

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС- «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520»: ИТОГИ И 31 МАЯ — 3 ИЮНЯ



В шестой раз в г. Сочи прошел Международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» — в этом году под эгидой интеграции железнодорожных систем с 1520— и 1435-миллиметровой колеи. С каждым годом количество участников этого мероприятия увеличивается. Более тысячи участников из 32 стран приняли участие в двадцати двух мероприятиях бизнес-сообщества — пленарных заседаниях, дискуссиях, бизнес-диалогах, пресс-конференциях, заседаниях отраслевых комитетов. «формулах сближения», «круглых столах».

Традиционно участников форума поприветствовали глава Правительства РФ В. Путин, министр транспорта РФ И. Левитин, председатель комитета по транспорту Государственной думы РФ С. Шишкарёв, глава ОАО «РЖД» В. Якунин.

На огромной территории нашей страны железнодорожный транспорт остается основным грузовым и пассажирским перевозчиком. Развиваются рыночные отношения, изменяются условия хозяйствования — изменяются и алгоритм и формы сотрудничества и партнерства между государственными и региональными общественными институтами, властными структурами, бизнесом, общественными некоммерческими организациями, в международном окружении. В настоящее время уже можно говорить о стратегическом

сотрудничестве между всеми участниками рынка перевозок на долгосрочную перспективу, изменении формата отношений на партнерский.

В мероприятиях форума активно участвовали зарубежные представители транспортно-логистического бизнеса, и во всех дискуссиях чувствовалась их заинтересованность. На открытии форума Президент ОАО «РЖД» не раз отмечал, что даже, несмотря на популизацию в западной прессе плохих инвестиционных условий в России, количество зарубежных партнеров в отрасли с каждым годом увеличивается — «значит не такой плохой инвестиционный климат в нашей стране». Кроме того, при небольших технических сбоях на церемонии открытия, когда зарубежные гости лишились синхронного перевода, были заметны их нервозность и недовольство — разве это не факт их заинтересованности в инвестиционном участии на рыночных сегментах в России?!

По традиции, на открытии форума Президент ОАО «РЖД» В. Якунин представил участникам «независимых директоров» — известных представителей других отраслей, которые должны «оценить качество рассматриваемых вопросов» на данном мероприятии и «взглянуть со стороны» на проблемы железнодорожной отрасли.

В этом году такими экспертами стали: генеральный директор холдинга «Объединенные медиа» М. Бергер, президент Фонда «Центр стратегических разработок» М. Дмитриев, директор франкфуртского офиса «McKinsey&Company» К. Нойманн.

В перспективе России предстоит перейти к стандарту новых 25-тонных вагонов — это международный стандарт, который доказал свои преимущества на мировом рынке железнодорожных перевозок.

Экономика не может развиваться без развития инфраструктуры. Темпы роста ВВП и ВРП, внутренние требования к обеспечению товарооборота требуют совершенствования всей транспортной системы России, в том числе и железнодорожной отрасли.





Началом партнерских отношений в рамках общей стратегии развития железнодорожной отрасли можно считать участие представителей Латвии в форуме — Президент ГАО «Латвийская железная дорога» выразил желание сотрудничать с Россией в данном направлении, несмотря на сложные отношения между странами. «Мы находимся в пространстве 1520, а живем и работаем по за-

... более двух тысяч небольших операторских компаний в нашей стране владеют грузовыми вагонами ...

конам Евросоюза», — было им отмечено на открытии, — «поэтому вопросы стратегического партнерства России, Латвии и Европы для нас тоже являются актуальными».

Кроме того, не остались в стороне вопросы развития России при вступлении в ВТО — российские производители должны будут напрямую конкурировать с мировыми. Конечно, произойдет увеличение транспортных потоков, ведь многие барьеры снимутся, расширится география, с другой стороны — для этого нужно решать существующие проблемы в транспортной системе, выравнивать железнодорожные тарифы. Без совершенствования технического регулирования перевозочных процессов, гармонизации между всеми участниками рынка, в том числе и с европейскими и азиатскими партнерами, невозможно построить эффективную систему железнодорожных перевозок. Потребитель должен получить возможность выбрать «самый лучший сервис» и «самый короткий путь».

Кроме того, в целях гармонизации стандартов российской, евроазиатской транспортных систем, необходимо создать некую структуру, центр, и руководители транспортных систем всех стран должны вступить в него в качестве учредителей, чтобы не создавалось впечатление, что он работает «на кого-то одного».

В перспективе России предстоит перейти к стандарту новых 25-тонных вагонов — это международный стандарт, который доказал свои преимущества на мировом рынке железнодорожных перевозок. В ходе дискуссий на форуме проводилось много аналогий между развитием российской и американской железнодорожных систем — в России открывается много технических возможностей развития отрасли, но существуют проблемы операционного, технического характера. Введение в эксплуатацию новых 25-тонных вагонов будет новым достижением ОАО «РЖД» в направлении разрешения вышеперечисленных проблем. Данный проект уже находится на этапе освоения, его внедрение — один из способов расширения пропускной способности российской железнодорожной системы.

Россия тоже имеет положительный опыт в функционировании и развитии железнодорожной транспортной системы, в частности, в области перевозок грузов в сложных погодных условиях. Этот опыт могут перенять и другие страны с суровым климатом.

В ходе дискуссий, обсуждений на «круглых столах», «формулах сближения», затрагивались также проблемы взаимодействия субъектов железнодорожного транспорта с «коллегами по цеху» — автомобильного и водного (речного и морского). Президент ОАО «РЖД» в данном направлении предложил разработать систему мер по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта, отметив, что конкурировать нужно, и «без перчаток».

Придавалось огромное значение обсуждению проблемы разработки и установлению стандартов и правил операторской деятельности на железнодорожном транспорте — созданию механизма саморегулирования, работы Координационного Совета, повышения прозрачности рынка грузоперевозок, создания на базе Партнерства единой информационно-аналитической системы — в целях балансирования интересов операторского сообщества и грузовладельцев. Единые и признанные инструменты для мониторинга, анализа и прогнозирования логистических процессов позволят грамотно скоординировать экономические и бизнес-процессы как на уровне государства, так и на уровне отдельно взятых компаний. Партнерство грузовых операторов уже создано, в его составе уже работают 12 крупнейших учредителей отрасли, совокупная доля грузового парка в управлении которых около 70%. — ООО «Трансойл», ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Вторая грузовая компания». ОАО «Новая перевозочная компания», ОАО «Трансконтейнер», ЗАО «ИнтерКаргоКомпани», ЗАО «СИБУР-Транс» и др.

В результате дискуссий в «формуле сближения» по проблемам железнодорожных грузовых перевозок были разработаны предложения по созданию эффективной системы управления подвижным грузовым составом с учетом интересов владельцев инфраструктуры, грузовладельцев и операторов. Ряд предложений касались совершенствования системы управления приватными парками вагонов как инструмента эффективной организации грузовых перевозок, ведь более двух тысяч небольших операторских компаний в нашей стране владеют грузовыми вагонами и часто из-за несоординированных их действий снижается пропускная способность железнодорожной транспортной грузовой системы, парк используется неэффективно. Каждый оператор выстраивает свои логистические цепи, эффективные только для него, но, в общем по сети об эффективности использовании грузового парка говорить не приходится, согласования и скоординированности действий между операторами не существует. Другим предложением является совершенствование нормативно-правовой базы, учитывающей ограниченные возможности железнодорожной инфраструктуры. В качестве пилотного проекта в данном направлении выступает заключенное соглашение между Первой и Второй Грузовыми компаниями по эффективному управлению путем объединения парков грузовых порожних вагонов.

ОАО «РЖД», таким образом, нужно расширить полномочия в области управления грузовыми перевозками в целях повышения эффективности управления в следующих направлениях:

- необходимо установить правовой и технологический статус новых участников перевозочного процесса — операторов;
- ограничивать перевозки порожних грузовых вагонов туда, где отсутствует реальная в них потребность;
- ограничивать встречные перевозки порожних вагонов путем дополнительной тарифной нагрузки;
- использовать частные вагоны для перевозки в чрезвычайных ситуациях;
- необходимо создать некоммерческое партнерство всех участников грузовых перевозок, которое совместно с ОАО «РЖД» разрабатывает систему стимулов для грузовладельцев для добровольного участия в вышеперечисленных ограничениях;
- график движения грузовых вагонов должен быть изменен со «станция — станция» на «терминал-терминал»;

Каждый оператор выстраивает свои логистические цепи, эффективные только для него, но, в общем по сети об эффективности использовании грузового парка говорить не приходится ...

- необходимо синхронизировать документооборот с «местной работой»;
- поскольку Россия становится международным коридором (в январе 2010 года грузооборот составил 87,6 млн тонн, в октябре 2010 года — уже 106,8 тонн, Россия может опередить США и стать второй по грузообороту), акцент делается в первую очередь на грузоперевозки;
- необходимы «умные» сортировочные станции — возможно внедрение универсальной автоматизированной платформы MSR 32 для быстрого и эффективного управления сортировочным процессом;
- необходимо создать Call-центр как промежуточное звено между всеми участниками грузовых перевозок.

Таким образом, возникла потребность в создании глобального пула — добровольной структуры в целях оптимизации логистики порожних вагонов.

Также Президентом ОАО «РЖД» и участниками форума была отмечена зависимость функционирования и развития железнодорожной отрасли, как в России, так и в Европе, Азии, США от государственной политики, бюджетной финансовой поддержки.

IV Международный бизнес-форум в 2011 году стал не только площадкой для дискуссий по вопросам развития железнодорожной транспортной инфраструктуры, эффективного взаимодействия всех участников рынка железнодорожных перевозок, определения стратегических ориентиров транспортного партнерства в целях сближения Европы и Азии. Результатом деловых коммуникаций, в том числе и с участием зарубежных бизнес-структур, можно считать ряд подписанных контрактов, соглашений, договоров о намерениях и сотрудничестве, общим объемом финансирования около 55 млрд рублей. Кроме того, часть из них невозможно оценить с финансовой точки зрения — они имеют стратегическое значение как для развития отрасли, так и страны в целом, вот основные из них:

Соглашение между ОАО «РЖД» и компанией Siemens AG и ЗАО «Группа Синара» об условиях поставки 1200 вагонов электровозов «Ласточка» (серия «Desiro Rus»), предназначенных для пригородных пассажирских перевозок, локализации их производства в России (на базе ООО «Уральские локомотивы») и основных технических характеристиках, заданных ОАО «РЖД» (приемлемых для климатических условий России). Электропоезда именно этой серии будут обслуживать пассажиров во время проведения Зимних Олимпийских и Паралимпийских Игр-2014.



Соглашение о стратегическом партнерстве между ОАО «РЖД» и Фондом содействия реализации конвенции о правах инвалидов «Доступная среда и универсальный дизайн», согласно которому на всех объектах железнодорожной инфраструктуры будут созданы необходимые условия для инвалидов и маломобильных групп граждан — начиная с оборудования вокзалов специальными лифтами, санитарными комнатами, пандусами, турникетами, и, заканчивая созданием и поддержкой информационного электронного портала.

Соглашение о намерении установления партнерских отношений между ОАО «РЖД» и ADIF (Испания) и совместной реализации программы «Вокзалы-побратимы», в рамках которой у специалистов вокзалов-побратимов (а первыми из них станут от ОАО «РЖД» — Москва-Киевский, от ADIF — Мадрид-Аточа) появится возможность обмениваться успешным опытом и информацией как в области управления и обслуживания пассажиров, так и безопасности, охраны окружающей среды, дизайнерских и архитектурных решений.

Соглашение между ОАО «РЖД» и ЗАО «Группа Синара» о производстве (на базе ОАО «Люденовский тепловозостроительный завод»), поставке 40 двухсекционных тепловозов ТГ16М до 2015 года с шириной колеи 1067 мм для эксплуатации на железных дорогах о. Сахалин, а также организации их технического обслуживания и соответствующего переобучения персонала.

Итак, все участники форума в ходе долгих дискуссий и обсуждений, пришли к выводу, что процесс управления перевозками необходимо строить на основе общих технологических принципов, в настоящее время необходим качественный скачок в развитии железнодорожной инфраструктуры, а всем участникам рынка перевозок необходимо синергично двигаться в одном направлении. Чтобы совершить этот скачок, железнодорожной отрасли необходимы крупные долгосрочные инвестиционные проекты, партнерские отношения с государством и с бизнесом, научно-исследовательскими и проектными организациями и вузами.

Соглашение между ОАО «РЖД» и ЗАО «Группа Синара» о производстве (на базе ОАО «Люденовский тепловозостроительный завод»), поставке 40 двухсекционных тепловозов ТГ16М до 2015 года с шириной колеи 1067 мм для эксплуатации на железных дорогах о. Сахалин, а также организации их технического обслуживания и соответствующего переобучения персонала.

Итак, все участники форума в ходе долгих дискуссий и обсуждений, пришли к выводу, что процесс управления перевозками необходимо строить на основе общих технологических принципов, в настоящее время необходим качественный скачок в развитии железнодорожной инфраструктуры, а всем участникам рынка перевозок необходимо синергично двигаться в одном направлении. Чтобы совершить этот скачок, железнодорожной отрасли необходимы крупные долгосрочные инвестиционные проекты, партнерские отношения с государством и с бизнесом, научно-исследовательскими и проектными организациями и вузами.

СВЕТЛАНА НЕФЕДИКИНА,
корреспондент журнала Логистика
в г. Сочи

