

Уважаемые коллеги!

В своём выступлении мне хотелось остановиться на роли и значении региональных центров логистики, на базе которых создаётся эффективная транспортно-логистическая инфраструктура.

Создание таких центров на базе речных портов имеет большое стратегическое значение.

Речные порты занимают одно из ведущих мест в транспортном комплексе страны. От их стабильной работы во многом зависит стабильность речного транспорта. Существующая материальная база речных портов позволяет объединить работу всех видов транспорта, осуществлять перевалочные и складские операции, выбирать наиболее выгодные варианты доставки, контролировать движение грузов от поставщиков до потребителей, создавать мощную информационную систему для клиентуры, проводить необходимую модернизацию и многое другое.

Имея такую базу, бассейновые центры логистики оперативно решают большой спектр вопросов.

Через центры создаётся система взаимодействия с финансовыми структурами и банками, что позволяет оперативно решать материально-техническое обеспечение, активно вести зимнее накопление грузов. Кстати, зимнее накопление является одним из стратегически важных и значимых условий стабильной работы речного транспорта

Логистический центр тесно взаимодействует с наукой для предоставления клиентуре обширной информации о целесообразности использования в производстве различных материалов. Это позволяет навести должный порядок в поставках, жестко отслеживать сертифицированную продукцию согласно паспортным данным.

Еще один немаловажный фактор – это качество поставляемой продукции и сроки оказания транспортных услуг.

В бассейне много судоходных компаний и судовладельцев, портов и причалов, разобщенная деятельность которых приводит к недобросовестной конкуренции, снижает эффективность использования флота и портового хозяйства.

Центр логистики становится той организационной средой, которая позволяет упорядочить тарифную политику, навести порядок в транспортном конвейере.

Взаимодействие центра со смежными видами транспорта позволяет оперативно решать поставленные клиентурой задачи, в том числе с использованием собственного подвижного состава и автомобильного транспорта.

Использование, в организационном плане, региональные, бассейновые центры логистики показывают высокий уровень эффективности по обеспечению материально-техническими ресурсами территории и целых отраслей.

Эффективность работы бассейновых логистических центров видна на примере «Сибирского центра логистики», который работает уже более 15 лет, имеет хорошие показатели, накоплен значительный опыт работы.

Благодаря созданию такой системы мы смогли выйти в лидирующее положение в Обь-Иртышском бассейне, оперативно выполнять все договорные обязательства.

За это время центр преобразовался в мощный холдинг, в который входит 21 предприятие. В первую очередь – это речные предприятия Томска, Новосибирска, Нижневартовска, на балансе которых более 400 единиц флота, более 60 единиц крановой механизации. Современные судостроительные и судоремонтные заводы. Карьеры по добыче песка и песчано-гравийной смеси, три горных карьера по производству щебеночной продукции, собственный подвижной состав и автоколонна.

Объём производства продукции предприятиями холдинга «Сибирский центр логистики» возрос почти в 3 раза и составил на конец 2013 года 3 700 тысяч тонн. Объем поставки в регионы увеличился за этот период более чем в 2 раза.

Дальнейшее развитие речного транспорта в бассейнах видится в создании таких холдингов, которые позволяют иметь единую информационно-диспетчерскую систему, координировать терминально-транспортную сеть.

Есть вопросы, на которых хотелось бы заострить внимание.

В проекте «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» в разделе «Совершенствование рынка транспортных услуг, обеспечение их доступности, объема и качества» говорится прежде всего о формировании новых



транспортных услуг, отвечающих требованиям качества.

К сожалению, сегодня основная масса предприятий не использует этот механизм, качество не является предметом конкуренции при проведении конкурсов. Сертификат соответствия системы менеджмента качества ГОСТу ISO-9001 даже не упоминается в условиях конкурса. Основным показателем остается цена, что в свою очередь порождает заниженную тарифную политику за счет участников рынка, которые используют демпинговые тарифы.

В свою очередь транспортные предприятия, которые обременены большой подсобной деятельностью, не могут выстраивать долгосрочную политику перевооружения современным подвижным составом и техническими средствами из-за недостатка собственных оборотных средств.

Судоходные компании находятся в достаточно сложной ситуации по отношению к нефтяным компаниям. Никому не секрет, какие сложные условия выставляют эти организации.

Во-первых, формирование программы и проведение конкурсов проходит в разгар навигации. А в прошедшей навигации Роснефть утвердила результаты конкурса только 25 сентября, когда до окончания оставалось только 15 суток. В таких условиях полноценно выполнить задачи невозможно. По сути, мы сегодня за счет собственных и заемных средств производим зимнее накопление, ведем подготовку к навигации, осуществляем доставку грузов в пункт назначения, а нефтяники производят расчет через 3-6 месяцев после выполнения работ. В таких условиях речной транспорт не может стабильно развиваться.

В Сибири достаточно активно развивается деревообрабатывающая промышленность. Естественно, идет интенсивное увеличение объема потребляемой древесины. Особенно актуальным становится вопрос переключения лесных грузопотоков с автомобильного транспорта на речной. Для этого необходимо восстановить полноценные судоходные условия на боковых реках. А это вопрос увеличения объема финансирования на техническое обеспечение и обустройство судового хода.

Очень важно, конечно, определить проблемы развития внутреннего водного транспорта и пути их решения, но более важным, на мой взгляд, знать потребность

этого транспорта для региона, для основных отраслей, работающих в этом регионе.

К сожалению, в большинстве случаев мы не знаем долгосрочные программы по этим отраслям. В результате очень трудно выстраивать стратегическую программу по обновлению флота и механизации, обустройству водных путей, развитию портов, по модернизации судостроительных предприятий.