



Цветные тематические страницы №9–12 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Распространяются только в составе газеты.

Логистика

Вторник 29 мая 2018 №91 (6329 с момента возобновления издания)

nnov.kommersant.ru

10 | РЖД тестируют новый способ перевозки зерна

10 | Будут ли грузовые компании внедрять цифровые технологии

11 | Отложенный спрос и подъем активности потребителей стимулируют рынок лизинга

Низкий уровень IT-обеспечения логистических процессов — один из главных конкурентных проигрышей России на глобальном рынке транспортных услуг. Очевидно, что страна могла бы зарабатывать гораздо больше на перевозках коммерческих грузов, в том числе через свою территорию, если бы многие процедуры не осуществлялись до сих пор «вручную». Прежде всего в этом нуждается главный транспортный актив России на рынке евроазиатского грузового транзита — железнодорожная система, которая сегодня активно предлагает себя требовательным зарубежным клиентам.

Сила в цифре

— IT-технологии —

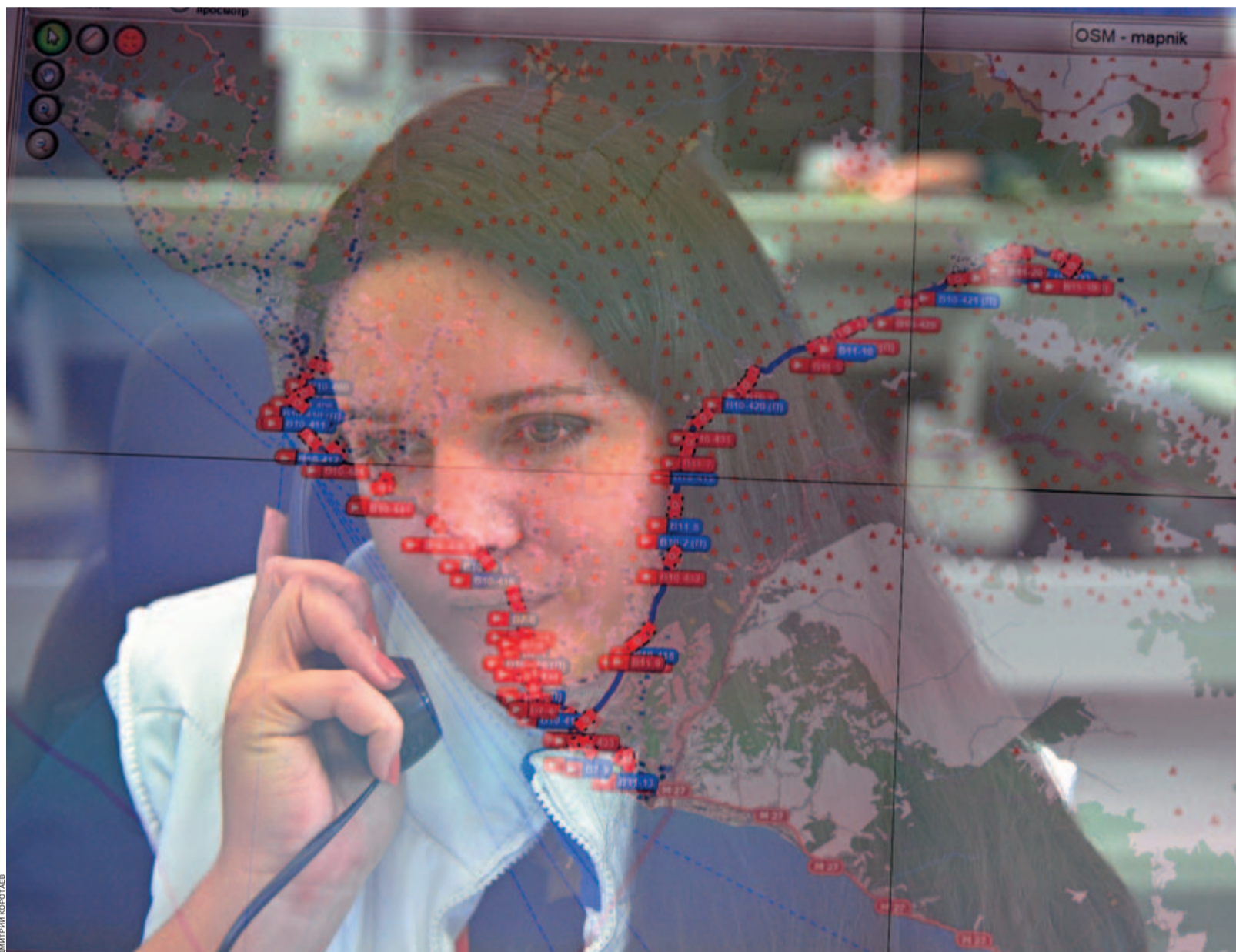
По электронным рельсам

Заявления главы ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олега Белозерова, сделанные в начале года, не оставляют сомнений в том, что монополия всерьез намерена заниматься цифровизацией отрасли. «Мы уже сейчас оцифровали ряд процессов и в рамках использования электронных алгоритмов получаем определенный экономический эффект», — пояснил господин Белозеров. — Считаем, что в течение четырех лет вся железная дорога может быть переведена в цифру и станет возможным применять на ней технологии блокчейна и предиктивных, основанных на прогнозе моделей работы».

Впрочем, звание лидера в цифровизации российской экономики нужно еще заслужить. Сегодня, как отмечают участники рынка, железнодорожная система ЭТРАН, без подключения к которой отправить вагон по железной дороге практически невозможно, пока с трудом интегрируется с современными IT-системами управления бизнесом клиентов. Это как минимум заставляет грузоотправителей выделять специальный штат сотрудников, имеющих доступ к информационным ресурсам ОАО РЖД и уполномоченных с ней работать. В ОАО РЖД эти проблемы знают и анонсируют значительные инвестиции в оптимизацию собственной IT-платформы в ближайшее время.

Отечественные железнодорожные операторы уже активно инвестируют в информационное обеспечение своей деятельности. В прошлом году крупнейший в России оператор железнодорожного подвижного состава «Первая Грузовая Компания» (ПГК, входит в UCL Holding Владимира Лисина) с объемом перевозок почти 180 млн т в год заключила соглашение о внедрении инноваций с одним из ведущих мировых разработчиков корпоративных IT-решений — компанией SAP.

Как пояснили в пресс-службе SAP, на базе продуктов компании будет создана централизованная система управления основной деятельностью ПГК — оперированием грузовыми вагонами. Платформой проекта стала SAP S/4HANA, а также решения SAP Transportation Management и SAP CRM. На их основе сотрудники ПГК в режиме реального времени смогут анализировать данные о дислокации вагонного парка, уровне себестоимости перевозок и о сроках доставки грузов.



Комплексную автоматизацию логистики в России могут себе позволить пока только крупнейшие компании

В ПГК сравнивают свою информационную систему с «ДНК операторского бизнеса». Учитывая объемы разнообразной информации, которую приходится анализировать железнодорожной компании, оперирующей парком из 121 тыс. грузовых вагонов по всей территории России и других сопредельных стран с шириной колеи 1520. Успешная реализация проекта действительно может стать прорывом для отрасли.

Только железнодорожная сеть ОАО «РЖД» насчитывает около 5 тыс. станций, открытых для грузовой работы, 85 тыс. км магистральных железнодорожных путей и около 60 тыс. км промышленных подъездов веток, по которым грузовой и

порожний подвижной состав попадает непосредственно на предприятия. При этом оператор должен знать, где и в каком состоянии находится каждый вагон. Эта информация должна оперативно поступать в соответствующее подразделение к нужному сотруднику. Также эта информация необходима и заказчикам услуг железнодорожного оператора — грузовладельцам, которые ждут доставки своего груза точно в срок.

Очевидно, что эффективно распределить информационные потоки такого объема сложно без помощи современных IT-технологий, причем цифровизация отдельных элементов системы управления зачастую не дает того экономического эффекта, который можно получить от построения комплексной IT-системы на предприятии. Например, ПГК заинтересована в том, чтобы постоянно мониторить

ситуацию по отправке груза любого клиента и оперативно принять решение. «Мы должны быть уверены, что независимо от вида услуги для клиента она будет предоставлена ему в полном объеме и на самом высоком уровне сервиса», — отмечают в ПГК.

Интернет вагонов

В SAP также отмечают, что перед железнодорожной отраслью всего мира сегодня стоят непростые задачи. Глобализация товарных поставок, ужесточение конкурентного давления со стороны других видов транспорта, необходимость перехода на модель оказания услуг по принципу клиентоориентированного сервиса.

«Справиться с вызовами рынка помогут решения в области управления внутренними процессами предприятия и современные технологии на базе интернета вещей и искус-

ственного интеллекта», — считает заместитель генерального директора SAP CIS Андрей Горяинов.

По его словам, с помощью интернета вещей можно проводить удаленный мониторинг и диагностику подвижного состава и отдельных грузов в вагоне. «Это могут быть данные о температуре буксового узла, состоянии поверхности катания колесной пары или тормозной магистрали», — рассказывает Андрей Горяинов. — IoT-технологии можно использовать для управления железнодорожной сетью и инфраструктурой, для планирования ремонтов подвижного состава, для контроля за соблюдением условий перевозки, сроков доставки грузов».

Но пока в России очень мало крупных транспортных компаний федерального масштаба, которым по карману дорогостоящие решения от мировых грандов IT-индустрии. Боль-

шинство отечественных компаний разрабатывает IT под себя или вовсе самостоятельно под отдельные конкретные задачи, что требует относительно меньших, но тоже немалых инвестиций.

Разработкой собственных IT-платформ целесообразно заниматься и отечественным 3PL-операторам, у которых, как правило, нет собственных транспортных активов, но спектр решаемых задач требует не меньшей информатизации. В компании «РЖД Логистика», которая активно берет на аутсорсинг логистику крупных промышленных предприятий, разработали и внедрили собственный IT-продукт «РЖДЛ-Навигатор», который помогает управлять движением на железнодорожных путях крупных заводов.

«Такое решение позволило нам существенно оптимизировать логистические цепочки, а также предоставить компаниям-клиентам серьезную экономию затрат и повысить прозрачность операций с сохранением истории перемещения вагона», — пояснил заместитель гендиректора компании Максим Захаров.

Сегодня в «РЖД Логистике» работают над внедрением интернета вещей и видеоаналитики. Разработанная компанией система сможет распознавать номера железнодорожных вагонов при подаче на пути общего пользования и анализировать информацию о них в информационной системе. Это позволит избежать издержек, связанных с «человеческим фактором», и возможных пропусков вагонов или составов, возрастет скорость получения данных клиентом. Кроме того, появится возможность сверять «бумажные» данные с фактически выходящими вагонами с путей предприятия на магистральную станцию.

Первые тесты этой системы компания планирует провести в ОЭЗ «Алабуга» и по их результатам определить эффективность новой технологии. «Если коэффициент обслуживания подвижного состава будет достаточно высоким, мы начнем целенаправленно внедрять это решение», — пообещал Максим Захаров.

На машине быстрее

Наиболее активно IT-технологии в России внедряют отечественные автотранспортные компании, а крупным перевозчиком сборных грузов без них и вовсе не обойтись. Один из лидеров рынка, компания «Деловые линии», с самого первого дня работы занимается автоматизацией своих операционных процессов, с10

E-commerce: светлое будущее или упущенные возможности?

— экспертное мнение —

Российская транспортно-логистическая система может стать одним из ключевых драйверов развития экономики России на ближайшие десятилетия. Но только в том случае, если правительство и бизнес-сообщество сумеют воспользоваться существующим сегодня окном возможностей. Окно это, как всегда, не будет открытым вечно, считает председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли БОРИС РЫБАК.

Бурный рост электронной торговли как на внутреннем рынке, так и на трансграничном привел к тому, что идущие в нашу страну грузовые потоки растут невиданными темпами. Более того, кажется, что транзитные потоки из Юго-Восточной Азии (ЮВА) в Европу снова стали проявлять определенный интерес к трансконтинентальной наземной доставке через Россию. Надо сказать, что до недавнего времени международные грузоотправители практически не рассматривали наземный вариант транспортировки через Россию из-за сроков доставки (более месяца!), низкой надежности и ставших уже всемирно знаменитыми сложностей таможенного оформления. И хотя уже несколько десятилетий над головами россиян идет мощный, устойчивый грузопоток авиационной экспресс-доставки из ЮВА в еврозону, приносящий относительно небольшой, но устойчивый приход «пролет-

ных» денег, на земле все было по-кладбищенски спокойно. Так что же меняется?

Мир превращается в глобальный кибергипермаркет. Формирующаяся в настоящее время поведенческая модель заказчика «интернет-поколения» (и в B2C-, и в B2B-сегментах торговли) требует практически немедленного получения заказов вне зависимости от того, где расположен поставщик. Взрывной рост электронной торговли потребовал радикального развития каналов дистрибуции розницы и ведет к серьезной трансформации, если не к революции, в глобальной транспортной логистике.

Среди основных требований, которые электронная торговля накладывает на каналы доставки, — радикальное снижение стоимости и времени доставки, полная и своевременная информация о местонахождении товара и мгновенное таможенное оформление.

Под влиянием этих требований поставщики отказываются от услуг «классических» фрейт-форвардеров в пользу каналов дистрибуции, основанных на быстрых и эффективных ИТ-платформах, предоставленных ведущими игроками интернет-торговли и выстроенных под эти платформы логистических решений. Ведущие компании экспресс-доставки, включая UPS, DHL, FedEx, а также недавно созданные SF Express и Cainiao в Китае, Amazon в США, переориентируются на обслуживание потоков интернет-торговли.

Россия является самой крупной страной в Европе по количеству пользователей интернета: более 84 млн человек ежемесячно посе-

щают сеть. Вместе с тем уровень проникновения интернета в России остается на уровне существенно более низком, чем в развитых странах, — всего 70,4%. Здесь еще есть потенциал роста.

Объем рынка интернет-торговли в России после стремительного скачка в 2016 году, когда он вырос на 21% по сравнению с 2015-м и составил 920 млрд руб., в прошлом году замедлился до 8,7%, но все же приблизился к отметке 1 трлн руб. Число онлайн-покупателей ежегодно увеличивается на 10–15%. По оценкам eMarketer, в 2017 году 30% населения совершали онлайн-покупки, что на 5% больше, чем годом ранее. Ожидается, что доход от электронной коммерции в ближайшие пять лет продолжит расти темпами 8,4% в год и в 2022 году превысит 1,4 трлн руб.

Количество входящих международных отправок с товарным вложением продолжает расти колоссальными темпами. В 2016 году их количество увеличилось на 73% (в то же время количество заказов на внутреннем рынке выросло лишь на 6%) и составило 233 млн отправок. По результатам 2017 года число отправок превысило 400 млн, а объем трансграничной торговли составил более 400 млрд руб., что на 25% больше результатов 2016-го.

Сложившаяся ситуация создает очень интересные возможности для транспортно-логистического комплекса страны. Если бы российские железные дороги и почта с их расположенными вдоль Транссиба логистическими центрами смогли обеспечивать устойчи-

вую транспортировку посылок электронной торговли и аналогичных, как говорят на железной дороге, генеральных грузов по Транссибирской магистрали из Приморья и Дальнего Востока страны в центральную Россию, а логистические и автотранспортные компании — дальнейшую дистрибуцию грузов по стране и в Европу, это не только бы в разы увеличило приток платного груза в страну, но и расчистило путь для транзитной транспортировки десятков миллионов тонн грузов из Юго-Восточной Азии в Европу, которые сегодня идут морем в обход России.

Так как транспортировка подобных грузов — как транзитных, так и идущих в страну — достаточно высокомаржинальная услуга, все участники процесса будут устойчиво получать достаточные средства для дальнейшего развития своего транспортно-логистического бизнеса. Более того, в государственном бюджете будут поступать существенные средства в виде таможенных сборов и налоговых поступлений.

В силу сложности задачи, связанной с необходимостью комплексного анализа многомерных экономических моделей и еще более неопределенными политическими факторами, никто и никогда корректно не считал возможные доходы от потенциального транзита грузовых потоков через Россию. Однако даже поверхностный анализ, проведенный несколько лет назад специалистами авиационной группы компаний «Волга-Днепр», показывает, что уровень этих доходов может превышать \$100 млрд в год, что



Борис Рыбак считает, что взрывной рост электронной торговли приведет к трансформации мировой логистики

сопоставимо с доходами, получаемыми от продажи углеводородов.

Такой объем поступлений — вполне достаточная причина для того, чтобы по-современному развить транспортную инфраструктуру, причем в первую очередь интенсифицировать строительство и поддержание в качественном состоянии дорожной сети, которая наряду с железной дорогой становится важнейшим элементом транспортно-логистической системы страны. с12