ЛОГИСТИКА

Расстояние не главное

На волне президентских поручений по цифровизации экономики транспортная отрасль России постепенно осваивает модные мировые тренды в логистике, а в некоторых случаях даже пытается предвосхитить их.

— инновации —

Мировые логистические компании уже достаточно давно применяют разнообразные «сквозные» ставки на доставку грузов, предоставляют услуги нескольких перевозчиков в одном стандартизированном логистическом продукте, а в розничном сегменте — экспресс-перевозок мелких партий грузов для небольших фирм и частных лиц — активно практикуются автоматизированные системы заказа на перевозку и фиксированные ставки. Масштабы бизнеса крупных зарубежных логистических игроков и значительные объемы обслуживаемых ими грузопотоков позволяют максимально стандартизировать свои операции и добиться доходности от всей грузовой работы в целом, а не от каждой конкретной перевозки.

Крупные перевозчики сборных грузов в России только начинают эксперименты с инновационными для российского рынка системами тарификации. В конце сентября ГК «Деловые линии» объявила грузовой тариф flat-rate, который не зависит от расстояния перевозки, а только от веса груза. Отправить посылку весом до 10 кг, например, из Самары во Владивосток или Санкт-Петербург будет стоить одинаково. «Фиксированные тарифы на доставку „дверь в дверь“ вне зависимости от километража — наш первый опыт в рамках ценообразования по flat-rate. Если эксперимент в Приволжье окажется удачным и аудитория оценит единый тариф, то он появится и в других регионах страны»,— отметили в пресс-службе «Деловых линий».

Сегмент небольших посылок — наиболее сложная логистическая задача, причем основные ресурсы и время тратятся на прием и выдачу таких грузов, на администрирование заказа, на расчет стоимости перевозки и ее согласование с клиентом, тогда как доля собственно транспортной составляющей в общей стоимости услуги стремится к ничтожным величинам, поясняет председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию автомобильной отрасли Борис Рыбак. «Дальность перевозки перестает быть значимым фактором в расходах логистической компании, а потому и тариф на такую услугу будет более экономически обоснованным, если будет формироваться в соответствии с реальной структурой затрат перевозчика»,— отмечает он.

Удобные и понятные для клиентов тарифы на перевозку грузов в современном мире становятся одним из главных конкурентных преимуществ транспортных компаний в борьбе за требовательного клиента. Опросы отечественных грузоотправителей показывают, что во многом именно запутанность тарифной системы на отечественном железнодорожном транспорте, включающей десятки взаимовлияющих параметров и поправочных коэффициентов к ним, снижают его конкурентоспособность даже на дальних расстояниях, где экономическая эффективность железной дороги по сравнению с автомобильной перевозкой, казалось бы, бесспорна.

Впрочем, резервы по увеличению скорости доставки грузов у железной дороги тоже есть. Одно из последних ощутимых достижений железнодорожников на ниве цифровизации — завершение многолетнего проекта «Интертран» по переводу таможенного оформления внешнеторговых грузов в электронный вид. В сентябре в порту Владивосток в торжественной обстановке ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и транспортная группа Fesco отправили группу контейнеров из Японии в Москву, оформленную полностью с помощью цифровых документов. Это позволило сократить срок оформления контейнеров в порту с пяти суток до 21 часа, заявили в пресс-службе Fesco.

ОЛЕГ ХАРСЕЕВ

Отечественная транспортная инфраструктура готовится стать «умной»

Шли к этой победе без малого три года: в 2017 году была внедрена электронная транзитная декларация, в 2018 году — электронная железнодорожная накладная, а в 2019 году введен электронный обмен данными между ОАО РЖД и Федеральной таможенной службой. Современной технологией пока могут воспользоваться только японские клиенты при импортных поставках контейнеров в режиме таможенного транзита по РФ, не подлежащих дополнительному контролю со стороны ветеринарных, фитосанитарных и других служб. На втором этапе планируется расширить использование безбумажной технологии на перевозки всех транзитных грузов из других стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу, но о сроках его реализации не сообщается.

А некоторые проекты российского правительства по цифровизации транспортной отрасли вообще обещают быть уникальными в мировой практике. В конце сентября более 70 государственных и частных организаций подписали меморандум о создании межотраслевого проектного консорциума «Автодата.Рус», который дал старт запуску национальной сервисной телематической платформы «Автодата». Проект, реализуемый НП ГЛОНАСС, Росавтодором, Минпромторгом, «Роскосмосом» и другими ведомствами, позволит создать уникальную в мировом масштабе базу Big Data по грузовым перевозкам с использованием искусственного интеллекта.

По замыслу разработчиков в России будет создано крупнейшее в мире хранилище телематических данных о перемещении автомобилей и их взаимодействии с внешней цифровой дорожной инфраструктурой, а данными из системы смогут пользоваться не только перевозчики и логисты, но и операторы городских интеллектуальных транспортных систем, страховщики, дорожные службы и лизинговые компании. На запуск платформы планируется потратить 325 млн руб. до конца 2019 года, тогда же должны быть запущены первые сервисы для перевозчиков и логистических компаний «Умная дорожная сеть», «Умная автомобильная магистраль» и сервис страховой телематики.

Елена Разина

ЭВОЛЮЦИЯ В ТАРИФНУЮ ПЛОСКОСТЬ

Ценообразование по принципу flat-rate («плоская ставка») традиционно используется при отправке писем: купил марку, наклеил на конверт и отправил в любую точку страны, напоминает директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. Впрочем, почтовые операторы используют похожие механизмы и для тарификации мелких грузовых отправок. «Если посмотреть на самый дешевый тариф „Почты России“, то он де-факто уже практически не будет зависеть от расстояния доставки, что вполне можно приравнять к flat-rate»,— отмечает эксперт.

У американского логистического гранда FedEx есть специальная коробка для перевозки электрогитар, а стоимость перевозки этого дорогостоящего инструмента фиксированная — $74 вне зависимости от пункта назначения, рассказывает председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию автомобильной отрасли Борис Рыбак. «И дело не только в том, что FedEx любит музыкантов — это показательный пример того, что сегодня логистические операторы идут по пути стандартизации всего, что можно стандартизировать, потому что на подготовку к перевозке любого нестандартного груза уходит колоссальное количество ресурсов»,— говорит он.

Эволюция тарифных систем в направлении от сложных просчетов к простым фиксированным ставкам наблюдается и на других транспортных рынках, где преобладает розничный покупатель. Например, в гражданской авиации уже давно произошел качественный переход от «чартерных» моделей, где ценовая политика отталкивается от себестоимости отдельных разовых рейсов, к более «взрослому» бизнесу на регулярных пассажирских перевозках, при которых динамическая система ценообразования на билеты нацелена на максимизацию доходов от всей маршрутной сети авиакомпании. «Вершиной этой эволюции безусловно можно назвать сегмент лоукост-перевозчиков, который сегодня переживает свой расцвет как раз благодаря фиксированным тарифам на перевозку по всем направлениям маршрутной сети»,— отмечает Борис Рыбак.

Похожим образом устроено ценообразование и на городском общественном транспорте. В Москве установлена единая плата за вход в метрополитен вне зависимости от расстояния поездки, что гораздо удобнее для пассажира, нежели зональный принцип тарификации, применяемый, например, на подмосковных электричках. В качестве отрицательного примера Борис Рыбак приводит лондонский метрополитен, где цена проезда зависит от количества зон, которые необходимо проехать, времени суток поездки и способа оплаты. «Это неудобно пассажирам, а на обеспечение работоспособности такой сложной системы тарификации и ее администрирование уходят огромные ресурсы, используется сложное программное обеспечение и контрольное оборудование, все это еще нужно кому-то обрабатывать и анализировать. Наверняка информация, добываемая таким трудоемким способом, очень ценная и используется для оптимизации пассажиропотока в мегаполисе. Но факт в том, что за последние десять лет проезд в лондонском метро подорожал почти в два раза»,— сетует эксперт.

Газомоторная лихорадка

— тенденция —

Несмотря на недостаточную развитость отечественной системы газозаправочных станций, предприятия автопрома уже активно инвестируют в разработку новых моделей коммерческой автотехники, работающей на газомоторном топливе. При безусловной поддержке властей в гонку за современным трендом на российском рынке включаются и иностранные автоконцерны.

Тема перехода коммерческих грузовых и пассажирских перевозок на газовое топливо остается одной из главных на отраслевых автомобильных мероприятиях. Экономическая эффективность и экологичность такого транспорта, равно как и целесообразность его массового использования, для экономики крупнейшей газовой державы уже очевидны. Учитывая, что в связи с поручениями президента РФ Владимира Путина развитие транспорта на газомоторном топливе приобрело черты долгосрочной государственной программы, на последней автопромышленной выставке COMTRANS-2019 практически все крупнейшие участники представили новые модели грузовых автомобилей и другой автотехники на газе.

Чиновники высшего ранга внимательно следят за реализацией программы газификации транспорта и активно поддерживают усилия промышленности. «Сейчас происходит технологическая трансформация автомобильной отрасли,— отметил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, открывая выставку.— Акцент в этой работе будет сделан на экологизации городского коммерческого транспорта, прежде всего за счет использования газомоторного топлива и технологий электрического привода».

Флагман российского автопрома в сегменте грузовиков КамАЗ производит в газомоторном исполнении практически весь свой традиционный модельный ряд грузовых автомобилей и автобусов «НефАЗ» (более 100 видов серийной и специальной автотехники). КамАЗ — первый отечественный производитель газомоторной автотехники, который сертифицировал в 2016 году две модели автомобилей на СПГ и в настоящее время ведет разработку и испытания других видов автотехники на СПГ, в том числе нового модельного ряда.

ПАО «ГАЗПРОМ»

Заправка автомобилей газом перестает быть экзотикой в России

Группа ГАЗ, серийно выпускающая газовую технику в сегменте легкого коммерческого транспорта, среднетоннажных и грузовых автомобилей, а также пассажирских автобусов всех классов, на выставке представила новый десятитонный «Газон Next» с уникальным двигателем ЯМЗ-534, который может потреблять как сжиженный природный газ (LNG), так и сжатый природный газ (CNG). «В России LNG пока экзотика,— отметил в интервью АвтоMail.ru президент группы ГАЗ Вадим Сорокин.— Но мы знаем, что в некоторых регионах планируется развивать заправочные станции на этом виде топлива. Им будет интересна новая машина». По его словам, из-за технических особенностей наиболее выгодно эксплуатировать такие автомобили на максимально больших расстояниях. Представленный на выставке экземпляр на одной заправке может пройти 900 км, утверждает господин Сорокин.

Крупнейшие зарубежные производители тоже представили новые модели газомоторной техники, разработанной специально под российские условия эксплуатации. В частности, японская компания Isuzu, которая на большинстве мировых рынков известна благодаря своим дизельным двигателям, на выставке показала модификацию своего легкого грузовичка ELF с двигателем, работающим на метане, а чуть позже — двухтопливную версию среднетоннажного шасси Forward 18.0 (FVR34). «Мы внимательно следим за тенденциями рынка и государственной политикой в автомобильной индустрии. Россия — крупнейшая в мире газовая держава, и логично, что этот фактор можно и нужно использовать, особенно с учетом постоянно растущих цен на бензин и дизель. Именно этими факторами и обусловлено появление шасси, работающих на метане, равно как и битопливных вариантов»,— подчеркнул генеральный директор Isuzu RUS Фабрис Горлье.

В компании признают, что работы по настройке оборудования и сертификации, а также организации производства нового шасси на заводе компании в Ульяновске потребовали определенного времени. Зато теперь российские перевозчики и предприниматели смогут получить компактный, но при этом вместительный грузовик, который оптимален для междугородних перевозок и быстрого маневрирования в плотном потоке машин в городах, рассказали в пресс-службе компании.

Подтвердить экономические преимущества эксплуатации автотехники на газе в России был призван автопробег «Голубой коридор — газ в моторы 2019», организованный «Газпромом». С 20 сентября по 3 октября участники акции преодолели 2,7 тыс. км от компрессорной станции «Русская» в Краснодарском крае до Санкт-Петербурга, проверив в полевых условиях, насколько приспособлена техника на метане к использованию на отечественных дорогах. Как рассказали в пресс-службе Isuzu, малотоннажный ELF 7.5 CNG (NPR82) показал средний расход топлива 18,42 куб. м на 100 км, что на 4 куб. м меньше, чем расчетные цифры. В компании пояснили, что во время автопробега загрузка автомобиля была не максимальной, поэтому полная загрузка может незначительно увеличить расход топлива, «но даже с учетом этого результаты обнадеживают».

Общие итоги международного автопробега, в котором принимали участие 20 легковых и грузовых автомобилей российского и зарубежного производства, подвели на Петербургском газовом форуме-2019, где состоялся финиш автопробега. Использование природного газа в качестве моторного топлива позволило сэкономить на заправке транспорта примерно 336 тыс. руб., то есть о сокращении топливных затрат в сравнении с бензином почти в три раза заявили организаторы автопробега.

На коллективном стенде компаний «Газпром газомоторное топливо» (ГМТ) и «Газпром СПГ технологии» в режиме телемоста состоялась церемония ввода в эксплуатацию трех новых газозаправочных объектов инфраструктуры сети АГНКС «Газпром». По данным сайта ГМТ, сеть действующих заправочных станций компримированным природным газом насчитывает 93 объекта, 40 строятся, еще 70 станций находятся на стадии проектирования. По общему признанию всех участников процесса газификации транспорта, сеть заправок для российских потребностей еще крайне недостаточна, а приоритет в инвестициях логично сконцентрирован на наиболее развитых городах и на федеральных трассах.

Однако в текущем году активно пошел процесс строительства АГНКС в регионах. Так, в начале октября открылась первая метановая заправка в Омске, где сейчас заправляют городские газовые автобусы, но планируют развивать и грузовые перевозки на газомоторном топливе. А, например, в Ростовской области реализуется совместный проект ГМТ и «Роснано» по строительству 13 новых газозаправочных станций. Как сообщили организаторы проекта, к строительству автомобильных газонаполнительных компрессорных станций удалось привлечь десять частных инвесторов и 760 млн руб. из федерального бюджета. Ожидается, что в перспективе парк техники в области, использующей природный газ в качестве топлива, вырастет до 55 тыс. единиц, а сеть газовых заправок — до 39 объектов.

Медленное развитие газозаправочной инфраструктуры — фактически единственное препятствие для выполнения правительственных поручений. Согласно транспортной стратегии России, которая была опубликована в 2008 году, к 2030-му доля автомобилей на альтернативных видах топлива должна составить почти половину общего парка в стране. Однако с того момента прошло более десяти лет, а на практике эта доля сегодня не превышает 4–5%. Тем не менее, как показывает практика, производители автотехники уже поверили в неизбежность этого современного тренда, а на переходный период предлагают машины с гибридными двигателями, которые отчасти решают проблему нехватки заправок, но позволяют владельцам уже использовать экономическую эффективность газа по сравнению с дорогим бензином.

Виктор Седов