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. ЕЛЕНА РАЗИНА

ФОТО: ОЛЕГ КАРСЕВ

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ГОТОВИТСЯ СТАТЬ «УМНОЙ»

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.

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. ■