

«Переехать» стереотип

Новым услугам ЗАО «ЮКЖД» обещают жёсткую конкуренцию

Осенью 2011 года в структуре дорожного центра фирменного транспортного обслуживания (ДЦФТО) ЗАО «ЮКЖД» был открыт новый отдел – центр транспортных услуг (ЦТУ). Уже больше года он предлагает клиентам железной дороги различные сервисы, связанные с организацией грузоперевозок. Частные экспедиторы не все из них считают востребованными и большого притока заказчиков не предрекают.

Как рассказал начальник ДЦФТО ЗАО «ЮКЖД» Роберт Епремян, ЦТУ был открыт для минимизации издержек грузоотправителей и улучшения качества транспортного обслуживания клиентов компании. Этот отдел, по его словам, предлагает широкий спектр услуг, связанных с организацией перевозок грузов по принципу «одного окна», в том числе «от двери до двери».

«Одна из главных задач, которую мы ставили перед собой, – освоить клиентоориентированный подход, благодаря чему компании удалось радикально изменить принципы работы с клиентами. С предприятиями, имеющими наибольшие объёмы перевозок – около 20% наших клиентов осуществляют более 80% перевозок, – ЗАО «ЮКЖД» подписало соглашения о стратегическом сотрудничестве. С клиентами среднего и малого бизнеса наши принципы работы тоже изменились. Например, введены договоры с использованием лицевых счетов, что позволило грузовладельцам самим оплачивать тарифы и дополнительные услуги. Индивидуальным предпринимателям и частным лицам предоставляется логистическая схема перевозки грузов с учётом расстояния транспортировки, объёма и срока доставки», – отметил Роберт Епремян.

В течение этого года клиентская база компании выросла почти на 40%, а благодаря работе ЦТУ – в том числе и в сегменте её экспедиторских услуг. Причём среди этих клиентов, как ни парадоксально, немало экспедиторских компаний. Это обусловлено тем, что у частных экспедиторов с определённых пор стали возникать трудности с поиском подвижного состава, говорит глава ДЦФТО. Особенно, по его мнению, проблема обострилась после того, как в России и на Украине почти весь инвентарный парк перешёл в частную собственность, из-за чего



резко возросли ставки за его пользование. В связи с этим многие экспедиторы вынуждены переходить на автотранспорт. А это, в свою очередь, влечёт за собой сильное падение объёмов импортных перевозок по железной дороге.

Однако в чём-то ЦТУ так и не удалось преуспеть. Например, предлагаемые им услуги по страхованию грузов и отсрочке платежа (это совместный проект ЗАО «ЮКЖД» и ЗАО «Банк ВТБ (Армения)») так и не нашли спроса у клиентов компании. Впрочем, как объясняет Роберт Епремян, к этому сервису они «подшли с осторожностью, скорее всего, чтобы не портить свою банковскую историю».

По мнению директора армянской транспортно-экспедиторской компании «РейлВ-

Не все новинки сервиса ЮКЖД нашли спрос у клиента

нештранс» Арсена Тер-Карапetyяна, «вместо услуг, которые не могут иметь существенного влияния на клиентов», в список функций ЦТУ было бы хорошо добавить организацию частых встреч с экспедиторами для обсуждения того, что «действительно может влиять на объёмы поставок».

При этом в целом господин Тер-Карапetyн приветствует создание нового отдела ДЦФТО. Организация перевозок грузов по принципу «одного окна» и внедрение автоматизированной системы, по его словам, «способствуют избежанию бюрократической волокиты и повышению качества предоставляемых ЗАО «ЮКЖД» услуг».

Исполнительный директор ещё одной частной транспортно-экспедиторской компании Армении – «Апавен» Гагик Агаджанян присоединяется к мнению, что ЗАО «ЮКЖД» нужно активнее вести диалог с частными

экспедиторами. А сам факт появления на рынке ЦТУ он считает положительным с точки зрения потребителя, у которого появилось больше выбора. При этом господин Агаджанян замечает, что за того самого потребителя ЦТУ придётся побороться.

«Рынок транспортных экспедиторов в Армении достаточно небольшой, и у каждого из них годами нарабатанная репутация и устоявшаяся клиентура. И переманить клиента новому игроку будет крайне сложно, – говорит он. – Тем более ЗАО «ЮКЖД», несмотря на то что оно является «дочкой» российского холдинга ОАО «РЖД», в Армении воспринимается как государственная компания. А в понимании заказчика осел стереотип, что госкомпания не может работать лучше, чем частная».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Кадры|Назначения

Из политиков в железнодорожники

Новым председателем правления АО «Грузинская железная дорога» назначен 44-летний политик Константин (Кока) Гунцадзе.

Как сообщили в пресс-службе грузинской компании, решение о назначении было принято на заседании акционерного общества «Партнёрский фонд», в состав которого входят основные государственные предприятия Грузии.

Первым заместителем генерального директора компании утверждён Олег Бичиашвили. Он же будет исполнять обязанности генерального директора АО «Гру-

зинская железная дорога» до заседания собрания акционеров.

«По статусу председатель наблюдательного совета акционерного общества должен совмещать должность генерального директора, – пояснил источник в компании. – Но так как Константин Гунцадзе ещё новый человек в отрасли, было принято решение назначить временно исполняющим обязанности гендиректора компании Олега Бичиашвили, имеющего 20-летний опыт работы на железной дороге».

Решение об избрании нового гендиректора собрание акционеров примет в начале следующего года. Директором по инфраструк-

туре Грузинской железной дороги вновь утверждён Гурам Гурамишвили, ранее уже занимавший эту должность. Григола Самсонадзе будет руководить департаментом управления операциями.

«Партнёрский фонд» Грузии на своём заседании 27 ноября принял решение сократить количество членов наблюдательного совета грузинской железнодорожной компании с десяти человек до семи. В то же время состав совета директоров компании увеличен с пяти до шести человек.

Напомним: экс-глава АО «Грузинская железная дорога» Ираклий Эзугбая подал в отставку в октябре этого года. Наблюдательный совет

акционерного общества 22 октября удовлетворил это прошение.

Серьёзные кадровые перестановки прошли в самый разгар модернизации железнодорожной отрасли Грузии. К 2014 году намечено завершить укладку новых путей и полное обновление инфраструктуры на трассе Тбилиси – Батум. Реализация этого проекта позволит сократить поездку с пяти до трёх часов. Реконструируется

курортная ветка Самтредиа – Поти. Планировалось строительство обходной Тбилисской железной дороги.

АО «Грузинская железная дорога» («Сакартвелос ркингза») – государственная транспортная компания, занимающаяся обслуживанием и эксплуатацией железных дорог Грузии.

Тимофей Жуков

Что возглавил:

Эксплуатационная длина основных линий – 1545 км. Длина основных линий на территории страны составляет 1612 км. Компания эксплуатирует 1422 моста, 32 тоннеля, 22 пассажирских вокзала и 114 погрузочных станций.