

**Форум транспортных решений
«Маршрут перестроен:
Будущее транспорта и логистики в России»**

19 апреля 2024 года
Москва, St. Regis Никольская

19 апреля 2024 года в отеле St. Regis Никольская состоялся форум транспортных решений «Маршрут перестроен: Будущее транспорта и логистики в России», организованный FCongress.

Благодарим компании, поддержавшие мероприятие: партнер бизнес-завтрака – Cloud.ru; партнер сессии – Страховой Дом ВСК.

Модераторами форума выступили:

Вадим Табаков, директор по стратегическому развитию направления «Транспорт», Cloud.ru

Александр Цыпин, основатель проекта, «Стратегия дела»

Ольга Архангельская, партнер, Б1

Ольга Котляренко, руководитель службы персонала, Музей транспорта Москвы

Транспортная отрасль за последние четыре года прошла серию сложнейших испытаний. Сначала пандемия COVID-19 разрушила налаженные цепочки поставок и ограничила движение людей и товаров во всем мире. Затем в 2022 году российский рынок столкнулся с беспрецедентным санкционным давлением, которое затронуло как прямые логистические процессы, так и торговые операции. Несмотря на все трудности, в 2023 году отрасль практически восстановилась. Бизнес научился управлять логистикой в ручном режиме, нашел новых поставщиков оборудования и рынки сбыта, открыл новые сервисы и направления.

Какие тенденции и вызовы ждут транспортную отрасль в этом году? Как рынок решает проблемы кадрового голода, страхования грузов, дефицита провозных мощностей, нехватки транспортных средств и роста стоимости услуг?

Форум открылся специальной стратегической встречей в формате бизнес-завтрака «Путь к инновационному будущему: Импортонезависимость и технологии в транспортной индустрии».

В бизнес-завтраке приняли участие Кирилл Семион, начальник департамента информатизации ОАО «РЖД»; Кирилл Алифанов, заместитель генерального директора по информационным технологиям «Международного аэропорта Шереметьево»; Александр Обухов, начальник департамента электронной коммерции «Афлт-Системс» (гр. Аэрофлот); Сергей Голынский, начальник отдела систем обмена данными «Афлт-Системс» (гр. Аэрофлот); Александр Улан, директор по развитию корпоративных технологий S7 Airlines; Александр Сытько, директор бизнес-блока, руководитель направления инфраструктурного финансирования ВЭБ.РФ.

Модератор встречи Вадим Табаков (Cloud.ru) отметил, что транспортная индустрия динамично меняется, становится более технологичной и неизбежно мигрирует в цифру. «Масштабные инвестиционные программы РЖД, инновационные подходы к развитию авиационной отрасли, преодоление санкций в части морского транспорта, национальные проекты в сфере расширения строительства новых автомагистралей,

развитие беспилотных систем – все это требует новых подходов и методов, в том числе с точки зрения цифровой трансформации», – сказал он.

Участники бизнес-завтрака обсудили результаты и перспективы импортозамещения технологий в отрасли:

- ✓ Как уход западных вендоров заставляет менять приоритеты в проектах цифровизации;
- ✓ Какие эффекты получают транспортные компании от проектов цифровой трансформации;
- ✓ Как лидеры рынка справляются с кибератаками и обеспечивают информационную безопасность;
- ✓ Как разрабатываются и внедряются отечественные ERP-системы.

Форум продолжился пленарной сессией «Грузовые перспективы: Проблемы и решения в сфере перевозок грузов». Модератор дискуссии Александр Цыпин ("Стратегия дела") отметил значимость транспорта и логистики для государства и экономики страны – сектор создает 18,5 миллионов рабочих мест и дает более 6% ВВП. «Но при этом есть и сложности. В России одно из самых высоких соотношений затрат на логистику к ВВП – более 14%», – заметил он.

Павел Иванкин, президент НИЦ «Перевозки и инфраструктура», посвятил свой доклад третьему этапу модернизации Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ) – одного из самых масштабных инфраструктурных проектов, реализуемых в современной России. В своем выступлении эксперт рассмотрел основные параметры и модели управления проектом, график достижений целевых показателей, а также риски для грузовладельцев.

Дискуссию продолжил Сергей Евдокимов, управляющий директор бизнес-блока, ВЭБ.РФ, который рассказал о базовых подходах банков к экспертизе и структурированию транспортно-логистических проектов. «ВЭБ.РФ имеет большой опыт в финансировании проектов в различных отраслях, в том числе транспортно-логистических проектов. Приоритетным направлением ВЭБ.РФ рассматривает реализацию проектов совместно с коммерческими банками в форме синдицированного кредитования. А одной из основных и востребованных мер государственной поддержки таких проектов является хорошо известная Фабрика проектного финансирования», – отметил он.

Роман Фролов, член совета директоров Страхового Дома ВСК в своем выступлении заявил о том, что несмотря на снижение объемов перевозок грузов, объем рынка страхования перевозок вырос на 35%, что стало рекордом за последние 10 лет. Это связано, в том числе с тем, что те изменения в логистике, которые произошли за последние годы, требуют учета возросших рисков.

О ситуации с грузовым коммерческим автомобильным транспортом рассказал Ринат Фатыхов, генеральный директор «БВГ». «Раньше, когда поставку техники осуществляли европейские компании, они развратили потребителей, приучив их к тому, что они не просто поставляют грузовик или тягач, но и обучение, сопровождение, поставку деталей и разный сервис к этой технике. Сейчас европейские компании ушли и нашим отечественным нужно учиться тоже такому уровню сервиса. Пока наши

российские компании не всегда готовы к этому, но в будущем, эта проблема будет решена», - объяснил он.

В завершении сессии выступил Станислав Тобин, руководитель департамента международной логистики ГК «АРИВИСТ». Его доклад был посвящен проблемам и решениям в логистике, возникающих, в том числе в новых схемах импорта и экспорта. Тобин рассказал, что за прошедшие два года практически восстановлены многие логистические схемы доставки, которые были разрушены в 2022 году. Так же он отметил, что многие китайские банки, которые раньше работали с российскими экспортерами, теперь, опасаясь вторичных санкций, уменьшают взаимодействие с Россией. «В итоге мы стараемся работать с маленькими банками из разных стран, так как маленькие банки не так контролируются, как крупные», - резюмировал он.

В рамках первой экспертной сессии «Цифровой экспресс: от электронных сервисов до высокоскоростных поездов» спикеры обсудили, как цифровые решения помогают оптимизировать бизнес, усовершенствовать перевозочный процесс и упростить жизнь сотрудникам и пользователям.

Сессию открыла Валерия Шарафутдинова, директор по продуктовому и техническому маркетингу ООО «ТМХ ПТР». Как крупнейший российский производитель пассажирского подвижного состава ТМХ большое внимание уделяет комфорту и удобству для пользователей. С помощью компьютерного моделирования и поведенческого анализа компания смогла оптимизировать конструкцию поезда и грамотно расположить двери, что позволило увеличить скорость пассажирообмена на 15% и сократить время в пути. «Переводя это в часы-минуты на маршруте, например, МЦД-3, который уже эксплуатируется, такое моделирование и оптимизация конструкции поезда позволило сократить время на маршруте на шесть минут», - пояснила она.

Артем Ступенко, вице-президент Страхового Дома ВСК, рассказал о преимуществах электронного страхования грузов через технологию API. По его словам, пандемия COVID-19 ускорила развитие электронной коммерции, дистанционных форм сотрудничества и облачных бизнес процессов. Сегодня наличие эффективных IT-решений является обязательным требованием для успешного бизнеса.

Тему совершенствования пассажирского транспорта продолжил Павел Меньков, генеральный директор «Бастион Групп». В своем выступлении он объяснил, как за счет внедрения специализированного ПО можно повысить эффективность эксплуатации парка транспортных средств.

В завершении сессии Александра Мишурина, руководитель проекта «Парадигма Софт», рассказала об управлении себестоимостью услуг на примере логистического холдинга. По ее словам, расчет себестоимости в разрезе каждого заказа – это «больное место» абсолютного большинства отраслевых ПО, в логике которых стандартно заложен только учет доходов и отдельно расходов. Для решения этой проблемы компания разработала собственную ERP-систему, которая позволяет рассчитать себестоимость сделки в любом разрезе с учетом конкретного вклада каждой технологической операции, совершаемой в процессе производства услуги.

Заключительной темой форума стала вторая экспертная сессия «Кадры для транспорта: Как утолить кадровый голод и подготовить новых специалистов».

В последние годы дефицит кадров остается одним из основных вызовов для транспортного сектора. Нехватка водителей грузовиков и сотрудников локомотивных бригад негативно сказывается на отрасли – задерживается доставка грузов, увеличивается стоимость услуг, страдает логистика.

Как транспортным компаниям удастся справиться с этими вызовами? Что необходимо для привлечения и удержания сотрудников? Где и как обучать молодых специалистов?

Сессию открыл Алексей Затопляев, заместитель начальника Дирекции тяги по кадрам и социальным вопросам ОАО «РЖД». По его словам, дефицит кадров действительно существует, особенно это касается рабочих профессий. Несмотря на все сложности, за последние два года дирекция тяги увеличила штат работников локомотивных бригад на шесть тысяч человек. Это стало возможным благодаря комплексу мероприятий, в том числе за счет трансформации метода подбора персонала. «Раньше каждое предприятие [входящее в РЖД] самостоятельно искало себе кандидатов. Сейчас же на полигоне каждой железной дороги открыты центры по подбору персонала. Это настоящие рекрутинговые агентства, работающие по алгоритмам, которые существуют на рынке, но обеспечивают персоналом наше железнодорожное предприятие», – пояснил он.

Павел Иванкин, президент НИЦ «Перевозки и инфраструктура», рассказал о том, как изменения в молодежной политике поможет привлечь новые кадры и увеличить производительность труда. По словам эксперта, привести в отдаленные регионы достойные квалифицированные кадры очень сложно. «Новое поколение ориентировано, в первую очередь, на интернет, на связь. И когда мы им предлагаем условия работы отличные от московских, то даже уровень зарплат выше столичных не привлекает сегодня молодежь», - отметил он.

Поддержала дискуссию Екатерина Фрадкина, директор по маркетингу Департамента маркетинга «ОТЛК ЕРА», которая отметила необходимость обучения и повышения квалификации внутри компании. По ее словам, «ОТЛК ЕРА» закладывала в бюджет средства не только на «прокачку» профессиональных навыков, но и, например, на изучение иностранных языков. Компания также активно поддерживаем профильные и непрофильные ВУЗы, участвует в открытии магистерских программ, топ-менеджеры «ОТЛК ЕРА» читают лекции студентам. Все это нужно для того, чтобы в области логистики появлялось больше специалистов, в том числе управленцев.

Александр Цыпин, основатель проекта «Стратегия дела», рассказал о проблеме дефицита кадров в сфере автомобильных грузоперевозок. Он подчеркнул, что профессия водителя перестала быть привлекательной и таковой уже не станет, так как никто не хочет находиться далеко от дома и неделями «жить в кабине». По словам Цыпина, единственным решением проблемы в долгосрочной перспективе является полный переход на беспилотные технологии в грузовых автомобильных перевозках.

Проблему дефицита водителей и других логистических кадров продолжил Михаил Назаров, исполнительный директор «Грузовичкоф». Он отметил, что в связи с различными внешними факторами ситуация на рынке усложнилась – сейчас

количество вакансий в разы превышает количество резюме от кандидатов. При этом, логистика остается сферой в зоне риска, на которую дефицит кадров влияет сильнее. Поэтому удержание персонала сейчас встает во главу угла. Для преодоления этих барьеров компания развивает корпоративную культуру и улучшает условия труда.

Говоря о дефиците кадров среди водителей Ильяс Гильманов, директор по управлению автопарком и водительским составом Delko, отметил отсутствие притока молодых специалистов, сложное и дорогое обучение при водителю старению профессии. По статистике, средний возраст водителя сейчас составляет 50 лет. Для привлечения новых сотрудников и удержания имеющихся кадров Delko старается повысить привлекательность профессии, занимается обучением внутри компании, а также ведет диалог с сотрудниками, изучая их потребности.

В краткосрочной перспективе целесообразно точно искать специалистов из Европы и Азии посредством соцсети LinkedIn, в долгосрочной – проработать соответствующие меры поддержки с Минпромторгом России. Такую позицию озвучил в завершении сессии Сергей Белов, главный редактор ROLLINGSTOCK Agency.

«Турбулентность на рынке содействует миграции кадров, а привлечение сильных специалистов под задачи импортозамещения и создания своего высокоскоростного поезда является острой необходимостью», – резюмировал он.