

**Пост-релиз**  
**Форум транспортных решений. «Остановка по требованию: Грузовые перевозки и логистика в период транспортной блокады»**

16 мая 2023 года в отеле St. Regis Никольская состоялся форум транспортных решений «Остановка по требованию: Грузовые перевозки и логистика в период транспортной блокады», организованный Forbes Congress.

Партнер сессии — «ОТЛК ЕРА»;  
При участии ГК 1520, «СберКорус», ГК «Астрал»

Модераторами форума выступили:

**Денис Ноздрачев**, генеральный директор, «ИнфраВЭБ»

**Антон Шевченко**, руководитель направления ЭПД, ГК «Астрал»

**Евгения Соколова**, руководитель редакции экономической информации, ТАСС

Прошедший год обнажил все застарелые и скрытые проблемы транспортно-логистической отрасли, разомкнул казавшиеся надежными логистические цепочки, замедлил и даже остановил некоторые грузопотоки. Но бизнес в связке с государством смог выстоять. Нашли решения, трансформировали бизнес, перенаправили транспортные потоки и научились жить и планировать в условиях агрессивной внешней среды.

Как перераспределились грузопотоки и какие маршруты стали наиболее востребованными? Как диверсифицировать бизнес и наладить торговые связи в новой реальности? Что ожидает транспорт и логистику в 2023 году и в долгосрочной перспективе?

Эти и многие другие вопросы обсудили участники форума транспортных решений «Остановка по требованию: Грузовые перевозки и логистика в период транспортной блокады».

Форум начался с пленарной сессии «Сетевая перегрузка: Альтернативные коридоры, проектирование транспортной инфраструктуры и контейнеризация грузов». Участники дискуссии рассмотрели актуальные вопросы проектирования транспортной инфраструктуры и контейнеризации грузов, перераспределения грузопотоков и перспективы развития транспортных коридоров.

Сессию открыл **Дмитрий Голубовский**, генеральный директор «Ленгипротранс» (входит в ГК 1520). Он рассказал, как на стадии проекта управлять эффективностью логистических коридоров и как современные технологии и программы ускоряют проектирование объектов железнодорожной инфраструктуры.

«Для эффективности проекта сегодня недостаточно просто построить терминал или станцию. Необходимо тесное взаимодействие всех участников транспортной цепочки в части подачи, уборки, простоя вагонов, отгрузки и выгрузки. Поэтому при проектировании мы учитываем сглаживание этих процессов», — отметил Голубовский.

В числе последних тенденций отрасли он назвал запрос грузоотправителей и грузополучателей на информационное моделирование событий. Это позволяет оценить, как поведение одного участника влияет на весь логистический процесс. Просчитывая разные сценарии, заказчик может оценить перспективы будущих вложений, варианты развития, затраты и всю экономику предприятия.

**Алексей Кравченко**, коммерческий директор, «ФЕСКО Интегрированный Транспорт», рассказал о долгосрочном развитии контейнерной отрасли в России. По его словам, разворот грузопотоков в восточном направлении создал беспрецедентное давление на инфраструктуру Дальнего востока. В связи с этим балансировка и диверсификация транспортных коридоров стала приоритетной задачей для отрасли.

«Использование комбинации море плюс ж/д — конкурентное преимущество России в свете уникального географического положения», — подчеркнул Кравченко. Несмотря на то что развитие альтернативных транспортных коридоров потребует значительных финансовых вложений, по оценкам FESCO, инвестиции в строительство инфраструктуры окупят себя на горизонте 10-15 лет.

Дискуссию продолжила **Лариса Коршунова**, директор по взаимодействию с органами государственной власти «ОТЛК ЕРА», которая поделилась итогами работы компании в текущем году. Всего за первый квартал 2023 года объемы перевозок «ОТЛК ЕРА» составили более 178 600 ДФЭ, что превышает показатель за аналогичный период прошлого года на 14%.

«На фоне снижения торговли с Европой торговые отношения между Китаем и Россией/Беларусью в 2023 продолжают укрепляться. Так, заметно приросли объемы в импортных и экспортных сервисах, что позволило частично нивелировать сократившийся транзитный грузопоток», — рассказала Коршунова. По результатам первого квартала 2023 года импортные перевозки занимают 39% от общего объема перевозок «ОТЛК ЕРА», доля экспортных перевозок составила 27%. В целом, по итогам 2023 года компания ожидает роста перевозок

до 10% и планирует преодолеть планку в 700 000 ДФЭ. Также Лариса Коршунова поделилась планами компании по запуску и обкатке совместно с акционерами и партнерами проектов по цифровизации перевозок.

Андрей Черников, заместитель генерального директора по производству «Национальной транспортной компании», поделился опытом компании по минимизации сокращения объемов погрузки на Северо-Запад, который позволил поддержать баланс перевозок «РЖД».

По его словам, изменение технологии складирования, перераспределение специализации причалов и погрузо-разгрузочной техники на терминале позволили увеличить количество погрузки судов класса Panamax, Capesize, тем самым сохранив рентабельность реализации угольной продукции в страны Средиземноморья и АТР через порты Северо-Запада.

Для дальнейшего развития перевозок в северо-западном направлении, по мнению Черникова, необходимы дополнительные тарифные преференции от «РЖД» для привлечения погрузок, перспективное согласование заявок на перевозку на Северо-Запад, обеспечение ритмичной погрузки по подводу вагонов к портовым станциям, а также реализация новых технологий совместно со стивидорами и операторами подвижного состава.

Александр Дегтярев, член Общественного Совета при Федеральной таможенной службе, управляющий компании «ВЭД Агент», в своем выступлении рассказал о текущем уровне и прогнозе ставок на рынке морских контейнерных перевозок в России. По его словам, ставки контейнерных перевозок падают, но остаются в 3-4 раза выше, чем мировые. По данным «ВЭД Агент», максимальная стоимость перевозки 40-футового контейнера из Шанхая во Владивосток в феврале 2022 составила \$7500, тогда как в мае 2023 года цена упала на 57%, до 3200\$. При этом значительная составляющая ставки для российских компаний — аренда контейнера. «Текущая стоимость импортной контейнерной логистики превышает в среднем на 350% допандемийный уровень. Но ниже в 2,5 раза пиковых значений февраля 2022 года», — отметил Дегтярев.

Анна Усачева, директор по логистике компании «Европак», в свою очередь рассказала о ключевых преимуществах контейнерной логистики. «Переориентация грузопотоков наливных грузов на перевозку во флекситанках и насыпных грузов во вкладышах в контейнер, а также других грузов на контейнерные поставки позволяет отправителям существенно оптимизировать цепочку поставки своей продукции до конечного получателя в любой стране мира», — заявила она. В подтверждении своих слов Усачева отметила, что несмотря на торговые ограничения, «Европак» существенно увеличил объем отправок растительных масел в контейнерах по сети «РЖД». Так, за 2022 год доля перевозок российских растительных масел в Китай превысила 50% от общего объема перевезенного в эту страну масла.

Денис Ноздрачев, генеральный директор «ИнфраВЭБ», в ходе сессии отдельное внимание уделил вопросу сдерживающих факторов, которые мешают достижению максимальной эффективности работы системы грузоперевозок. Одним из таких факторов участники дискуссии назвали долгий процесс согласования документации с органами государственного управления. Упрощение и модернизация этого процесса, по мнению спикеров пленарной сессии, станет дополнительным импульсом для рынка и всех его участников.

Подводя итоги, Денис Ноздрачев подчеркнул важность таких дискуссий для своевременного выявления проблем в отрасли, помощи государству и институтам развития получать обратную связь от инвесторов, работающих непосредственно на земле.

Форум продолжился экспертной сессией «IT в помощь: Как цифровые инструменты помогают планировать и прогнозировать перевозки», в ходе которой участники рассказали о технологиях и цифровых решениях для оптимизации логистики и инфраструктуры.

Открыла дискуссию Ольга Сгибнева, директор по инновациям, международная логистическая компания СДЭК, которая в своем выступлении обрисовала ситуацию с ПО для coe-бизнеса в логистике и представила собственные наработки и готовые продукты, которыми компания готова поделиться с рынком.

Эрик Таипов, заместитель руководителя подразделения продаж VEDEXX, рассказал о роли цифровизации логистики при налаживании эффективной работы в новых реалиях. По его словам, использование ЭДО при осуществлении грузовых перевозок создает предпосылки к развитию цифровой логистики как инновационной технологии управления информационными потоками в логистической сети на всех уровнях. По подсчетам VEDEXX, при внедрении цифровой логистики на основе юридически признанного электронного документооборота расходы и сроки доставки могут быть снижены на 20%.

Тему ЭДО продолжила Диана Шибаршина, руководитель направления по взаимодействию с госсектором, Сбербанк, руководитель системного и бизнес-анализа, «СберКорус». Она рассказала о реалиях и перспективах ЭПД в госсекторе, а также о барьерах и трендах этого рынка. «СберКорус» сделал свою платформу для ЭДО с нуля, что позволяет исключить санкционные риски при использовании ПО.

По словам Дианы Шибаршиной, главная задача, которая встала перед «СберКорусом», — сделать процесс оформления перевозок быстрым, удобным и безошибочным, помогая клиентам не только соответствовать законодательным нормам, но и цифровизировать свои внутренние процессы.

Антон Редько, сооснователь и директор по развитию финтех-платформы MUST, посвятил свое выступление цифровому решению компании по подбору водителей, которое экономит время перевозчиков на поиск сотрудников, а также поможет увеличить безопасность на транспорте и снизить риски аварийности в грузоперевозках. В завершение сессии спикеры ответили на вопросы из зала.

В ходе финальной форсайт-сессии «Логистика вопреки: как бизнес перестраивает цепочки поставок и решает проблемы в режиме реального времени» разгорелась настоящая дискуссия.

Евгения Соколова, руководитель редакции экономической информации ТАСС, задала спикерам самые наболевшие для отрасли вопросы, касающиеся импортозамещения, параллельного импорта и санкционных ограничений при перевозках.

Вадим Филатов, заместитель директора ПЭК, и Алексей Мисаилов, директор по развитию бизнеса, FM Logistic в России, рассказали о проблемах и вызовах, которые стоят перед логистической отраслью.

Санджар Ашуралиев, генеральный директор, транспортная компания Delko, поделился с коллегами и аудиторией опытом работы компании в новой реальности, рассказал об особенностях технического обслуживания европейской техники после ухода с рынка партнеров.

Антон Павловский, заместитель генерального директора по развитию бизнеса «БВГ», объяснил, как компания диверсифицирует бизнес и перестраивает цепочки поставок для того, чтобы обеспечить клиентов необходимыми запчастями.

Владимир Жуков, директор по страховым продуктам финтех-платформы MUST, рассказал о существующих и разрабатываемых решениях компании для участников страхового рынка.

Михаил Белоусов, генеральный директор «МАРШАЛ», поделился прогнозами о том, в какой перспективе рынок перевозок и логистики выйдет из состояния турбулентности и возможно ли это вообще.

По окончании форума был организован обед, во время которого спикеры и гости мероприятия могли пообщаться в неформальной обстановке.