после введения системы контроля за тяжелыми грузовиками «Платон» стоимость автоперевозок на ряде протяженных маршрутов увеличилась почти вдвое. По отзывам других грузовладельцев, компании, гарантирующие стабильные доставки их продукции машинами на дальние расстояния, увеличили расценки на 30–40%. Это позволяет предположить, что и в последующие месяцы динамика грузооборота автотранспорта будет заметно ниже, чем объемов перевозки грузов.

Александр Солнцев

Экспортный грузопоток через Северный морской путь может составить 30 млн тонн до 2030 года

09 марта 2016, Россия, Москва, rns.online. Объем российских экспортных грузоперевозок по Северному морскому пути (СМП) может составить 30 млн тонн до 2030 года, заявил заместитель министра по развитию Дальневосточного федерального округа Сергей Качаев на заседании президиума государственной комиссии по вопросам развития Арктики.

«Что касается российских экспортных перевозок по СМП, то их объем к 2030 году может увеличиться до 30 млн тонн», – сообщил Качаев. «Перспективными для переключения на СМП являются 17 маршрутов с общим грузопотоком около 60 млн тонн», – добавил он.

Объем грузоперевозок по Северному морскому пути в 2015 году составил 5,1 млн тонн. Ранее в Минвостокразвития заявляли, что финансово-экономическая модель развития Севморпути, которая определит его будущее до 2030 года, определится к середине 2016 года.

Северный морской путь – кратчайший судоходный маршрут, связывающий Азиатско-Тихоокеанский регион и Северную Европу. Протяженность СМП составляет 5,6 тыс. км (от Карских Ворот до бухты Провидения). Протяженность маршрута из европейских морских портов до дальневосточных через Северный морской путь составляет около 15 тыс. км. Это почти на 5 тыс. км короче маршрута через Суэцкий канал. Основными портами Севморпути являются Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, бухта Провидения. В настоящее время СМП обслуживает порты Арктики и крупных северных рек (ввоз топлива, оборудования, продовольствия, вывоз леса).

Автомобильные грузоперевозки: по краю кризисной пропасти

15 марта 2016, Россия, Москва, realnoevremya.ru. Автомобильные перевозки как основной канал транспортировки грузов в стране постепенно скатываются в глубокий затяжной кризис. По перевозчикам бьют как общеэкономические проблемы: падение курса рубля, сокращение объемов товарпроизводства, неплатежи, – так и специфические: «Платон» и «грузовая» блокада. Доходы перевозчиков падают, а тарифы не растут. Рынку предрекают уход большинства мелких компаний и частных дальнбойщиков. Тем не менее средние и крупные компании уверены, что 2016 год обойдется без катастрофы на рынке.

Рынок автомобильных грузоперевозок сейчас переживает глубокий кризис. В первую очередь к такому состоянию отрасль привели общие экономические проблемы, ведь именно на грузовики приходится львиная доля всех перевозимых грузов.

– Во-первых, упали объемы грузоперевозок, покупательная способность у людей упала, как и спрос на товары – грузов стало меньше, – рассказывает Сергей Сотников, директор транспортной компании «Реверс». – Во-вторых, стоимость евро привела к подорожанию запасных частей, а стоимость услуг не повысилась, то есть расходная часть увеличилась, а доходы транспортных компаний снизились. Третье: наблюдается отсутствие денег в экономике – идут большие задержки по платежам не только у нас, но и у строителей, и у заказчиков, и в других сферах. Такая тенденция, что все друг другу должны.

Расходы перевозчиков растут не только из-за роста цен на запчасти, но и банально из-за подорожания ГСМ.

– Я начинал работать в 2006 году, тогда мне в Екатеринбург давали 30 тысяч, солярку покупал я по 6 рублей, – вспоминает Ильсур Шайхутдинов, генеральный директор компании «Автоальянс». – Сейчас солярка стоит 35 рублей, а в Екатеринбург дают 35 тысяч. То есть солярка выросла в шесть раз, а за рейс накопили 5 тысяч, потому что все в жопе. Резину я покупал в те времена по 3 тысячи за колесо, а сейчас она стоит 12 тысяч.

Единственная из всех общеэкономических и внешнеполитических проблем, которая в меньшей степени ударила по перевозчикам, – это, как ни странно, санкции в отношении европейских продуктов.

– А если говорить о международном сообщении, то мы обычно не возили санкционные грузы: мы возили туда сырье, продукцию нефтехимии, какие-то изделия технические, а обратно – оборудование, отделочные материалы, бытовую технику. Это все не попало под санкции, так что мы как возили, так и продолжаем возить. Но те, кто был ориентирован на перевозку именно скоропортящихся грузов, вот у них, конечно, объемы очень сильно упали. Но у нас в республике таких международных колонн в Европу не было, – уверен Александр Линдваль, представитель Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) в Казани.

«Можно сказать, занимаемся благотворительностью»

На фоне этих проблем доходы перевозчиков стремительно падают, хотя официальной статистики пока нет.

– Сейчас идет плавное падение – за месяц оно может составить 2%, что не очень заметно, в совокупности за полтора года это уже 36%, – считает Сергей Сотников из ТК «Реверс». – Доходность упала, мы развиваться не можем, вкладываться не можем, технику обновлять не можем. В последние полтора года вообще мало кто обновляет технику.

Однако в условиях снижения объема грузов кардинально повышать тарифы грузоперевозчики не могут.

– Одни слезы оставались – с учетом того, что цены растут на все, а на грузоперевозки – нет. А после «Платона» уже и слез не осталось, – сетует Ильсур Шайхутдинов из «Автоальянса». – Можно сказать, занимаемся благотворительностью, но для чего? Тебя во все отверстия имеют, ты всем должен и работаешь на всех...

«Платим, не так уж это и дорого»

Общэкономические проблемы дополнили и специфические. Главной головной болью перевозчиков в прошлом году стала плата за проезд по федеральным трассам, против введения которой не прекращаются забастовки. Впрочем, большинство перевозчиков научились жить и с «Платоном», и главной проблемой остается нехватка или некорректная работа устройств.

Главной головной болью перевозчиков в прошлом году стала плата за проезд по федеральным трассам

– В самом начале «Платон» был для нас проблемой, и сейчас проблемы есть, потому что бортовых устройств недостаточно, – считает Леонид Штейнберг, руководитель ТК «Кама-Тракс». – И нельзя ни в коем случае повышать стоимость «Платона». Хотя бы два года надо держать цену, но жадность не знает границ. Я, как перевозчик, считаю, что работать можно было бы и без «Платона», ну и по-другому его вводить. Нельзя в нашей России его так вводить, как это было сделано.

Все машины у нас уже оборудованы, но проблема в том, что устройства выходят из строя, а замены быстрой нет. В больших предприятиях надо иметь НЗ, а этого у них нет. Мы два месяца работали, из строя вышел один процент устройств, а у моих друзей – 91 штуку они взяли, а 10 штук вышло из строя.

Установка устройств – это, конечно, дорого.

Кроме проблемы самих устройств дополнительное беспокойство вызывает и неопределенность дальнейших действий властей в отношении их внедрения.

– «Платон» – это, конечно, дополнительная расходная часть, но не самая основная проблема для перевозчиков. В этой системе много неясностей, все сейчас находится в подвешенном состоянии. Этот комплекс еще до конца-то не работает: штрафов нам пока не присылают, мы не знаем, когда они придут, будут ли они вообще, в каком количестве. Непонятно, что будет в марте – должны вроде бы как тарифы повысить, слухи ходят. Мы все хотим, чтобы была какая-то ясность, определенность, спланировать невозможно ничего, – переживает Сергей Сотников, директор транспортной компании «Реверс».

Международные перевозчики даже смогли найти положительные стороны во внедрении самой системы фиксации проезда по федеральным трассам.

– Введение «Платона» на международных перевозках только положительно сказалось, как это ни удивительно, – неожиданно заявляет Александр Линдваль, представитель АСМАП в Казани. – С рынка ушли необразованные, «дикие» перевозчики, дорога для квалифицированных кадров и крупных предприятий расчистилась. Те, кто работает через «черных» экспедиторов, не смогли приспособиться, а мы очень просто и легко вошли. Практически все наши машины уже обеспечены приборами специальными, все нормально, платим, не так уж это и дорого. В ставке наши заказчики это все учитывают. В стране наконец появится статистика, чего не было еще с советских времен. Ну и какие-то деньги, соответственно, на дороги появятся.

«Это даже хорошо: к нам сюда ездить не будут»

Новый год принес новые проблемы: конфликты вокруг «дозволов» – разрешений на грузоперевозки через Турцию и Польшу, а также блокировка российских грузовиков на Украине, которые привели чуть ли не к автомобильной блокаде России со стороны Европы.

– Вопреки здравому смыслу не выдают разрешение на проезд транзитом на Германию, – рассказывает Леонид Штейнберг, руководитель ТК «Кама-Тракс». – Проблема у нас есть с Украиной, потому что через Украину мы думали ходить транзитом в Чехию, Словакию, Италию. Потом, вопросы есть по недостаточному паромному обеспечению на Германию со стороны Литвы, Латвии. Сейчас только начинают добавлять паромы. По объемам я не могу сказать за всех, но если говорить про нас, то где-то процентов на 30 примерно за пару месяцев они упали.

От блокады пострадали не только международные перевозчики, но и грузовые компании, осуществляющие рейсы внутри страны.

– Если говорить про блокаду со стороны Польши, Турции, Украины, то это, несомненно, отражается на рынке перевозок, – рассказывает Сергей Сотников, директор транспортной компании «Реверс». – Ко мне заказчики числа 9-го обращались – им нужно было грузиться 12 числа и из Польши груз везти, соответственно, привезти его не удалось, а без этого груза невозможно было сдать объект, хотя все сроки уже горят. Соответственно, целая цепочка трудностей.

Однако в конце февраля в ходе упорной политической борьбы все-таки удалось пробить брешь в блокаде. 19 февраля была достигнута договоренность о проезде грузовиков через территорию Польши по специальным разрешениям до 15 апреля. А позже было подписано соглашение об ограниченном количестве разрешений.

– Если говорить о блокаде, то ситуация сейчас рабочая, люди занимаются этим вопросом, привлекают наших экспертов, – рассказывает Александр Линдваль, представитель АСМАП в Казани. – Ну, вопрос по-любому будет решен как с Польшей, так и с Украиной. Грузы возить надо, пусть сейчас какие-то временные задержки.

По мнению Ильсура Шайхутдинова, генерального директора «Автоальянса», блокада даже принесла определенную пользу для внутреннего рынка грузоперевозок: – Это даже хорошо: к нам сюда ездить не будут. Они (польские перевозчики, – прим. ред.) приезжают сюда и якобы здесь не должны работать – только привезли и уехали, а сами остаются и месяцами здесь катаются. У нас у самих не особо работы много, а тут еще они. Так что, может быть, это даже, наоборот, хорошо, что они сюда кататься не будут, блин.

«То, что с рынка будут уходить мелкие перевозчики, – это нормальный процесс»

Тем не менее рынок грузоперевозок начинает сокращаться и по количеству игроков.

– Те компании, у которых машины уже стоят, сейчас даже не знают, как свой транспорт продать. Это просто нереально, потому что они никому не нужны – работы нет. Мне кажется, останутся только крупные и государственные перевозчики – все к этому идет. У нас с каждым годом ситуация все хуже, хуже и хуже, – считает Ильсур Шайхутдинов, генеральный директор «Автоальянса».

Предрекает сокращение и Леонид Штейнберг, руководитель ТК «Кама-Тракс»: – Малый и средний бизнес, особенно предприятия, у кого одна-две машины, – под большим вопросом в 2016 году. Большинство крупных и средних перевозчиков, вопреки всем негативным тенденциям, намерены продолжать работу.

– Количество транспорта сохранилось, количество грузов сократилось где-то процентов на 30 – и международных, и внутрироссийских. И мы постоянно находимся в поиске, постоянно ищем, где можно поработать, – нам без разницы куда ехать. Так что переориентация у нас постоянно присутствует. Ситуация в нашей транспортной отрасли мало чем отличается от того, что происходит в стране. Не только у нас слабые, маленькие уходят с рынка. Единственный вопрос: куда они уйдут? Это не шоковая терапия, как в 2008 году, когда раз – и все, – рассказывает Сергей Сотников, директор транспортной компании «Реверс».

Александр Линдваль из АСМАП уверен, что серьезных потрясений рынку грузоперевозок все-таки удастся избежать, по крайней мере, в предстоящем году: – Чего ждать от 2016 года? Ситуация сейчас стабильная: каких-то всплесков перевозок ожидать не приходится, но и сильного падения мы тоже не ждем. Будем пока работать в существующих экономических реалиях, все будет нормально. А то, что с рынка будут уходить мелкие перевозчики, – это нормальный процесс, это законы экономики. Они не будут выдерживать конкуренции с крупными компаниями.

Автоперевозки в России подорожали на 7,3%

17 марта 2016, Россия, Москва, vch.ru. По итогам 2015 года российский рынок транспортно-логистических услуг показал сокращение спроса на транспортные услуги, минимальный рост, а, порой, и отрицательную динамику роста грузооборота. Об этом заявила зам председателя Комитета по логистике ТПП РФ, к.э.н. Людмила Симонова, выступая на открытии Международного транспортного форума "ЮгТранс-2016".

Как следует из ее доклада, рост тарифов в отрасли в среднем за год составил 14%, услуги автоперевозчиков за год подорожали в среднем на 7,3%. При этом, именно автоперевозки Людмила Симонова назвала сегментом рынка транспортных услуг, наиболее пострадавшим от введения экономических санкций и рецессии.

"Ситуация достаточно серьезная, – сказала она. – Я знаю, что многие компания просто ушли с рынка, поставили машины на прикол. По мим оценкам – это почти трети от числа мелких перевозчиков в стране". Небольшое снижение также зафиксировано и на железнодорожном транспорте. Это сокращение погрузки кокса, нефти и нефтепродуктов, строительных грузов, химикатов; рост перевозки руды, каменного угля, металлов, минеральных удобрений, лесных грузов и зерна.

Международные автоперевозчики Северо-Запада сократили обороты на 30%

18 марта 2016, Россия, Санкт-Петербург, dr.ru. Российские автоперевозчики в 2015 году пересекали сухопутную границу РФ на Северо-Западе 145 тысяч раз, а в 2014 году – 206 тысяч раз. Такие данные привел Александр Дацюк, руководитель Северо-Западного филиала Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) на региональной конференции ассоциации. Причем иностранные перевозчики пересекли российскую границу в 2015 году 44 тысячи раз против 50 тысяч – в 2014-м, то есть на 12% меньше.

Александр Дацюк отметил, что логистика в прошлом году изменилась: перевозки на Финляндию сокращались, а в направлении стран Балтии росли. Это связано, по словам эксперта, с переориентацией грузопотоков с финляндских портов на порты Петербурга, Ленобласти, Прибалтики. Больше грузов стало приходиться в Россию через Белоруссию.

Выигрывают от этих изменений перевозчики Псковской области. Там международные транспортные компании в погоне за спросом наращивают подвижной состав, в то время как их коллеги в других областях Северо-Запада выставляют на продажу свои автомобили. Так, по итогам 2015 года парк автомобилей псковских международных перевозчиков впервые превысил парк машин транспортников Ленобласти (1176 единиц против 977). Участники рынка из Ленобласти из-за снижения спроса сократили подвижной состав на 394 автомобиля – это в 1,5 раза больше, чем сократили парк перевозчики из других регионов Северо-Запада.

Сами предприниматели объясняют сокращение объемов перевозок снижением импорта. Экспорт, конечно, растет, говорят они, но Россия экспортирует в основном товары, которые грузовиками не транспортируются, – нефть, газ, уголь. Поэтому растущий экспорт не компенсирует перевозчикам потерю импорта.

Светлана Воронцова, первый вице-президент группы компаний "Транспортная интеграция", полагает, что проект транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай", который проходит по Северо-Западу до границы с Белоруссией, сулит нашим перевозчикам хорошие обороты – грузопоток по этому пути с лихвой компенсирует объемы, потерянные на Финляндии. Нужно только научиться ждать. Общая протяженность маршрута от порта Ляньюньган до Петербурга – 8445 километров.

"Автомагистраль такой протяженности будут строить вечно. И как еще нам подхватить груз, если товар, который будет курсировать по этому коридору, будет отгружаться из логистических центров, расположенных за пределами России? Китайцы коридор, возможно, построят, но мы по нему мало что повезем", – говорит один из перевозчиков.

Ситуация с польскими разрешениями задела Северо-Западных перевозчиков по касательной – они почти не ездят через Польшу – это прерогатива компаний из Центрального федерального округа. Зато автоматизированная система сбора средств с грузовиков тяжелее 12 тонн за проезд по федеральным трассам "Платон" затронула и местных предпринимателей. Они не упустили возможность высказать представителю "Платона" все нехорошее, что они думаю о системе. Тот в долгу не остался. По его словам, с момента запуска системы международные перевозчики проехали по федеральным трассам 50 млн км и должны были заплатить 76 млн рублей, но "Платон" пока получил только 5 млн рублей. "Есть одна удивительная компания, у которой из 378 маршрутных карт 377 отменено и только одна оплачена", – привел пример представитель "Платона".

Перевозчики долго аплодировали находчивому коллеге, осознавая, что с каждым днем "Платон" совершенствуется и вскоре придется выбирать: платить за проезд или платить штраф. Стоит отметить, что большинство перевозчиков уже сделали выбор в пользу "Платона".

Доля 3PL сервисов в 2015 году заняла 8% российского рынка ТЛУ

21 марта 2016, Россия, Москва, gzd-partner.ru. Согласно исследованиям M.A.Research, в 2015 г. доля 3PL сервисов заняла всего лишь 8% российского рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) или 246 из 3031,2 млрд руб. 92% этого рынка (2 785,2 млрд руб.) составили услуги формата 2PL. При оценке рынка ТЛУ M.A.Research учитывались такие сегменты, как грузоперевозки (внутри которого доля 3PL составила 160 млрд руб. или 6%), экспедирование (22,9 млрд руб. или 12%), складирование и дистрибуция (44,8 млрд руб. или 29%), управленческие услуги (18,2 млрд руб. или 100%).

По мнению партнера исследовательского агентства M.A.Research и заместителя председателя комитета по логистике ТПП РФ Людмилы Симоновой, в целом в РФ спрос на логистический аутсорсинг пока остается низким по сравнению со странами Западной Европы, США и Японией. «Это определяется особенностями развития российского рынка ТЛУ и отражает исторически сложившуюся структуру экономики, специфику организации и размещения производства», - поясняет эксперт. Тем не менее, в последние два года в РФ отмечается рост спроса на комплексные логистические услуги, что связано, прежде всего, с необходимостью снижения логистических издержек и повышения эффективности работы промышленных предприятий в условиях кризиса. «Определенную роль сыграли и экономические санкции, следствием которых стало существенное изменение маршрутов и географии импорта, усложнение цепочек поставок, что подтолкнуло компании к партнерству с логистическими операторами», - отмечает Л.Симонова.

Что касается оказания услуг уровня 4PL, то, по мнению эксперта, этот сегмент рынка в РФ практически не развит, и провайдеров, способных оказывать такие услуги, крайне мало. «Условно к ним можно отнести, например, FM Logistic, работающую в России с французскими ритейлерами Auchan, Leroy Merlin, L'Oreal и пр, поскольку она не только оказывает комплексные логистические услуги, но и распределяет внутренние товарные потоки компаний и, что немало важно, работает в одной IT-системе управления транспортными и складскими операциями», - отмечает Л.Симонова.

Практически все порты Юга России демонстрируют рост перевалки грузов

22 марта 2016, Россия, Москва, gzd-partner.ru. В 2015 году практически все порты Юга России продемонстрировали рост перевалки грузов. На улучшение показателей определенное влияние оказывает изменение географии грузоперевозок в результате введения санкций и сокращения импорта продовольствия из Европы. Насколько возможно увеличение грузопотоков в направлении портов Азово-Черноморского бассейна в перспективе и пострадают ли от этого российские порты Балтики?

Если раньше грузы в Европу следовали преимущественно через порты Балтийского бассейна, то из-за сложившейся политической и экономической ситуации многие эксперты полагают, что отправной точкой основного объема грузопотоков за рубеж станут черноморские гавани. Еще в начале прошлого года эксперты предсказывали сильное падение показателей работы портов Балтийского бассейна, что связано с его ориентацией на импортные грузы.

Сегодня по суммарному грузообороту порты Азово-Черноморского бассейна впервые обошли порты Балтийского. Объем перевалки в южных гаванях России за 2015 год вырос на 10,3% по сравнению с 2014-м и составил 233 млн т, что на 2,3 млн т больше, чем перевалено в портах Северо-Запада. Таким образом, ранее выгодное географическое положение главных морских ворот России утратило свое значение.

Хотя по объему контейнерооборота балтийские гавани по-прежнему занимают большую долю – 50,3% против 15,3%, которые приходятся на Азово-Черноморский бассейн.

«Транспортно-логистические схемы сейчас активно задействуют Дальний Восток и Юг России. Порты Азово-Черноморского бассейна в условиях охлаждения отношений с Турцией несколько не утратили своей привлекательности. Мировая конъюнктура работает в пользу южных ворот (зерно и другие сырьевые грузы продолжают пользоваться спросом)», – подчеркивает генеральный директор ООО «Новотранс Юг» Михаил Розенфельд. При этом основная доля грузов, которые обрабатываются в данном регионе, это нефть и нефтепродукты – порядка 70%.

По прогнозным оценкам, объем перевалки грузов в портах бассейна в 2020 году увеличится до 281 млн т, а к 2030-му – до 300 млн т. Наибольшую долю в общем объеме занимал и будет занимать порт Новороссийск – свыше 60%. «Грузоперевозки в России по-прежнему будут определять экспорт сырья. Поэтому рост сырьевых грузов и снижение высокодоходных контейнерных перевозок неизбежны не только на Балтике. От цен на биржевые, стратегические товары будут зависеть объем и номенклатура перевалки в портах как Балтики, так и Азово-Черноморского бассейна», – прогнозирует М. Розенфельд.

Отметим, что по итогам двух месяцев 2016 года объем перевалки грузов в морских портах Азово-Черноморского бассейна вырос на 0,9% до 35 млн т, а в портах Балтийского бассейна – на 0,7% до 36,7 млн т. Не уйти в минус позволило наращивание объемов переработки наливных грузов на Балтике и сухогрузов – на Юге.

Основной признак 4PL – управление не только транспортным, но и товарным потоком клиента

22 марта 2016, Россия, Москва, gzd-partner.ru. Кирилл Власов, генеральный директор STS-Logistics:

– При определении уровня логистических сервисов часто возникает путаница, поэтому есть смысл пояснить их суть на примерах. Так, при уровне 1PL грузовладелец сам возит свой груз, 2PL предусматривает взаимодействие с перевозчиком, у которого есть собственные корабли, самолеты, автомобили или вагоны, 3PL – объединение услуг нескольких перевозчиков в сервис от двери до двери. Простой пример - перевалка контейнера с моря на железную дорогу или с автомобиля на склад, более сложный – комплексное движение от двери до двери с перевалкой, складской обработкой, таможенными услугами и оформлением документов.

Уровень 4PL – это уже управление не только транспортным, но и товарным потоком грузов заказчика, при котором логистический оператор не только доставляет груз, но и определяет что, когда и в каком количестве следует доставить. Например, если ваш заказчик – потребитель угля, логистический оператор решает сколько тонн угля надо заказать сегодня, чтобы получить нужное количество угля в определенное время с учетом загруженности порта, а в случае, если время перевозки увеличивается, коррелировать объемы поставки соответствующим образом. Проще говоря, суть 4PL – это управление грузопотоком, при котором вы решаете, сколько товара надо заказать.

При этом признаком 4PL не стоит считать интеграцию ИТ-систем заказчика и логистической компании. У STS Logistics есть решения, где уровень интеграции ИТ- систем самой компании и заказчика очень глубокий. Например, для одного из клиентов – производителя холодильного оборудования для продажи газированных напитков - мы полностью контролируем движение торговых холодильных установок в процессе снятия и установки на торговую точку, ремонта, хранения и поставки: забираем их с точек, свозим на центральный склад и после ремонта развозим по России.

Используем 4 ИТ-системы, интегрированные между собой - из них три наших (WMS, маршрутизация, учет установки или снятия оборудования с торговой точки) и одна - ERP заказчика. Или, например, решение с клиентом сектора DIY – в нем соединены системы управления складом, грузовым двором, подбора и консолидации паллет, маршрутизации с привязкой к КПП логистического центра и ERP заказчика. Оба решения – услуги 3PL продвинутого уровня, в то время как определение объемов поставки по количеству и ассортименту остается прерогативой заказчика.

Основная задача 3PL- эффективно выполнять функции товародвижения. Это означает, что из множества вариантов следует выбрать один, наиболее оптимальный – путем учета параметров эффективности процесса и их оптимизации. Тогда стоимость логистической цепочки удешевляется, стоимость товара также становится ниже.

Что касается возможности предоставления услуг 4PL для крупных сырьевых компаний с участием ж/д транспорта, то здесь я вижу возможности, нишу рынка. Ассортимент товара достаточно простой, функции 3PL - только в подаче порожняка и контроле движения подвижного состава, то есть, по сути, 2PL услуга. Однако с учетом неравномерности движения груза по железной дороге, детальным знанием о котором обладает логистическая компания, можно предлагать заказчику функцию управления его товаропотоком - с целью его оптимизации. Целью такой услуги будет получение товара «в нужном объеме в нужном месте в нужное время в нужном месте» и так далее – как в классическом определении понятия «логистика».

Кризис — время для развития IT-проектов в секторе грузоперевозок - мнение

25 марта 2016, Россия, Москва, gzd-partner.ru. Антон Коновалов, основатель онлайн-сервиса грузоперевозок «Везёт Всем»:

– С начала прошлого года на рынке грузоперевозок мы отмечаем приток юрлиц в онлайн-сервисы. До этого основными пользователями таких ресурсов были физические лица. Теперь компании стали искать возможности для экономии на логистике в кризис и пользоваться для этого онлайн-агрегаторами, досками объявлений в интернете и т.д. Многие не сошлись по цене с текущими партнерами и также стали искать в интернете перевозчиков поменьше и поговорчивее. Введение «Платона» тоже сказалось в пользу онлайн-сервисов на рынке. Перевозчики начали искать дополнительные заказы, чтобы отбить возросшую стоимость маршрутов из-за нового налога.

Кризис – самое время для развития онлайн-сервисов и IT-проектов на рынке грузоперевозок. У заказчиков сильно необходимость оптимизировать издержки по логистике и есть желание получить сегментированную цену на конкретную перевозку с учетом параметров груза, а не просто стандартный прайс от транспортной компании. У перевозчиков есть потребность в наращивании потока заказов и оптимизации экономики каждой перевозки. А онлайн-агрегаторы располагают инфраструктурой для объединения всех сторон с возможностями кратного роста для каждой.

Рынок перевозок сейчас не очень системный и достаточно «серый». Мы стараемся, со своей стороны, придать ему прозрачность и большую легитимность. Проверяем документы и машины всех зарегистрированных перевозчиков, сейчас вводим алгоритмы ЭЦП на сайте, чтобы всю сделку B2B по перевозке можно было заключить онлайн. На наш взгляд, за этим будущее рынка в ближайшие 7-10 лет.

Логистика: не остаться на обочине

25 марта 2016, Россия, Москва, trp-inform.ru. В ТПП России состоялась Евроазиатская конференция по логистике. Ее участники обсудили вопросы развития Транс-Евроазиатской логистической платформы. Этот форум проводится в ТПП РФ уже в четвертый раз, а его организатором выступил профильный комитет федеральной Палаты, председатель которого Олег Дунаев открыл пленарное заседание.

С приветственным словом к участникам конференции обратился вице-президент ТПП РФ Георгий Петров.

Он отметил, что прошлый год стал не очень успешным для российской экономики. В этих условиях очень важно верно определить точки роста. В связи с этим в особом внимании нуждается транспортный потенциал России. Для его развития нужна соответствующая инфраструктура. Это, безусловно, необходимо, но просто даже самой лучшей транспортной инфраструктуры мало. Не обойтись без создания благоприятного предпринимательского климата в целом. И еще очень важно рассматривать вопросы логистики как системы управления.

Сейчас много говорят о необходимости импортозамещения. Это, конечно, важно. Однако одним увеличением валового роста товаров не обойтись. Придется учитывать издержки, связанные с их производством и перемещением. А здесь есть серьезные проблемы, связанные с тем, что в России расходы, связанные с транспортной составляющей, чрезвычайно высоки. Снизить их – и в интересах производителей и, а это главное, в интересах потребителей. Хотя бы потому, что главная проблема российской экономики – падение спроса.

В ходе конференции свое мнение по обсуждаемым проблемам высказали представители международных организаций и российских госструктур, бизнесмены, ученые и эксперты. Перед ее началом корреспондент «Торгово-промышленных ведомостей» побеседовал с заместителем губернатора Новосибирской области Анатолием Соболевым.

– Анатолий Константинович, чем эта конференция интересна для вас?

– Новосибирск исторически является транспортно-логистическим центром на востоке страны, наверное, крупнейшим за Уралом. Там все готово к тому, чтобы выходить на новый уровень. И раз мы сейчас заговорили о логистических платформах, то одной из них может быть Южносибирская. Для нас принципиально важно не упустить время начала создания так называемого Нового Шелкового пути (НШП). Понятно, что необходимо иметь государственную стратегию с точки зрения интеграции с НШП, влияние на то, где он пройдет, какие взаимосвязи будут и т. д. Это касается не только Сибири, это касается и Дальнего Востока, и Урала, да и вообще России в целом. Интерес в том, чтобы Новосибирск и вообще Сибирский федеральный округ не остался в стороне от этого пути.

– А что для этого может сделать Новосибирская область?

– Ну, во-первых, Новосибирская область не только может предложить свою товарную составляющую. Наш регион исторически является одним из крупнейших промышленных центров Сибири. Товарный поток уже существует, и он немаленький. Кроме того, Новосибирская область – это центр транзита, и мы являемся центром вхождения товаров в Сибирь и выхода из Сибири.

Так экономически и географически сложилось. Например, у нас около 85 процентов складских помещений класса А и Б всего Сибирского федерального округа находятся в Новосибирске. То есть никто даже рядом не стоит. Толмачево – это крупнейший аэропорт за Уралом, он сейчас приближается к Кольцово по пассажирообороту. Для сравнения, Омск везет около миллиона, Красноярск – почти два миллиона, а Новосибирск – все четыре.

И мы можем еще нарастить эти показатели. Вот сейчас принята правительством Новосибирской области программа реиндустриализации экономики, где мы, по сути дела, предлагаем сами себе выращивать экономических чемпионов новой экономики. У нас есть завидный потенциал развития – это три сибирских отделения академии наук, более 130 тысяч студентов, хорошая инфраструктура. Так что мы готовы предложить пример развития экономики на несырьевой основе. А это новые товары, новые дополнительные транспортные потоки.

– Какая помощь вам нужна? Что мешает реализации этой программы?

– Ничего не мешает. Да, нужна помощь федерального центра. В первую очередь определенная координация усилий. Поскольку речь идет о пилотном проекте, то, безусловно, надо, чтобы это направление было подхвачено федеральными органами исполнительной власти. Мы со своей стороны определенные шаги в этом направлении уже сделали. Информация об этой программе была доведена до президента страны. На Красноярском экономическом форуме этот вопрос обсуждался очень серьезно с вице-премьером Аркадием Дворковичем. Сейчас пойдет ряд поручений федеральным органам исполнительной власти.

Я думаю, что мы в дальнейшем сможем повлиять и на формирование госпрограмм. Наверное, Новосибирская область не единственный регион, который может это предложить, но тем не менее нам есть что обсудить и предложить. Главное, что все это надо делать вместе. И еще. Я не противопоставляю это сырьевому развитию, пусть оно будет, и там много высоких технологий с точки зрения переработки и т. д., но принципиально важно сейчас начинать вытягивать проекты, которые будут параллельно развивать и делать новую архитектуру экономики России.

Единственное, чего нам не хватает, это некой синхронизации, но ее не хватает в целом по стране. То есть сейчас каждая из отраслей имеет свои технологии. У нас будут проблемы с синхронизацией, потому что это совершенно разные технологии. То есть то, что сейчас происходит, это хорошо, но это происходит явочным порядком снизу вверх, а должно происходить сверху вниз. То есть сначала понимаем общую архитектуру, а дальше уже начинаем работать по отраслям – железная дорога, авиация и т. д. Вот этого сейчас тоже не хватает.

– Находите ли вы понимание с другими участниками процесса?

– Да, понимание есть. Но очень многое зависит от решений федерального уровня. Мы-то свои посылы сформулируем, и я думаю, что это прозвучит очень серьезно на форуме «Транспорт Сибири», который пройдет в конце мая. Сейчас нужна обратная реакция: правильно мы делаем все это или неправильно. Но давайте что-то делать, давайте двигаться в направлении синхронизации.

Векторы оптимизации российской логистики

25 марта 2016, Россия, Москва, transportrussia.ru. Спад в отечественной экономике, наблюдающийся с осени 2014 года, не мог не отразиться на современном состоянии российского рынка логистических услуг. Проблем много, но если бы участники традиционного XIX Международного Московского логистического форума ограничились только их перечислением, то интересного разговора не получилось бы. Участники же форума, а это были в основном логисты-практики, представители крупнейших транспортно-логистических компаний, поделились опытом работы в изменившихся условиях.

Тенденции и перспективы

Для того чтобы определить общую картину, организаторы форума провели опрос 400 ведущих российских компаний, в ходе которого постарались выявить проблемные точки логистики в условиях кризиса и направления ее дальнейшего развития. Количество компаний-респондентов, занятых в различных отраслях экономики, позволяет считать выборку весьма достоверной.

Результаты опроса представляют большой интерес, так как в нем участвовали компании, которые сохранили свою позицию в непростой экономической ситуации. И прежде чем приступить к оценке полученных результатов по данным 2015 года, напомним читателям, что из себя представлял российский логистический рынок в относительно благополучном 2014 году.

Итак, емкость российского транспортно-логистического рынка по итогам 2014 года составляла 8,1 трлн руб. Более 60% от этой суммы приходилось на Москву и Московскую область, а также Санкт-Петербург, Ленинградскую область. Доля аутсорсинга на российском транспортно-логистическом рынке оценивалась в 32%.

Рынок логистических услуг являлся одним из наиболее динамично и быстро развивающихся: ежегодный прирост рынка до 2014 года составлял по различным оценкам от 10 до 20%.

В 2014 году специалисты имели все основания прогнозировать среднегодовые темпы роста региональных рынков складских услуг (без московского региона) в среднесрочной перспективе на уровне 15–17%. И если бы ситуация не изменилась, российская логистика вышла бы на запланированные показатели.

Большая часть опрошенных (60%) признает, что товаропоток сократился.

У большинства компаний со снизившейся деловой активностью объемы упали не более чем на 20%. Лишь 18% респондентов заявили о снижении товаропотока от 40 до 60%. В качестве позитива можно отметить, что 20% опрошенных отметили рост объема на 20%.

И в перспективе 76% опрошенных считают, что в 2016 году товаропоток будет расти. Прогнозы роста у большинства достаточно скромные – не более 20%. У тех, кто не так оптимистичен и не планирует роста, падение также не превышает 20%. Суммируя, можно сказать, что рынок отечественной логистики уже «нащупал» дно и достиг некоторой стабилизации.

Ключевой пункт опроса – увеличились ли затраты на логистику в компании в 2015 году в зависимости от изменения объема товаропотока? Следует отметить, что прямой корреляции между затратами на логистику и товарооборотом нет, так как затраты на логистику являются условно-постоянными. В определенной мере можно согласиться с тем, что у 32% опрошенных логистические затраты выросли в соответствии с ростом товарооборота. И почти половина компаний (48%) затраты на логистику сократила, называя это оптимизацией.

Следующий достаточно непростой вопрос – какова доля логистических затрат в стоимости продукции? У 60% респондентов их доля не превышает 10%. И лишь у 14% опрошенных доля логистических затрат в стоимости продукции доходит до 30%. И слишком низкая, и завышенная доли – свидетельство неэффективного подхода к обоснованию логистических затрат. В первом случае можно предполагать, что возможности логистики компанией используются в самом примитивном варианте. Во втором – речь, очевидно, идет о компаниях, у которых снизились объемы товаропотоков, а затраты на логистику сохранились на прежнем уровне. Более приемлемой представляется доля затрат на логистику в стоимости продукции в размере 20%. Именно такие данные представили 26% опрошенных. Следует сразу же оговориться, что при обосновании затрат на логистику в стоимости продукции следует учитывать множество факторов – отраслевую специфику, географию доставок, их периодичность, развитость транспортной инфраструктуры и т. д. Вот почему любые сравнения затрат на логистику в российских компаниях и зарубежных некорректны.

Условно логистическую систему можно представить как сумму складских, транспортных, закупочных и таможенных услуг. Так вот, согласно опросу 45% респондентов считают, что наибольшие затраты приходятся на транспортное обеспечение. Одновременно 35% опрошенных считают, что таможенное оформление требует наименьших затрат.

Определенный оптимизм относительно судьбы российского рынка логистических услуг внушает ответ на вопрос о перспективах дальнейшего сотрудничества компаний с логистическими операторами – более половины опрошенных (55%) расширят рамки совместной работы. Сюда же вошли и те компании, а их 9% от общего числа, которые в это непростое время решили обратиться к услугам логистов.

Что же касается основных тенденций в логистике, наметившихся в последние годы, то специалисты–практики на первое место ставят оптимизацию затрат по всей цепочке поставок. Такое заявление вполне предсказуемо – учитывая нынешнюю непростую ситуацию, экономить необходимо в первую очередь. Так считают треть опрошенных, и столько же отмечают в числе главных трендов внедрение автоматизированных систем. На третьем месте – повышение качества работы PL–провайдеров. К сожалению, по–прежнему передача логистической работы специализированным компаниям (аутсорсинг) как тенденция в представлении опрошенных находится на последнем месте. Одним словом, действует принцип: «все свое возу, грузу, складую, оформляю сам»! И это печально...

В заключение, дабы не мучить больше читателя цифрами, отмечу, что, по мнению экспертов, «тучной» прибыльности, которая наблюдалась в 2004–2007 годах, в отрасли уже не будет, поэтому необходимо научиться работать в новых экономических реалиях.

Что касается развития отрасли в долгосрочной перспективе, то для этого существуют определенные механизмы. Среди них такие, как расширение полномочий региональных органов власти для создания транспортно–логистических комплексов, обновление подвижного состава, развитие института государственно–частного партнерства, развитие смежных сегментов экономики, увеличение доли госконтрактов для предприятий малого и среднего бизнеса, увеличение объемов производимой продукции с одновременным уменьшением количества перевозчиков по принципу естественного отбора в условиях здоровой конкуренции.

При этом подчеркнем, что крупные логистические центры – завтрашний день логистического рынка в России. Логистические парки, объединяя на одной платформе компании разных отраслей и транспортные коммуникации, устанавливают качественно новые стандарты в концепциях развития и управлении логистикой.

Сегодня же в российской логистической отрасли отсутствует кооперация между компаниями, предоставляющими разные услуги, все хотят все сделать сами, каждый хочет быть 3– и 4–PL–провайдером, а нужно выстраивать цепочки поставок между логистическими компаниями, создавать более экономичные схемы доставки за счет различных ресурсов.

В последние годы наметилась тенденция развития региональной логистики в Екатеринбурге, Новосибирске, Владивостоке и других региональных центрах. Россия является транзитной страной, через которую проходят самые короткие транспортные маршруты между Европой и Азией. Если по морю грузы из Азии в Европу доставляются за 30 и более дней, то по Транссибирской железной дороге за 10–12 суток. Есть проекты по развитию региональных мультимодальных хабов, в частности, в Новосибирске. Возможно, это позволит изменить грузопоток, привлечь в Россию больше транзитных грузов.

Смещение акцентов

Теперь от теории давайте перейдем к практике. Не секрет: для того чтобы выжить и развиваться в изменяющейся экономической ситуации, российская логистика должна правильно расставлять акценты с учетом приоритетных направлений. И такая расстановка происходит.

В частности, можно говорить о смещении интересов России в сторону стран Азиатско–Тихоокеанского региона и активизации деятельности в Арктике. Оба направления имеют как политическую, так и экономическую выгоду для России. А реализовать экономические преимущества невозможно без правильно выстроенной транспортной логистики.

Таким удачным транспортно–логистическим проектом может стать железнодорожная магистраль «Белкомур».

Внимательный читатель, наверное, подумает: ну да, проект, конечно, интересный, но уже не один год речь о нем идет, если так можно выразиться, в сослагательном наклонении.

Для справки напомним, что трасса должна обеспечить сквозное железнодорожное сообщение по спрямляющему маршруту Архангельск – Сыктывкар – Соликамск (Пермь). Проходя по территории Архангельской области, Республики Коми и Пермского края, магистраль должна стать катализатором деловой активности на прилегающих территориях, даст толчок для развития добывающей и обрабатывающей промышленности. Урал по кратчайшему пути соединится с северными регионами и морскими портами Архангельска и Мурманска. Укрепление региональных связей, кооперация производства, создание новых рабочих мест – и все это на территории, где может разместиться не одно европейское государство.

Белкомур должен стать обязательным элементом полноценной транспортной системы и инфраструктуры, которая обеспечит развитие и освоение российской арктической зоны и шельфа арктических морей. Наконец, магистраль – это железнодорожное меридиональное направление, которое своей деятельностью усилит потенциал Транссиба и Севморпути.

В наличии грузовой базы сомнений нет – она планируется в объеме 35 млн ткм, что обеспечит полную загрузку магистрали. В структуре грузопотока основную долю (51,6%) будет занимать уголь, 10% – нефтепродукты, 7,6% – лесные грузы. По всем опорным точкам дороги от Беломорска до Соликамска есть представление об объемах грузопотоков в обе стороны (в направлении портов и Урала).

Наконец, разработана модель финансирования проекта на принципах ГЧП на основе заключения соглашения с участием государства, финансовых институтов и частных инвесторов. Да, из–за ухудшившейся экономической ситуации сроки реализации проекта сдвигались, но о нем не забывали. И вот в Санкт–Петербурге под председательством полномочного представителя Президента России в Северо–Западном федеральном округе Владимира Булавина состоялось совещание по проекту «Белкомур». В нем приняли участие представители всех заинтересованных регионов, а также китайских партнеров – руководство одного из крупнейших многопрофильных холдингов China Poly Group Corporations.

В ходе переговоров руководству китайского холдинга рассказали о реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», а также о региональных мерах поддержки инвесторов и пригласили к сотрудничеству. Китайские партнеры в свою очередь проявили большой интерес к региону и попросили предоставить им более подробную информацию.

Работа по привлечению холдинга к реализации проекта «Белкомур» ведется достаточно давно. Китайская сторона всесторонне оценила преимущества логистики для продвижения своих грузов с помощью Белкомура.

Проект «Белкомур», по мнению китайской стороны, оценивается в 2,5 млрд долл. Эти затраты вполне окупятся за счет роста товаропотока и увеличения сроков доставки китайских товаров на 40%. Для этого потребуются достроить около 700 км дороги и реконструировать около 400 км.

По мнению китайской стороны, Белкомур можно отнести к одному из реальных проектов взаимодействия Китая и России – эта железнодорожная трасса связала бы западные регионы Китая, которым отдается приоритет в развитии, с Европой через порт Архангельск.

В отличие от полного прохождения Северным морским путем, китайские товары не столкнутся здесь даже с гипотетической угрозой со стороны флота третьих стран. Путь для сухогрузов также не требовал бы полномасштабной ледокольной проводки, а доступ на рынки Европы получили бы в первую очередь наиболее развитые западные районы Китая.

Примечательно, что столица Республики Коми Сыктывкар станет в результате центром Северного Шелкового пути. Можно сказать, что все возвращается на круги своя, так как в далеком уже 1996 году именно в Сыктывкаре была учреждена компания по строительству Белкомура.

Прохождение трассы через Урал и Республику Коми (с подключением морских портов) гарантирует предсказуемую, разностороннюю, экономически выгодную логистику в рамках проектов Шелкового пути из Китая в страны Северной Европы – Норвегию, Великобританию, Германию и Нидерланды. А Сыктывкар имеет все шансы стать новым центром, причем сразу же международным, логистических услуг.

Ирина ПОЛЯКОВА, кандидат экономических наук

Въезд разрешен

28 марта 2016, Россия, Москва, rg.ru. Приказом ФТС России "О перемещении товаров в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП", вступившем в силу в конце января, определены 45 пунктов пропуска через государственную границу РФ для ввоза товаров на территорию Евразийского экономического союза с применением книжек МДП.

О восстановлении системы МДП в России и о перспективах ее развития "РГ" рассказал глава постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта (IRU) в Евразии Дмитрий Чельцов.

- Дмитрий Юрьевич, оправдал ли этот приказ надежды бизнес-сообщества?

Дмитрий Чельцов: Бизнес-сообщество с оптимизмом восприняло заявление таможенников, что "ситуация с книжками МДП разрешилась", и сотрудничество между российскими таможенными органами и гарантийным объединением в лице Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) восстановлено. Поэтому мы с нетерпением ожидали упомянутый приказ ФТС России.

Международные и национальные бизнес-ассоциации, АСМАП и IRU проделали огромную работу, направленную на урегулирование ситуации с применением Конвенции МДП на территории России. Совместные усилия получили поддержку на уровне президента и правительства РФ, Евразийского межправительственного совета. Мы внимательно следим за развитием ситуации: книжки МДП принимаются к оформлению во всех пунктах пропуска, упомянутых в приказе.

Однако в перечень не вошли некоторые пункты пропуска, например, такие, как, Брусничное, Бурачки, Нехотеевка, Троебортное, предложенные экспертами бизнес-сообщества и востребованные международными автоперевозчиками, использующими процедуру МДП.

Предложение об увеличении количества пунктов пропуска было внесено в соответствующий раздел "дорожной карты" "Совершенствование таможенного администрирования". Работа в этом направлении будет продолжена.

- Есть ли примеры альтернативных успешно функционирующих транзитных систем? И в чем заключается преимущество системы МДП?

Дмитрий Чельцов: Международная система таможенного транзита с применением книжки МДП на сегодня является единственной универсальной глобальной системой таможенного транзита. Это основной инструмент торговли между странами Европы и находящимися на значительном удалении партнерами. Проверенная временем, МДП обеспечивает прозрачность, надежный уровень контроля и значительную экономию финансов и времени при перемещении товаров и транспортных средств.

К наиболее развитым региональным системам транзита можно отнести систему Европейского сообщества и процедуру общего транзита (или, другими словами, систему Т), реализованную в странах ЕС и Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ). Система Европейского сообщества и процедура общего транзита требуют высокого уровня интеграции в таможенной и финансовой сфере, гармонизации транспортной политики, выработки единых стандартов доступа транспортных операторов к системе транзита, а также унификации страхового и банковского сектора.

Преимущество системы МДП в том, что между странами и регионами с различным уровнем развития национальных и региональных процедур транзита она способна обеспечить безопасный транзит с предоставлением международной гарантии по маршруту, проходящему по территории нескольких государств, и особенно эффективно ее применение при пересечении границ, где национальные процедуры прекращают свое действие.

По итогам 2015 года удельный вес претензий российских таможенных органов в общем объеме перевозок по МДП, завершаемых на территории РФ, составил лишь 0,001 процента. При этом все требования были оперативно урегулированы в соответствии с действующей процедурой.

- Каковы позиции МДП в других регионах мира?

Дмитрий Чельцов: Расширение географии применения Конвенции МДП способствует интеграционным процессам в Евразии. Так, в июне 2015 года к Конвенции присоединился Пакистан. В Китае завершены все необходимые процедуры внутригосударственного согласования, и в ближайшее время ожидается его присоединение к Конвенции.

На 70-й сессии Генассамблеи ООН в ноябре 2015 года принята резолюция по устойчивому развитию, которая, в частности, предложила всем государствам, которые еще не сделали этого, рассмотреть возможность подписания и ратификации Конвенции МДП. В докладе "Экономические преимущества МДП для региона ЭСКАТО ООН", подготовленном в 2015 году Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН - UNESCAP), содержится вывод, что в результате внедрения системы МДП в регионе страны ЭСКАТО за пять лет смогут сократить расходы на транзит товаров на 35 миллиардов долларов, а экономическая выгода от внедрения системы МДП оценивается в пределах 0,14-1,31 процента ВВП.

Другое исследование, проведенное Oxford Economics в странах Латинской Америки, утверждает, что применение МДП только в Аргентине, Бразилии и Мексике позволило бы увеличить экспорт из трех этих стран на 9 миллиардов долларов, а также сократить на 50 процентов время ожидания на границах.

Отрадно, что заинтересованность в присоединении к системе МДП проявляют еще более 20 государств, в числе которых Индия, ОАЭ, страны Латинской Америки, Африки и Юго-Восточной Азии. Таким образом, Конвенция МДП приобретает поистине глобальный характер.

- Сейчас книжки МДП используются на бумажном носителе. В свете бурного развития информационных технологий как вы видите будущее системы МДП?

Дмитрий Чельцов: Безусловно, чтобы идти в ногу со временем, необходимо постоянно совершенствоваться, в первую очередь благодаря современным информационным технологиям. Важным шагом к компьютеризации системы МДП стала разработка IRU программного модуля TIR-EPD, при помощи которого держатели книжек МДП, не прибегая к услугам третьих лиц и бесплатно, могут выполнить требование об обязательном предоставлении таможенным органам электронной предварительной информации (ЭПИ) о перемещаемых товарах.

IRU активно продвигает использование электронной книжки МДП. Значительным событием 2015 года стала успешная реализация Турцией и Ираном первого этапа пилотного проекта ЕЭК ООН и IRU по выполнению международных автоперевозок с использованием электронной процедуры МДП (система eTIR).

При пересечении границ были пройдены все пограничные и таможенные формальности, при этом обмен данными между перевозчиками, таможенными органами, гарантийными ассоциациями стран-участниц и органами ООН был осуществлен в электронном формате. Завершается подготовка к реализации второго этапа проекта, в котором будет задействовано большее количество таможен и транспортных компаний, а также протестированы дополнительные возможности системы.

В начале этого года Турция и Грузия подписали необходимые документы для начала реализации пилотного проекта eTIR. Трехлетний проект призван упростить электронный обмен информацией между таможенными администрациями двух стран и таможенные процедуры для грузов, перемещаемых с использованием книжки МДП, посредством предварительного анализа рисков.

Система МДП постоянно совершенствуется. Так, с 1 июля 2016 года уровень гарантий по одной книжке вырастет с 60 до 100 тысяч евро. Успешно реализуются новые инструменты МДП. Так, в Казахстане и Киргизии внедрена система повышенной гарантии МДП "TIR+", увеличивающая стандартный размер гарантии дополнительно на 100 тысяч евро.

Более года в Украине применяется система "iCarnet" для обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перемещаемых под таможенным контролем между двумя таможенными органами, находящимися на территории одного государства. Вопрос о внедрении такой системы прорабатывают Молдова, Таджикистан и Киргизия. Надеемся, что новые инструменты МДП вскоре станут доступны и для российских автоперевозчиков.

Справка:

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.) - международное соглашение, принятое в 1975 г. под эгидой Европейской экономической комиссии ООН. Целью Конвенции является создание системы транспортировки грузов, находящихся под таможенным контролем, с минимальными задержками в пути, в том числе упрощенные процедуры оформления при пересечении границ. Подписантами Конвенции МДП являются 69 стран.

Снижение грузопотока по стране в целом привело к изменению объемов перевозок сборных грузов

29 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. Павел Балакин, руководитель департамента транспортной логистики PONY EXPRESS.

- Снижение грузопотока по стране в целом привело к изменению объемов перевозок сборных грузов, некоторые крупные игроки данного сегмента закрыли часть терминалов по России и частично распродают собственный автопарк.

Девальвация рубля, введение нового налога за проезд по федеральным трассам, акции дальнбойщиков против системы взимания платы за проезд «Платон» и стандартное повышение тарифов на предновогодний период привели к некоторому скачку ставок на рынке грузоперевозок. Хотя, перевозки автотранспортом все еще остаются наиболее популярным способом доставки грузов. В случае, если железнодорожные компании смогут предоставить сопоставимый уровень сервиса и цен, то предпочтения участников рынка, конечно, могут измениться.

Также из-за появления санкций, поменялись направления движения грузопотоков. Например, Санкт-Петербург перестал быть привлекательным местом загрузки, что связано с отсутствием прежнего объема в порту и роста ставок по маршруту. Одновременно Москва постепенно теряет свой статус центра отправки грузов во все города России. Например, в настоящее время большая часть сибирских перевозчиков предпочитает загрузки из Омска, Новосибирска отправлять не в Центральную Россию, как было ранее, а в Сибирский регион: в Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ и дальше. Что, в свою очередь сказалось в свою очередь на увеличении тарифа перевозчиков, осуществляющих доставку из Центральной России за Урал.

Планы скромнее не стали

04 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, nnvrsk.ru. XII международный транспортный форум «ЮГТранс-2016», как всегда, стал площадкой для обмена мнениями, попыток найти решение ключевых вопросов развития транспортного комплекса Азово-Черноморского региона и страны в целом, сломать стереотипы. Живые дискуссии вылились в резолюцию, которая пойдет по инстанциям, имеющим влияние на транспортно-логистическую систему региона.

Десять лет на форуме обсуждались проблемы оптимизации таможенных процедур, перспективы загрузки своих мощностей, развития инфраструктуры. В 2016-м изменения в повестку дня внесли бойкот Турции, санкции, ограничения сотрудничества между Россией и Евросоюзом, поиск новых партнеров. Общий вывод таков: южные регионы имеют высокий потенциал роста даже в кризисные годы.

- Состав участников у нас стабилен, - отметила в интервью «НН» модератор и один из спикеров форума, зампредела комитета по логистике ТПП РФ Людмила Симонова. - Человеку тяжело, пока он не привык к изменившимся условиям. В конце 2014 года, в связи с санкциями, многие участники рынка испытывали панику, было непонятно, куда идем. Потом стали приспосабливаться к новым реалиям – сокращали издержки, боролись за клиентов. И сегодня многие компании прекрасно себя чувствуют, я знаю такие, которые смогли увеличить свои объемы на 70-100 процентов. Кто повышает качество услуг, предлагает новые технологии – тот выигрывает.

Прошлый год отрасль прожила в условиях снижения спроса на транспортные услуги, отметила Людмила Николаевна в своем докладе. По всей стране наблюдались отрицательная динамика грузоперевозок и минимальный рост грузооборота. Санкции и рецессия в экономике России привели к сокращению импортного грузопотока на 20 процентов, в сфере продовольствия падение составило 25 процентов, одна только доставка продовольствия из стран ЕС снизилась на 40 процентов.

Доставка оборудования и транспортных средств по сравнению с 2014 годом также упала на 40 процентов. При этом незначительная положительная динамика транспортно-логистических услуг обеспечивалась исключительно ростом тарифов при общем снижении грузовой базы. Но порты юга страны сохранили лидерство по темпам роста грузооборота за счет переориентации потоков. Если в целом по стране рост составил около 6 процентов, то в Азово-Черноморском регионе – больше 10 процентов.

Заметно прибавили Порт Кавказ, Туапсе и Тамань, в результате чего доля Новороссийска в региональном грузопотоке упала с 57 до 54 процентов. По данным доклада заместителя председателя комитета по логистике ТПП РФ, экспортный грузопоток в 2015 году вырос в среднем на 4 процента.

Анализировать ситуацию на рынке грузоперевозок непросто, заметила Симонова, корректность статданных вызывает у экспертов большие вопросы. К примеру, все видят, что треть автомобильных перевозчиков после административного вмешательства со стороны государства ушли с рынка, но официальная статистика дает падение объемов в этом сегменте лишь на считанные проценты.

Повышенный интерес традиционно вызвало выступление представителя Новороссийского морского торгового порта. Многие были разочарованы, что заявленный в программе генеральный директор ПАО «НМТП» Султан Батов на форум не прибыл, вместо него выступил директор по проектам и развитию Александр Халезин. Его анализ распределения грузопотоков по региону (сам докладчик предпочел назвать это лишь справочным материалом), рассказ о перспективах развития портов вызвали у присутствующих самый живой отклик.

Прирост портовых мощностей НМТП к 2022 году составит 29,4 млн тонн, озвучил прогноз г-н Халезин, ожидается прирост мощностей для обработки различных зерновых (6,2 млн тонн), навалочных (15 млн тонн), генеральных (3 млн тонн), контейнерных (4,2 млн тонн) и наливных (1 млн тонн) грузов. Это станет возможным после реализации проектов увеличения пропускной способности автомобильных и железнодорожных подходов к порту Новороссийск, масштабной реконструкции имеющихся причальных мощностей предприятий Группы НМТП.

В числе приоритетных проектов развития Группы Халезин назвал реконструкцию специализированного терминального комплекса перевалки зерна АО «Новороссийский зерновой терминал» и пристани №3 ПАО «НМТП», специализированных контейнерных терминалов АО «Новорослесэкспорт» и ПАО «НМТП», терминалов ОАО «НСРЗ» под навалочные грузы, а также нефтерайона «Шесхарис» и т.д. В частности, реконструкция терминала «Новорослесэкспорта» позволит увеличить перевалку контейнеров почти вдвое. В планах и строительство терминала по перевалке минеральных удобрений с объемом до 5 млн тонн в год.

- При динамике роста 2014-2015 годов к 2020-2022 годам мы собираемся выполнить полную программу наращивания объемов перевалки, по сухим грузам – практически в два раза, и достигнуть 156 миллионов тонн в целом по группе. За минусом того падения, который нам показывают нефть и нефтепродукты, - сказал Халезин. - Мы не исчерпали объем роста, который можно выполнить на существующих мощностях, - особенно подчеркнул Александр Альбертович, противореча бытующему мнению. - Именно решение вопросов транспортного узла даст толчок к его дальнейшему развитию. Главная задача – улучшение автомобильных и железнодорожных подходов к порту, эта транспортная проблема актуальна для всех портов Черноморского побережья.

Логичным продолжением темы стал анализ изменения ситуации в регионе в связи со строительством морпорта в Тамани. Насколько это целесообразно? Кто эти грузы привезет и заберет?

- В реальности государству нужно вложить в возведение таманского порта около 120-150 миллиардов рублей, без учета средств инвесторов и независимо от выбранного места. Строительство нового порта целесообразно только при невозможности дальнейшего развития уже существующих портов, а такая возможность имеется, – заявил советник исполнительного директора НМТП Александр Халезин.

По его словам, государству гораздо выгоднее развивать существующую инфраструктуру НМТП, чем строить новый порт, новую дорожно-транспортную сеть и прочую инфраструктуру. Удельная доля капитальных вложений государства в проект порта Тамань – 1,3 тыс. руб. на тонну условного груза. А инвестиции в развитие транспортного узла НМТП – 0,9 тыс. руб. на условную тонну грузов.

Как всегда эмоциональным было выступление Александра Есипенко, директора Южной региональной ассоциации морских агентов и экспедиторов: время непроизводительных простоев судов в портах не сокращается, максимальное количество проверяемых документов превышает конвенционные требования в 11 раз, и проверяют их долго. Жаль, что в зале нет представителей Минтранса, которым надо бы это слышать.

Второй день работы форума был посвящен профессиональным экскурсиям на новороссийские транспортные предприятия. Особенно интересна была стройплощадка причала НУТЭПа, который после ввода в эксплуатацию будет единственным в Новороссийске, способным обслуживать океанские контейнеровозы.

Надо переходить к развитию мультимодальности - мнение

07 апреля 2016, Россия, Москва, ati.su. Федор Пехтерев, генеральный директор АО «Институт экономики и развития транспорта»:

- Мы живем в очень интересный период времени, когда та разбалансированность транспортной системы, которая была максимально достигнута в 90-е годы, в настоящее время не изжита, и, к сожалению, в различных видах транспорта взяла развитие по самостоятельному пути, мало сопрягаясь друг с другом и развивая серьезные диспропорции транспортного комплекса в целом. Но в последнее время эта парадигма претерпевает изменения и все больше транспортники тех или иных отраслей начинают понимать, что от бездумной конкуренции видов транспорта надо переходить к развитию мультимодальности.

Сегодня в транспортно-логистической сфере России сложился существенный перекоп в сторону автомобильных перевозок. Это негативно сказывается на развитии транспортной логистики в целом. Анализ изменений, происходящих на транспортном рынке России в последнее время, указывает на существенное снижение роли воздушного, морского и речного транспорта. При наличии в России большого количества судоходных рек, на долю внутреннего водного транспорта страны приходится относительно небольшой объем перевозок. Здесь наибольший объем перевозок был достигнут еще в 1989 году. В то же время существенное развитие показывают грузовые автомобильные перевозки. При этом их нерациональное развитие в виде маршрутной сети на дальние расстояния приносит определенные трудности в других сегментах экономики. Мы имеем загруженность автомагистралей, повышенный процент ДТП по отношению к статистике развитых стран, просроченный ремонт автодорог.

«Шелковый путь» не предполагает значительных изменений существующих транспортных путей - мнение

07 апреля 2016, Россия, Москва, gzd-partner.ru. Геннадий Бессонов, генеральный секретарь Координационного совета по транссибирским перевозкам:

- «Шелковый путь» - это, в первую очередь, политико-экономический проект Китая. И он не предполагает значительных изменений уже существующих транспортных путей. На сегодняшний день существуют различные изыскания по поводу тех или иных маршрутов из Китая на Запад, но они скорее имеют больше теоретический характер, нежели практический.

В ближайшие 5-10 лет транспортировка товаров и грузов будет идти по тем же маршрутам, которые сегодня уже имеют отработанную технологию доставки. Альтернатив на ближайшее время практически нет. В дальнейшей перспективе все будет зависеть от того, как и где будет формироваться грузовая база, поскольку сначала потребитель испытывает потребность в том или ином продукте, а уже вслед за этим выстраивается маршрут его транспортировки. В целом, при анализе баланса грузоперевозок различными видами транспорта на ближайшее время можно отметить, что у железнодорожного транспорта наблюдаются наиболее очевидные перспективы.

За рубежом: аналитика, обзоры, экспертиза

Литовские перевозчики не смогли компенсировать потерю рынка РФ

08 марта 2016, Литва, [regnum.lt](#). После потери российского рынка литовским перевозчикам не удалось завоевать рынки третьих стран, так как нет межгосударственных договоров, заявил 7 марта президент ассоциации автоперевозчиков Linava Эрландас Микенас.

«Транспорт – вторая по важности отрасль литовского хозяйства, мы четвертые по количеству трудоустроенных работников. Мы рады, что удалось сохранить прежний уровень. Мы даже немного выросли за счет нашей прибыли. Правда, наша прибыль снизилась. Мы бросились в Западную Европу, вытеснили там польских, румынских перевозчиков. Но новых рынков не завоевали. Мы едем до границы Марокко, через Казахстан до границы Китая. Китайский рынок не завоевали, так как у нас нет межгосударственных договоров, хотя мы говорим об этом уже несколько лет», – сказал глава ассоциации автоперевозчиков.

По его словам, Китай впускает перевозчиков других государств, с которыми есть договоры, только на 60 км вглубь страны до логистических центров. А дальше везет товары на своем транспорте. Успешно, по его словам, с Китаем работает литовская компания Lietuvos gelezinkeliai («Литовские железные дороги»).

«Еще одна проблема – нехватка водителей-экспедиторов. Сейчас выдано 5,6 тыс. разрешений для водителей из третьих стран на работу в Литве. Наши соседние страны трактуют и применяют директивы ЕС иначе, нежели Литва. Вот Польша трудоустраивает водителей из третьих стран за две недели, мы – за 3-4 месяца. Наши крупные транспортные компании в этом году планируют расширить свои парки до 2 тыс. тягачей. Представьте, сколько это дополнительных рабочих мест», – отметил Микенас.

Напомним, до введения контрсанкций РФ в отношении ЕС, для Литвы российский рынок был основным как в логистической сфере, так и для экспорта.

Индийские экспедиторы воздушных грузов не поспевают за рынком

10 марта 2016, Индия, [transportweekly.com](#). По итогам 2015 года 10 ведущих индийских экспедиторов воздушных грузов потеряли долю рынка, невзирая на рост индийского рынка грузовых авиаперевозок в целом. Так, в 2015 году объемы перевозок воздушных грузов из Индии возросли на 4,1%, а в Индию – на 4,7%. В январе 2016 года рост и вовсе составил 7% к АППГ.

«Так как динамика доходности следует за мировыми изменениями, то можно сказать, что стартовые позиции индийского рынка неплохи», – говорится в отчете амстердамской консалтинговой компании WorldACD.

Основным экспортным рынком для индийских воздушных грузов все еще является Великобритания, однако она начала сдавать свои позиции. Доля ведущих индийских экспедиторов на национальном рынке перевозок воздушных грузов меньше, чем в среднем в мире, и продолжает снижаться, сообщает WorldACD. В частности пять ведущих экспедиторов воздушных грузов Индии потеряли 0,1% рынка (с 14,6% до 14,5%), в то время как замыкающая первую десятку ведущих индийских экспедиторов воздушных грузов пятерка компаний потеряла 0,6% (с 10,5% до 9,9%).

«За исключением UPS международные экспедиторские компании показали худшие результаты по сравнению с крупными региональными и локальными экспедиторами, которые зафиксировали существенный рост объемов», – сообщает WorldACD.

Согласно прогнозу правительства Индии, в ближайшие 15 лет национальный сектор грузовых авиаперевозок должен вырасти более чем на 180%.

Туркменистан, Казахстан и Иран привлекают железнодорожные грузопотоки из Европы и Китая

15 марта 2016, Туркменистан, [zentralasien.ahk.de](#). В Ашхабаде состоялась трехсторонняя встреча на уровне глав министерства железнодорожного транспорта Туркменистана, «Казахстан темир жолы» («Железная дорога Казахстана») и железных дорог Ирана, говорится в сообщении туркменского правительства.

В рамках встречи были детально проработаны вопросы привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожную линию Казахстан-Туркменистан-Иран, а именно: из России и ряда европейских стран.

Кроме того, одним из вопросов повестки дня стала организация контейнерных перевозок из Китая в Иран через территории Казахстана и Туркменистана.

Ранее сообщалось, что Туркменистан, занимая выгодное географическое положение, в последнее время укрепляет свои позиции в качестве важного транзитно-транспортного узла регионального и континентального значения. Из последних таких шагов можно отметить ввод в строй в начале декабря 2014 года новой железной дороги Узень-Гызылгай-Берекет-Этрек-Горган (Казахстан-Туркменистан-Иран).

Целью коридора "Север-Юг" является обеспечение транзитной связи стран Северной Европы и России с государствами бассейна Персидского залива, Индийского океана и Юго-Восточной Азии через Иран. Являясь альтернативой морскому маршруту через Суэцкий канал, международный транспортный коридор "Север-Юг" претендует в первую очередь на контейнерные грузопотоки.

Указанный проект был реализован на основании подписанного Туркменистаном, Ираном и Казахстаном в 2007 году соглашения. По предварительным прогнозам, первоначально по этой магистрали будет транспортироваться до 3-5 миллионов тонн грузов в год, в перспективе объемы возрастут до 10-12 миллионов тонн.

Проект был реализован при финансовом содействии Азиатского банка развития (АБР) и Исламского банка развития (ИБР).

Автотранспортный грузовой транзит из Китая в Европу уверенно растет

17 марта 2016, Евросоюз, logistics.ru. Автомобильные грузоперевозки между Китаем и странами Европы уверенно растут в обоих направлениях (импорт, экспорт).

Среди стран Евросоюза главным импортером товаров из Китая на автотранспорте являются Нидерланды. Согласно данным Евростат, в 2015 году доля Нидерландов в автомобильном грузовом трафике из Китая в ЕС составляла 38,5%.

По сравнению с 2014 годом объемы автомобильных грузоперевозок в Нидерланды из Китая выросли более чем в 2,5 раза (с 527 тыс. т до 1290 тыс. т). Более всего увеличился импорт промышленного и бытового оборудования, транспорта, производственных материалов и промышленных изделий. Выросли перевозки химических материалов и химической продукции.

Автомобильные грузоперевозки из Китая в 2015 году выросли также в Венгрию, Испанию, Италию, Великобританию (а также в Словению, Ирландию и Латвию, хотя объемы перевозок в эти страны незначительны).

В экспортном направлении (из Евросоюза в Китай) рынок автомобильных грузоперевозок в 2015 году вырос на 8,6% (до 788 тыс. т). Увеличился объем перевозок из Нидерландов, Венгрии, Польши, Австрии, Швеции, Италии, Чехии.

Грузоперевозки Latvijas Dzelzceļš в 2016 году стабилизируются

24 марта 2016, Латвия, rzd-partner.ru. «Ожидается, что грузоперевозки Latvijas Dzelzceļš в этом году стабилизируются», - сказал в передаче латвийскому радио председатель правления железнодорожной компании Latvijas Dzelzceļš (LDz) Эдвинс Берзиньш.

«Определенные грузы имеют сезонный характер, поэтому допускаю, что в течение года их поток стабилизируется и снижение не будет критичным, как в первые месяцы этого года, - отметил Э.Берзиньш. И отметил, что в компании ведется большая работа для нормализации грузопотоков.

По мнению руководителя LDz, на снижение объемов за январь-февраль 2016 года на 17,7% до 8,74 млн т повлияли объективные факторы, среди которых низкие цены на нефть и каменный уголь. В то же время в начале марта ситуация на рынках улучшилась, стоимость энергоресурсов на рынках начала расти и это положительно сказалось на грузоперевозках предприятия.

«В настоящий момент, мы видим, что при росте цен на нефть и уголь, и стабилизации курса рубля в России - в марте снижение объемов перевозок LDz составило не 20%, а 10-12%», - рассказал Э.Берзиньш.

Казахстанских дальнобойщиков ждут проблемы на территории РФ

30 марта 2016, Казахстан, almaty.tv. Автоперевозчики Казахстана несколько месяцев терпят убытки после введения платы за проезд по дорогам РФ. Хотя между странами есть договоренность об освобождении от уплаты и сборов на взаимной основе. Кроме того, со следующего месяца логистическим компаниям предъявлены новые требования. Казахстан в свою очередь готовит ответные меры.

Российские чиновники приехали в Алматы, чтобы разъяснить грузоперевозчикам новые условия проезда. Уже с 15 апреля большегрузным автомобилям для пересечения территории России придется регистрироваться в единой транспортной системе. Но, как утверждают сами предприниматели, это рождает ряд проблем. Прежде дальнобойщики получали платную маршрутную карту, которая действовала в течение 30 дней, теперь время пользования сокращается до 7 суток. Это значит, по истечении этого срока придется вновь приобретать разрешение. А тариф за 1 километр составляет почти 6 тенге.

«Маршрутную карту сможет получить только перевозчик, который зарегистрирован в системе, почему это для нас неприемлемо? Предположим, перевозчик приобрел автомобиль в Европе, гонит его в Казахстан, но он априори не может быть зарегистрирован в системе, поэтому тоже возникает проблема, как он поедет», - сказала менеджер отдела КазАТО Наталья Сербаява.

Но коммерческих перевозчиков больше волнует введение в ноябре прошлого года платы за проезд через территорию России. Среднее расстояние, которое преодолевают дальнобойщики из Казахстана, достигает 2,5 тысячи километров. То есть предприниматели оставляют за год около 380 миллионов тенге. Хотя между странами есть договоренность об освобождении от уплаты и сборов.

«Если не зарегистрироваться и не внести плату, то Ростехнадзор, в полномочия которого входит соблюдение законодательства в данной области, имеет право остановить авто вплоть до штрафа и задержать авто на посту. Штраф на сегодня составляет 5 тысяч рублей, повторный штраф 10 тысяч рублей», - сказал коммерческий директор ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» Антон Замков.

«Полноценную регистрацию в Системе «Платон» уже прошли почти 6 тыс. грузоперевозчиков Казахстана, в общем парке которых порядка 10 тыс. автомобилей. Мы заранее информируем перевозчиков Казахстана, которые до сих пор оформляют разовые маршрутные карты по упрощенной схеме регистрации, об их отмене и необходимости своевременно зарегистрироваться, чтобы не получать штрафы за движение по российским федеральным дорогам без внесения платы и пользоваться удобными сервисами Системы через личный онлайн-кабинет на сайте или в мобильном приложении, получая при этом возможность пополнять счет без комиссий, получать финансовые онлайн-отчеты и уникальную логистическую детализацию с точностью до секунды и координат выезда на федеральные дороги России. Также с 15 апреля 2016 года будет установлен 7-дневный срок действия маршрутных карт», - разъяснил Антон Замков.

Как говорят казахстанские перевозчики, качество российских трасс не соответствует их стоимости. Более того, в мировой практике обязательным условием является наличие альтернативных бесплатных дорог. Союз международных автомобильных перевозчиков Казахстана уже обратился в министерство развития и инвестиций о введении ответных мер.

Французы жалуются, что не справляются с конкуренцией западных перевозчиков

07 апреля 2016, Франция, logistics.ru. Своей новой интерпретацией устава о вождении грузового транспортного средства с двумя водителями французские органы надзора вызывают гнев иностранных перевозчиков и грузовых ассоциаций.

После полного вступления в силу устава ЕС 165/2014 о тахографах на дорожном транспорте, французские надзорные органы сделали свое толкование устава, согласно которому время, которое водитель передвигается в транспортном средстве как пассажир, больше не рассматривается как перерыв в вождении. Немецкая Ассоциация Экспедиторов (DSLVL) сообщила, что французская полиция указывает на статью 34, касающуюся карты водителя и тахографа. В отличие от прежних требований, теперь перерыв в вождении грузовика должен быть уже через 4,5 ч, а время перерыва - 45 минут, когда в ТС передвигаются два водителя.

В результате французской интерпретации устава, многим иностранным перевозчикам приходится платить высокие штрафы. Об этом уже информированна Европейская Комиссия, перед которой французскому правительству придется объяснять свои решения.

На данный момент тем, кто ездит по территории Франции, рекомендуется делать 45 минутный перерыв. Конечно, это продлит время работы, но позволит избежать больших штрафов.

В итоге:

I водитель - 4,5 часа вождения

45 минут перерыва

II водитель - 4,5 часа вождения

45 минут перерыва

I водитель - 4,5 часа вождения

45 минут перерыва

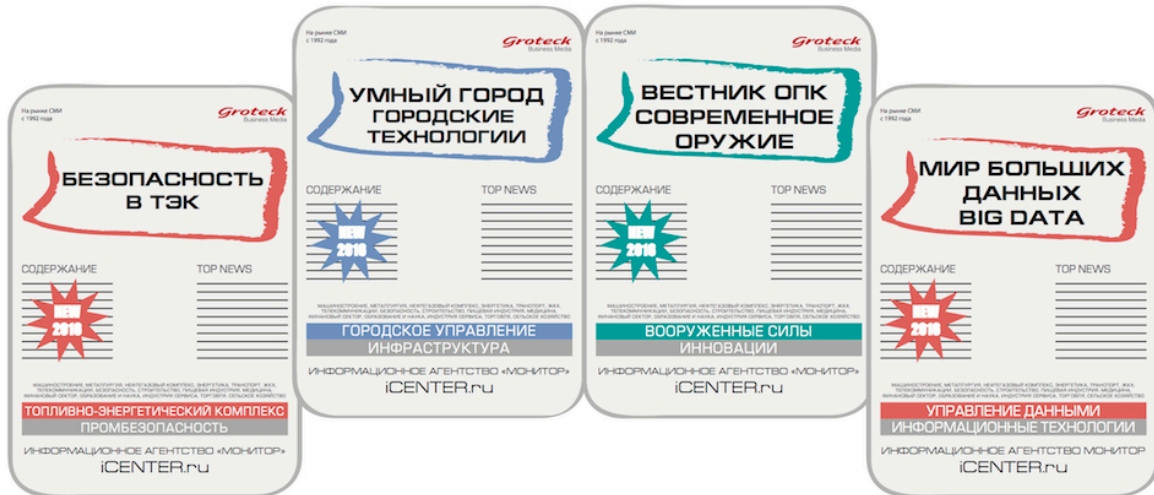
II водитель - 4,5 часа вождения

Девять часов отдыха

И это не единственная проблема, с которой водители сталкиваются во Франции. Три главных французских ассоциации наземного транспорта (FNTR, TLF, UNOSTRA) требуют принять меры против падения транспортного рынка, который дестабилизирован перевозчиками "low cost".

По мнению французов, недобросовестная конкуренция, нарушение правил, незаконный каботаж и переполненный рынок восточноевропейскими перевозчиками, которые согласны возить грузы по более низким ценам - создают критическую ситуацию для большинства французских компаний.

Кроме планируемых блокад дорог, французы требуют ужесточить правила и контроль каботажных перевозок, ужесточить правила открытия бизнеса во Франции для иностранных перевозчиков, а также как можно быстрее ввести обязательный минимальный размер оплаты труда для всех иностранных водителей, которые работают на территории Франции (аналог немецкому MiLoG).



Выход с 01.01.2016

НОВИНКИ-2016

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ МОНИТОРИНГ
БОЛЕЕ 60 ТЕМАТИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ
ПОМОГУТ СПЕЦИАЛИСТАМ:**

- Выявить Вызовы, Угрозы и Риски
- Определить Точки Развития
- Прогнозировать Темпы Развития
- Оценить Деловую Репутацию Партнеров
- Принять Взвешенное Решение

Выход с 01.07.2016

iCenter.Ru



ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО МОНИТОР
iCENTER.ru

ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «МОНИТОР»
iCENTER.ru

25 АПРЕЛЯ 2000

**В российских вузах
открыта новая специальность
"Логистика" (062200)**

Складируем и экспедируем информацию. ИА "Монитор"

НОВИНКИ * ОБЗОРЫ * АНАЛИТИКА * РЕЙТИНГИ * ТРЕНДЫ * ЭКСПЕРТИЗА

ИСТОРИЧЕСКИЙ КАЛЕНДАРЬ:

ТРЕНДЫ * ЭКСПЕРТИЗА * НОВИНКИ * ОБЗОРЫ

НОВИНКИ * ОБЗОРЫ * АНАЛИТИКА * РЕЙТИНГИ

Подробнее об «Историческом календаре»
на сайте <http://2016.icenter.ru/2>

ТРЕНДЫ * ЭКСПЕРТИЗА * НОВИНКИ * ОБЗОРЫ * АНАЛИТИКА * РЕЙТИНГИ

Периодичность выхода Ежемесячно
Учредитель ООО «Гротек»
Генеральный директор Андрей Мирошкин
Издатель Информационное агентство «Монитор»
Руководитель агентства Татьяна Никонова
Свидетельство о регистрации СМИ ИА № 77-1095
Тираж Менее 1000 экз.

Подписка по каталогам в отделениях Почты России:

Газеты и журналы индекс **36745**

Почта России индекс **12282**

Почта: 123007, Москва, а/я 82

Телефон: (495) 647-0442 Факс: (495) 221-0862

Подписка: monitor@groteck.ru www.icenter.ru

Редакционное сотрудничество: monitor@groteck.ru

Copyright © «ГРОТЕК»

Copyright © дизайна компания «ГРОТЕК»

Перепечатка и копирование не допускаются без письменного согласия правообладателя.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются.

В бюллетене используются материалы открытых источников информации.

iCenter.Ru