

Ежемесячный журнал о логистике в современном бизнесе

Логинфо №11/2003

Зарегистрирован в Госкомпечати РФ

Свидетельство о регистрации
№ 018448 от 27 января 1999 г.

Учредитель и издатель

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

Главный редактор

Николай Титюхин glavred@loginfo.ru

Заместители главного редактора

Михаил Васильев vassiliev@loginfo.ru
Елена Архарова arkharova@loginfo.ru

Ответственный редактор

Константин Прилипко redcol@loginfo.ru

Отдел рекламы

Ирина Лебедева reklama@loginfo.ru
Елена Витвицкая

Информационно-издательская группа

Юлия Титюхина Inform@loginfo.ru

Отдел распространения

Галина Васильева sales@loginfo.ru

Отдел переводов

Н.Н. Ковтонюк, В.С. Малышев

Адрес редакции:

107023, Москва, Б. Семеновская ул., д. 55, стр. 5

Телефоны: (095) 366 5048, 366 6848

Телефон/факс: (095) 366 6771

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

E-mail: redcol@loginfo.ru

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

Подписной индекс в каталоге Роспечати: 79769

Тираж 5000 экз. Цена свободная

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

Телефон/факс: (095) 727 1062

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

Содержание

Внешняя среда

Соседи на Западе и на Востоке 4

Таможня

Совершенствование таможенных процедур..... 12

Управление цепями поставок

Современные логистические технологии –
путь к снижению затрат
/В. А. Шумаев, В. П. Аленков, В. Н. Миронов/ 20

Инвестиции и проекты

О логистических центрах или...
разговор о носорогах 26

Логистические центры в теории и практике
/Н. Ф. Титюхин/ 30

Логистическая компания

Морской порт как центр логистики:
от стивидорной компании к провайдеру
логистических услуг /Ханс-Герд Гиллессен/ 32

Реальный склад виртуального магазина
/М. Ю. Васильев/..... 36

Логистика региона

Регион как часть логистической цепи /А. Е. Бучельников/ 40

Рынок складских услуг в Нижнем Новгороде
/Н. Я. Овчаренко/..... 44

Логистика плюс качество

Практика Balanced Scorecard /А. Е. Шматалюк/ 48

Бизнес класс

Анализ методов измерения стоимости
логистических услуг /С. А. Николаева/ 52

Персонал. Обучение. Вакансии

Кадры в логистике: проблемы и решения
/А. Г. Недвецкий/..... 56

Выставки. Конференции

Логистика: спрос и предложение /М. Ю. Васильев/..... 58

10 лет «Логистике Сибири» /Т. В. Краптинова/ 62

Уважаемый читатель!

По сведениям, которые опубликовал на последней неделе ноября Европейский банк реконструкции и развития, среди переходных экономик в лидеры по темпам роста выбилась Россия и страны СНГ, которые обогнали страны Центральной и Восточной Европы. Теперь перед Россией стоит задача привлечения прямых иностранных инвестиций. Прямые инвестиции – один из ключевых факторов, который может закрепить устойчивость экономического роста.

По этому показателю сегодня лидируют наши западные соседи – кандидаты на членство в ЕС. Прежде всего, это Чехия, которая привлекла за период с 1991 по 2002 год \$36 млрд. прямых инвестиций, и Польша – \$38,6 млрд. Россия привлекла всего \$6,9 млрд., это меньше, чем Казахстан – \$13,6 млрд.

Почему так важны иностранные инвестиции? Исследования ЕБРР показывают, что они напрямую влияют на эффективность предприятий и, как следствие, экономики. Экономический эффект от прямых инвестиций состоит в следующем – можно улучшить деятельность как компаний-поставщиков, так и компаний – участников цепи поставок продукции. При этом всех участников цепи поставок объединят единые новые стандарты построения логистической инфраструктуры.

Не случайно в последнее время прошел целый ряд международных конференций и семинаров на эту тему. Так, в октябре в Санкт-Петербурге Институт Адама Смита провел первую международную конференцию «Транспортная инфраструктура в России: возможности для частного сектора». Более 190 крупных предпринимателей из России и зарубежья приняли участие в работе форума, основной целью которого было ознакомление участников с транспортной инфраструктурой России, открывающимися возможностями для развития частного бизнеса в этой сфере, а также механизмами финансирования крупных транспортных проектов в стране.

Сегодня уже подписано соглашение о намерениях между Минтрансом, Нацио-

нальной контейнерной компанией и германским концерном Eurogate по созданию в порту Усть-Луга контейнерного терминала мощностью 3 млн. TEU (эквивалент 20-футового контейнера) ежегодно. Общая стоимость проекта \$500 млн.

В начале декабря тот же институт проводит 8-ю ежегодную конференцию «Целлюлозно-Бумажная Промышленность России и СНГ», где уже третий год проходит семинар «Развитие эффективной системы транспортировки и поставок в отрасли».

Интеграция национальных транспортных систем в единую транспортную систему евроазиатского континента будет рассмотрена в декабре 2003 года на XII «Международном транспортном форуме СНГ и Балтии», который состоится в Лондоне и Ливерпуле. Основная тема форума в этом году – расширение Европейского Союза и его влияние на развитие транспортных и торговых взаимоотношений в регионе. Основными вопросами форума станут: транспортные коммуникации и международные транспортные коридоры, техническая модернизация и расширение существующей транспортной инфраструктуры, введение новых мощностей, модернизация грузовых терминалов, складского транспортного узла в глобальной сетевой экономике.

Решающее значение для успешной интеграции региона и страны в целом в ближайшее время будет иметь соответствующая, правильно выстроенная логистическая инфраструктура, которая возьмет на себя в дальнейшем обработку и управление грузопотоками в системе международных транспортных коридоров.

Заложив в основу собственного бизнеса стратегию инвестирования в логистическую инфраструктуру, российским предприятиям/компаниям необходимо сконцентрироваться, прежде всего, на опыте европейских стран и наших ближайших восточных соседей, где сегодня такая инфраструктура уже выстроена – склады, терминалы, логистические центры распределения и международные логистические парки, которые объединили на единой логистической платформе компании различных отраслей и транспортные коммуникации.



Как правило, с точки зрения эффективности цепи поставок, в логистической инфраструктуре дислокация объектов имеет определяющее значение. Она должна быть выбрана на основе оптимального соотношения издержек в подсистеме «складирование – транспортировка».

Кооперация экспедиторских и складских компаний, а также аутсорсинг логистических функций промышленными предприятиями и поставщиками могут оказать значительную помощь в снижении издержек при создании складских сетей распределения.

Сейчас экономическое развитие России протекает достаточно динамично. И если рассматривать, например, деятельность компании DHL как некий барометр экономической активности, поскольку рынок курьерских услуг и логистики в достаточной мере отражает экономический климат страны, то показательно, что бизнес этой компании за 2003 год вырос на 30%.

Прогресс виден и по активности российских компаний, которые заинтересованы в создании современных складов и логистических центров. Число компаний, ориентированных на сферу логистического сервиса, постоянно растет, а рынок логистических услуг в России готов принять и освоить прямые инвестиции практически любой величины.

Н. Титюхин