

**Ежемесячный журнал о логистике  
в современном бизнесе**

**Логинфо №10/2003**

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](http://www.cia-center.ru)

**Главный редактор**

Николай Титюхин [glavred@logininfo.ru](mailto:glavred@logininfo.ru)

**Заместители главного редактора**

Михаил Васильев [vasiliev@logininfo.ru](mailto:vasiliev@logininfo.ru)  
Елена Архарова [arkharova@logininfo.ru](mailto:arkharova@logininfo.ru)

**Ответственный редактор**

Константин Прилипко [redcol@logininfo.ru](mailto:redcol@logininfo.ru)

**Отдел рекламы**

Ирина Лебедева [reklama@logininfo.ru](mailto:reklama@logininfo.ru)  
Елена Витвицкая

**Информационно-издательская группа**

Юлия Титюхина [Inform@logininfo.ru](mailto:Inform@logininfo.ru)

**Отдел распространения**

Галина Васильева [sales@logininfo.ru](mailto:sales@logininfo.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@logininfo.ru](mailto:redcol@logininfo.ru)

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

Подписной индекс в каталоге Роспечати: 79769

Тираж 5000 экз. Цена свободная

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

**Телефон/факс:** (095) 727 1062

**E-mail:** [triadald@mtu-net.ru](mailto:triadald@mtu-net.ru); <http://www.triadald.ru>

**Внешняя среда**

Госзакупки как зеркало государственных проблем /М. Васильев/ .....	4
3-я международная евроазиатская конференция по транспорту /А. Бучельников/ .....	6

**Еврологистика**

Кооперация в области перевозок .....	8
--------------------------------------	---

**Транспорт**

Логистика на железнодорожном транспорте .....	12
---	----

**Персонал. Обучение. Вакансии**

Как экспедитору стать логистическим оператором /М. Васильев, В. Зачинский, Л. Ратникова/ .....	20
---	----

**Компании и рынки**

Семь китов страхования ответственности экспедитора /Д. Лесников, «АТЛ Холдинг»/ .....	26
--	----

**Складские услуги в Московском регионе**

/Н. Овчаренко Н. Титюхин/ .....	32
---------------------------------	----

**Логистика города**

Транспортное обслуживание населения крупного мегаполиса /В.А. Кеменов, ГУП «Мосгортранс»/ .....	40
--	----

**Логистическая компания**

О гибкости, качестве, о нестандартных подходах /А. Соловьева, Tablogix/ .....	44
--	----

**Бизнес класс**

Экономический эффект: можно ли его определить /М. Виноградова/ .....	48
---	----

**Ваш партнер**

«Ревико» – ваш надежный партнер .....	52
---------------------------------------	----

**Логистическая компания**

Голландский мамонт на просторах России /К. Прилипко/ .....	54
--	----

**С места событий**

Футбол – тоже логистика /И. Лебедева/ .....	56
---	----

**Ваш партнер**

«Мобильность во всем» – веление времени: Мобильные решения и автоматическая идентификация /Е. Токарь, «ДатаКрат»/ .....	58
---	----

**Из мира логистики**

DHL в России /М. Васильев/ .....	61
----------------------------------	----

Новости .....	62
---------------	----

## Уважаемый читатель!

Российский рынок транспортно-экспедиционных услуг, как всем известно, в основе своей сложился из двух источников.

Первый – советские транспортные организации, в результате приватизации которых возникло множество мелких и средних компаний. Сегодня эти частные компании обслуживают главным образом импортные поставки, используя доставшиеся им при переделе собственности куски транспортно-складской инфраструктуры.

Второй источник – транспортные подразделения экспорт ориентированных предприятий.

В 1998 – 2000 годах аутсорсинг транспорта холдингов в самостоятельный бизнес и его последующее развитие по законам рынка привели к появлению транспортных операторов.

**Структура транспортно-экспедиционного рынка** определяется в первую очередь специализацией по видам транспорта и груза. Различаются компании также и политикой привлечения клиентов: одни работают с эксклюзивным грузопотоком, другие принимают заказы от всех желающих.

Эксперты выделяют следующие типы компаний: крупные транспортные холдинги, морские экспедиторы, железнодорожные экспедиторы, смешанные экспедиторы, экспедиторы на терминалах, автоэкспедиторы, авиаэкспедиторы, международные экспедиторы.

Экспедиторские компании играют в России ключевую для всего рынка грузоперевозок роль организаторов перевозочного процесса. Во всем мире для данной деятельности применяется термин *freight forwarding*, хотя в последнее время участники рынка склоняются к принятию единого термина «логистика» – *logistics*. Однако следует отметить, что этот термин во многих транспортных организациях в России вызывает некое отторжение.

В чем причины такого положения?

**Во-первых – грузовые перевозки в нашей стране имеют свою специфику.** В прошлом году более 80% всех грузов пришло на железные дороги, и лишь 9% было доставлено автотранспортом. В Европе и США ситуация обратная – большие

80% грузов перевозят автомобили. По данным МПС, длина российских железных дорог составляет около 7% от общей протяженности железных дорог в мире, но на их долю приходится более 20% мирового грузооборота. Морской же транспорт в основном обслуживает экспортно-импортные потоки.

Далее, Россия – транзитная страна, обладающая самыми короткими транспортными маршрутами на пути из Европы в Азию. Совокупный объем торгового оборота между Европой и Азией составляет сегодня около \$600 млрд. в год. Даже СССР когда-то зарабатывал на транзите до \$6 млрд. в год. Теперь Россия ставит цель довести объем транзита хотя бы до 10% от всего грузопотока. Но пока реальные объемы в несколько раз меньше – **нет логистической инфраструктуры**, хотя работа по ее созданию уже идет.

**Во-вторых – российский экспедиторский рынок также имеет ряд особенностей.** Прежде всего – все более или менее крупные игроки помимо экспедирования занимаются и другими видами деятельности. Главным образом – непосредственно перевозками.

Другой особенностью является весьма высокая степень закрытости рынка. «Серые схемы» по-прежнему процветают на всех этапах перевозочного процесса: на таможне, железнодорожной дороге и в порту. Таким образом, коррупция – мощнейший нерыночный фактор в конкурентной борьбе – сильно искажает рыночные механизмы. Да и двойные стандарты фискальных органов поддерживают чрезвычайную закрытость. Даже элементарных данных о рынке, его сегментах, лидерах, их долях нигде не найти – существуют лишь экспертные оценки.

Итоги прошлогоднего рейтинга «Логистический оператор России» показали, что многие крупные российские экспедиторы еще не готовы открываться. На участников рейтинга их коллеги по цеху смотрели, как на «белых» ворон.

Понятно, что в такой ситуации говорить о нормальном развитии рынка не приходится. Это, кстати, еще аукнется многим участникам рынка, когда Россия вступит в ВТО. Сегодня российские игроки просто не выдержат конкуренции с западными компаниями. Это видно и по тому, как на-



ши экспедиторы представляют себя на международных выставках, как часто менеджеры этих компаний встречаются на семинарах по логистике.

Нормальному развитию рынка мешает и низкий уровень менеджмента как многих российских экспедиторов, так и грузовладельцев. Большинство нынешних руководителей мыслят еще советскими стереотипами – не признают аутсорсинг, большие полагаясь на «натуральное хозяйство», тратят огромные средства на содержание складов для своей продукции и сырья, не жалая, а зачастую и не умея работать «с колес», как это принято во всем мире.

Минтранс сформулировал «Транспортную стратегию России». Разработан и подробный комплекс мероприятий по уменьшению государственного влияния и стимулированию инвестиций в транспортную систему страны. Привлекательность рынка подтверждает и изменение инвестиционного рейтинга нашей страны. Впервые современной Россией получена оценка, означающая признание ее перехода в «Высшую лигу» мировой экономики.

Этот факт в скором времени скажется на всех отраслях нашей экономики, среди которых Логистика определенно выступит в первых рядах в результате многократного увеличения товарных потоков как производственного, так и потребительского секторов.

Н. Титюхин

