



FORUM 2009 • 26-29 May • Leipzig

## TRANSPORT FOR A GLOBAL ECONOMY

*Challenges and Opportunities  
in the Downturn*

### ВЫВОДЫ МАСТЕРСКОЙ № 1

### *Интермодальные перевозки и цепочки снабжения – двигатели мировой экономики*

*Вторник 26 мая 2009 г.*

#### **Фон**

Мастерская по интермодальным перевозкам и цепочкам снабжения – двигателям мировой экономики дала возможность рассмотреть движущие силы развития данного сектора, обсудить потенциальные ответвления нынешнего тяжелого спада и влияние нестабильных цен энергоносителей, обдумать более долгосрочные перспективы развития цепочек доставки. Мастерская обсудила также ширящуюся базу деятельности и интеграцию транспортных и логистических фирм, потенциал роста интермодальных перевозок железнодорожным, внутренним водным и (на короткие расстояния) морским транспортом.

**Транспортный сектор сталкивается с неотложными проблемами в краткосрочном плане, но должен сосредотачиваться и на мерах поддержки долгосрочных стратегий**

Участники мастерской отметили, что нынешний кризис кредитования носит серьезный характер и сказывается одновременно на многих отраслях. Однако, по общему мнению участников, рост возобновится и кризис не будет иметь значительных последствий для продолжения глобализации. С учетом этого сохранится задача, связанная с качеством инфраструктуры и существующими узкими местами. Возрастет, вероятно, значение интеллектуальных транспортных систем и их эффективного функционирования.

**Будущее развитие цепочек снабжения будет в меньшей мере зависеть от цены энергоносителей и в большей – от способности логистических компаний обеспечивать надежное сквозное обслуживание**

Было сочтено, что воздействие изменчивых цен энергоносителей и потенциального восстановления высоких нефтяных цен на конфигурацию цепочек снабжения в долгосрочном плане не представляет непосредственного предмета озабоченности и, возможно, является не столь значительным. Издержки логистики составляют около 10-15% суммарного оборота в обрабатывающей промышленности, из них треть приходится на издержки, относимые на транспорт. Часто стоимость товаро-материальных запасов и управления намного превышают прямые транспортные затраты. Это не означает, что транспортные издержки незначительны. Нередко это прямые переменные издержки, непосредственно видимые для компаний. В силу этого чувствительность и эластичность издержек даже в связи с относительно небольшими изменениями цен способны влиять на выбор вида транспорта

Надежность цепочек доставки, считают участники, - важный фактор обслуживания. Ненадежность с наибольшей вероятностью проявляется на стыках – между странами, между портами и внутриконтинентальными связями, между разными видами транспорта и между складом и перевозчиком. Несмотря на ее значение, надежность сети и обслуживания все еще не включается в процесс планирования перевозок систематически и редко – в анализ затрат и результатов.

### **Нынешний кризис усилит тенденцию к созданию новых глобальных «мега-игроков»**

Нынешний экономический кризис сильно сказался на объемах торговли, рухнули уровни прибыльности. Некоторые транспортные и логистические компании не смогут пережить этот спад и, вероятно, уйдут из сектора. Для управления стыками многие агенты вдоль цепочек снабжения взялись за горизонтальную и вертикальную интеграцию деятельности. Это повысило эффективность грузоперевозок и привело к возникновению нескольких очень крупных компаний, в том числе логистических фирм, действующих в масштабе всего мира, и компаний морских перевозчиков с большими активами и глобальными операциями. Для этих новых компаний собственно перевозочные операции перестанут составлять основу оборота. Последствия для конкуренции рассмотрены в докладе, подготовленном к Форуму.<sup>1</sup>

### **Клиентам нужна бесперебойно работающая транспортная система, которая требует кооперации между видами транспорта для повышения интермодальности в цепочках снабжения**

Кооперация между фирмами с целью совершенствования интермодальных перевозок будет иметь большое значение для выживания в нынешнем кризисе. Законодательные и регламентные различия – серьезные препятствия для бесперебойного функционирования, и ощущается потребность в международном сотрудничестве по гармонизации законодательства и процедур (такая, как потребность распространить использование унифицированной транспортной накладной СИМ/СМЖС на большее число железнодорожных коридоров и маршрутов и совершенствовать процедуры пересечения границ). Есть необходимость усилить международное сотрудничество и в согласовании национальных и региональных интересов в таких вопросах, как каботаж.

#### **Участники:**

- Ведущий: **Золтан Казацаи**, Европейская Комиссия
- **Мэри Брукс**, Университет Дальхузи, Канада
- **Вейчжун Фей**, Институт водного транспорта, Китай
- **Ханс Йекель**, Министерство транспорта, Нидерланды
- **Лаури Ояла**, Школа экономики Турку, Финляндия
- **Борис Лапидус**, Российские железные дороги, Россия
- **Жан-Клод Рауль**, Академия технологий, Франция
- **Ларс-Гёран Розенгрэн**, АО Вольво, Швеция
- **Вольфганг Штёльцль**, Университет Сент-Галлена, Швейцария
- **Ханс-Георг Вернер**, АО «Шенкер Рейл Дойчланд», Германия

<sup>1</sup> Интеграция и конкуренция между предприятиями транспорта и логистики, Резюме и Выводы, Круглый стол СЦТИ, дискуссионный материал № 2009-8, ОЭСР/МТФ 2009.