



Министерство транспорта Российской Федерации

Международный авиатранспортный форум «МАТФ-2012»

«Политика России в сфере грузовых авиаперевозок: развитие мультимодальной логистики»

Заместитель Министра транспорта Российской
Федерации
В.М. Окулов

август 2012
года



Топ-10 аэропортов мира по грузопотоку





Успешные бизнес - кейсы мультимодальных хабов (аэропорт Гонгконг)



Ключевой фактор успеха: сотрудничество логистических операторов и базирование авиакомпании Cathay Pacific.



Факторы

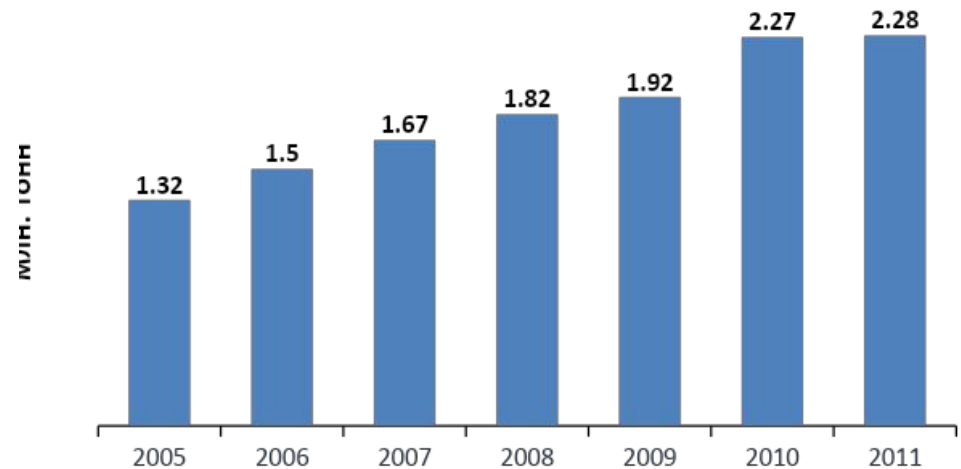
- Использование e-Cargo, таможенное оформление до прибытия рейса, функция «приоритетных грузов».
- Развитая мультимодальная инфраструктура (авиа-река-авто-море):
 - 8 наземных хэндлеров со своими грузовыми терминалами, крупнейший из которых НАСТЛ – (пропускная способность - 3.5 млн. тонн, площадь терминала - 390 943 кв.м.)
 - базы грузового автотранспорта в дельте реки Чжуцзян.
 - наличие Морского грузовой терминала для развития грузовой стыковки между морским и воздушным транспортом.



Успешные бизнес-кейсы мультимодальных хабов (аэропорт Дубаи)



Ключевое влияние на развитие аэропорта оказали деятельность крупнейшего логистического оператора – DNATA и базирование авиакомпании Emirates.



Факторы

успеха:

- Наличие инфраструктуры мультимодальных перевозок (авиа-авто-море).
- Сочетание морского и воздушного транспорта позволяет сокращать время транзита по сравнению с только морским путем.
- Открытие в 2008 г. Cargo Mega Terminal увеличило пропускную способность до 2,5 млн. тонн.



Успешные бизнес-кейсы мультимодальных хабов (аэропорт Лейпциг)

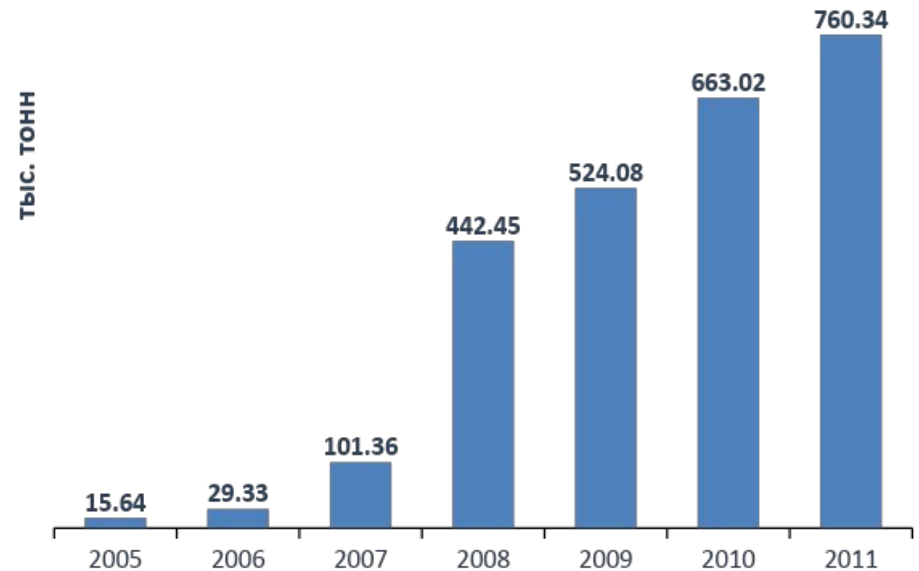


С момента открытия грузового хаба DHL в 2008 году, в течение всего четырех лет Лейпциг стал одним из крупнейших грузовых хабов Европы.

В 2011 году с грузопотоком более 760 000 тонн (рост 14,7 процента в сравнении с 2010 годом) занимает второе место среди аэропортов Германии по грузопотоку и входит в десятку крупнейших аэропортов Европы по грузопотоку.



Грузопоток



Факторы

успеха:

- Сотрудничество с DHL, Lufthansa Cargo, AeroLogic.
- Площадь грузового терминала – 20 000 кв. м.
- Пропускная способность грузового терминала – 200 000 тонн.
- Инфраструктура для мультимодальных перевозок (авиа-авто-жд)

Источник: IATA,
ACI



Рейтинг 3 PL

операторов

Крупнейшие 3PL- операторы в мире

Логистический оператор	Объем перевозок авиационных грузов (тонн)
DHL Supply Chain & Global Forwarding	2,458,000
DB SchenkerLogistics	1,225,000
Kuehne + Nagel	948,000
Panalpina, Inc.	892,000
Kintetsu World Express (KWE)	869,230
UPS Supply Chain Solutions	862,000
Nippon Express	855,400
Expeditors	807,211
CEVA Logistics	536,000
Hellmann Worldwide Logistics	513, 278

Наличие крупного логистического оператора является ключевым фактором в развитии грузопотока.

Крупнейшие логистические операторы работают в сегменте так называемой 3pl-логистики и предоставляют своим клиентам услугу по перевозке по схеме «от двери-до двери».

Сегмент 3pl-логистики является в настоящий момент самым интенсивно развивающимся и интересен аэропортам благодаря тому, что позволяет максимально использовать мультимодальную и иную инфраструктуру аэропорта (все виды транспорта, складские площади, склады временного хранения, грузовые терминалы для всех видов груза).



Российский рынок грузовых авиаперевозок

Топ-10 аэропортов РФ по грузопотоку



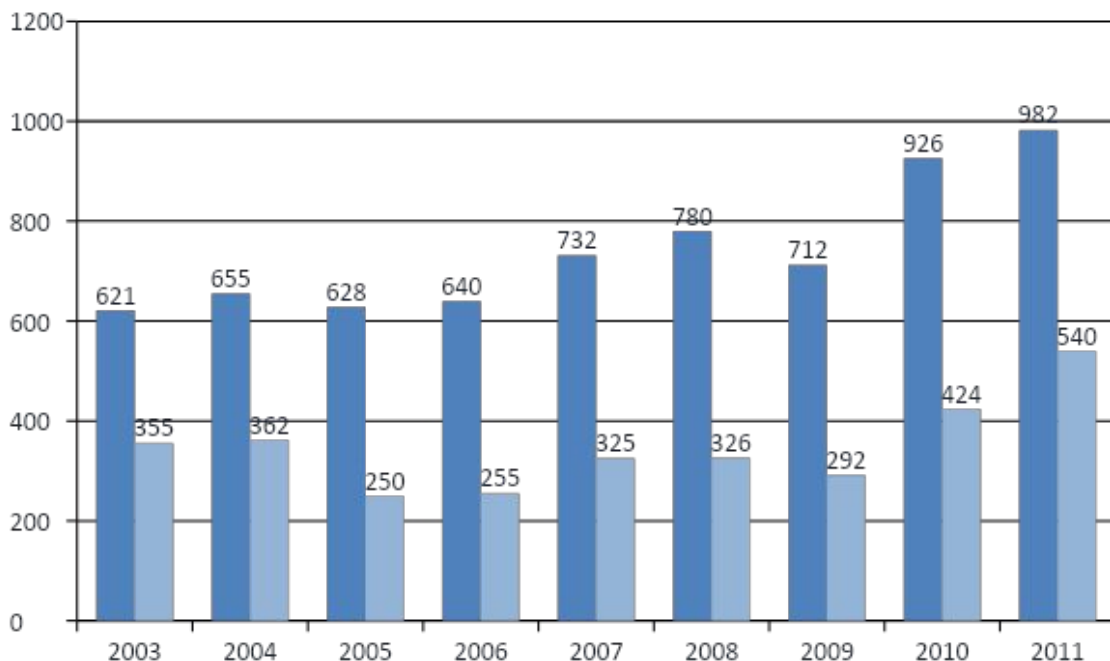
□ Большинство аэропортов России могут развиваться как мультимодальные хабы, так как расположены в зонах прохождения основных транспортных коридоров.

□ В качестве крупных мультимодальных хабов развиваются только аэропорты Московского авиационного узла.



Причины деформации грузопотоков в пользу Московского авиационного узла

Грузопоток РФ и МАУ, тыс. тонн



□ Основная причина – расположение на территории Московского региона крупных логистических операторов.

- Расположение на территории Московского региона государственных органов дает возможность в более сжатые сроки осуществлять таможенное оформление грузов.
- Маршрутная сеть пассажирских авиаперевозок, представленная схемой «Москва-Регионы-Москва» позволяет осуществлять оперативную отправку преимущественной части грузов в багажных отсеках грузовых ВС.
- Близость к производственным мощностям крупных международных компаний автомобильной промышленности, бытовой техники, продуктов питания, фармацевтики. Комплектующие для этих производств традиционно перевозятся воздушным транспортом.



Недостатки существующей схемы организации грузовых перевозок

Как
есть



Концентрация грузопотоков в Московском регионе приводит к удорожанию перевозки и созданию условий для транспортного коллапса.

Как должно
быть



Большинство регионов России обладают развитой мультимодальной инфраструктурой, позволяющей значительно снизить стоимость перевозки.



Проблемы, мешающие развитию грузовых авиаперевозок в регионах России

- Отсутствие крупных логистических операторов, способных организовывать грузовые перевозки с минимальной стоимостью за счет мультимодальности.
- Отсутствие в аэропортах необходимой инфраструктуры для обслуживания мультимодальных перевозок.
- Проблема стыковки между видами транспорта (в том числе в части таможенного оформления и проведения иных видов государственного контроля, отсутствие законодательства по внутритаможенному транзиту).
- Негибкая ценовая политика региональных аэропортов.
- Ценовая конкуренция с другими видами транспорта не позволяет формировать объем авиационного груза, достаточный для развития инфраструктуры аэропортов.
- Законодательные проблемы регулирования как рынка грузовых авиаперевозок, так и логистической деятельности.
- Отсутствие технологии e-Cargo (e-Freight).



Рейтинг российских логистических услуг

Рейтинги Всемирного банка

Doing business in a more transparent world

117	117	Kosovo
118	122	Nicaragua
119	129	Cape Verde
120	124	Russian Federation
121	121	Costa Rica
122	118	Bangladesh

Trade Logistics in the Global Economy

Syrian Arab Republic	92
El Salvador	93
Guinea-Bissau	94
Russian Federation	95
Lebanon	96
Togo	97
Central African Republic	98

Критерии оценки (выборочно):

- Уплата налогов: Процедуры, затраты времени, суммарная ставка налога.
- Внешнеторговая деятельность: Документы, затраты времени и денежных средств.

Критерии оценки (выборочно):

- Эффективность работы таможенных и пограничных служб.
- Простота организации перевозки.
- Возможность отслеживания и трассировки грузов.



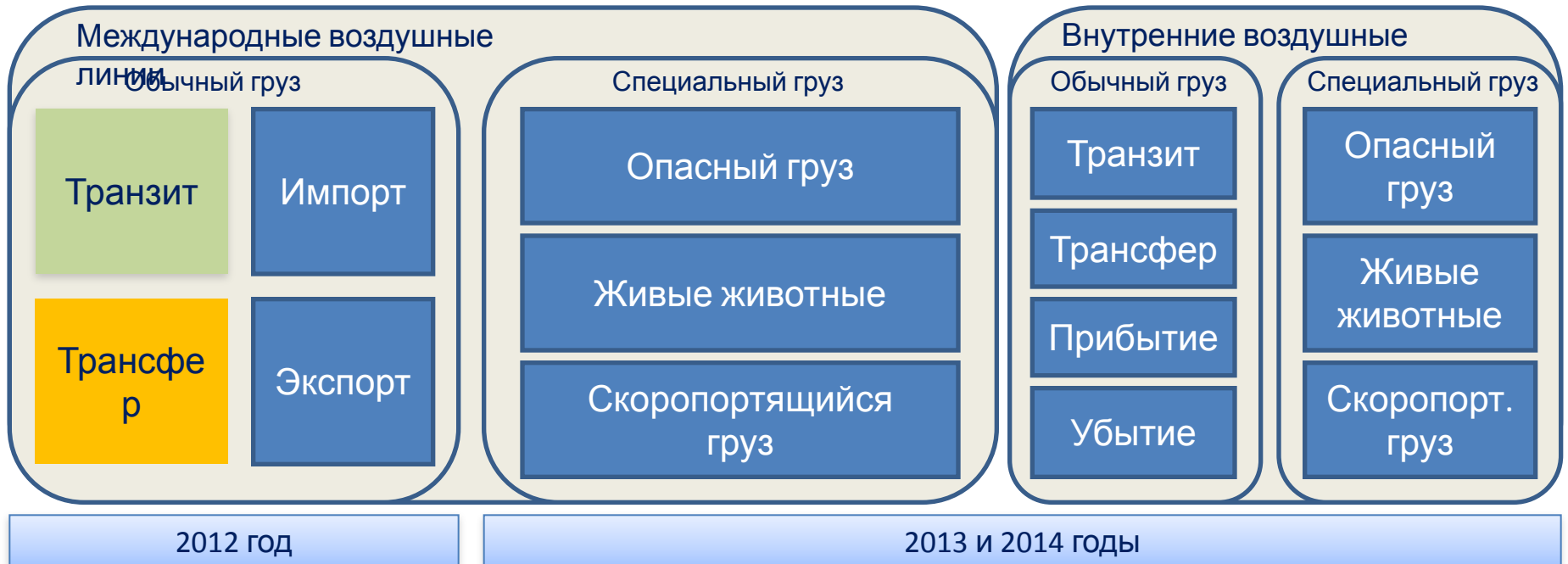
Внедрение стандарта e-Freight (1)




e-Freight - международный стандарт безбумажного оформления и сопровождения грузовых воздушных перевозок, рекомендованный Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA) в рамках международной отраслевой Программы IATA «Simplifying the Business».





Внедрение стандарта e-Freight (2)



-  - Этап практической реализации в авиакомпании ОАО «Аэрофлот», ООО «Авиакомпания ЭйрБриджКарго» (аэропорт Шереметьево (Москва), Толмачево (Новосибирск), Емельяново(Красноярск).
-  - Этап в процессе подготовки к реализации
-  - Планируемые этапы



Внедрение стандарта e-Freight (3)

Решение Правительственной комиссии по транспорту и связи (протокол №7 от 15.12.10) о внедрении стандарта e-Freight

НИР Минтранса России, направленная на разработку Программы внедрения в стандарта e-Freight

Решение Правительственной комиссии по транспорту и связи (протокол №6 от 29.11.11) о проведении пилотного проекта

Реализация пилотного проекта - тестовые рейсы (транзит)

Приказ ФТС России №1494 от 25 июля 2012 г. «Об утверждении Временного порядка совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении воздушных судов, совершающих промежуточную, вынужденную (техническую) посадку на территории Российской Федерации, и перемещаемых ими товаров при представлении документов и сведений в электронной



Аэропорты и авиакомпании участники пилотного проекта внедрения e-Freight





Спасибо за внимание!