

Логистический тяни-толкай

В Минтрансе недавно вновь вспомнили о необходимости регулировать смешанные перевозки. Что подталкивает рынок к усложнению логистических цепочек и усилению взаимодействия различных видов транспорта?

Что регулирует государство

Ранее взаимодействие разных видов транспорта в РФ регулировалось в основном в рамках свода проектов, внесенных в стратегию развития национальной транспортной системы. Основным недостатком такого регулирования являлось то, что в стратегии не были указаны внебюджетные источники финансирования, а госинвестиции могли быть в дальнейшем скорректированы. Кроме того, проекты включались в стратегию без привязки к программам других ведомств.

В августе 2020 года была предпринята попытка внести некоторые изменения в ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». По данным члена комитета Совета Федерации по экономической политике Александра Пронюшкина, в нем уточняются объекты транспортной инфраструктуры, реконструкция которых осуществляется в соответствии со стратегией пространственного развития России. Это означает, что проекты развития сетей автомобильных, железных дорог и водных путей должны быть увязаны друг с другом.

Об актуальности темы взаимодействия различных видов транспорта свидетельствует тот факт, что недавно в Минтрансе были вынуждены вернуться к доработке проекта закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», который уже достаточно долго вылеживался под сукном. Одной из причин этого стала активизация интернет-торговли, которая предполагает создание сложных логистических цепочек с участием различных видов транспорта. Между тем в РФ де-юре отсутствовало как таковое понятие «договор прямой смешанной перевозки», что де-факто приводило к конфликтам.

Кроме того, разделы о смешанных доставках грузов сейчас содержатся в Уставе железнодорожного транспорта РФ и Кодексе внутреннего водного транс-



порта РФ. Причем на сети РЖД соответствующие положения прописаны так, что у железнодорожного перевозчика, если смешанную перевозку организует его дочерняя структура, возникает искушение использовать в виде единого транспортного документа железнодорожную накладную, оформленную на весь маршрут следования груза. Принятие законопроекта определит существенные условия взаимодействия транспортных организаций, отмечают в Минтрансе.

Рыночные стимулы

Развитие смешанных перевозок позволяет сместить акцент с межотраслевой конкуренции на взаимодействие между транспортными системами. В целом логистика выстраивается под влиянием рыночных факторов. «Российская практика подтверждает вывод ученых о том, что рынок смещает акцент с конкуренции на взаимодействие под влиянием в основном двух факторов: первый – уровень развития логистических центров, а второй – качество используемых информационных технологий», – отметил директор НП «Северо-Западный информационно-аналитический центр транспортной логистики» Михаил Пимоненко.

Ранее смешанные цепочки формировались тогда, когда неразвитость инфраструктуры заставляла менять виды транспорта. В частности, до 90% перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении составлял уголь. С аналогичной перевалкой следовали около трети грузопотоков соли и четверть – хлебных грузов. В качестве яркого примера можно привести северный

завоз, а также ряд маршрутов в Сибири и на Дальнем Востоке, где участки железных дорог работают с высокой нагрузкой, что не оставляет иного выбора в пиковый сезон грузоотправителям.

Правда, при этом в некоторых других сегментах рынка конкуренция между железнодорожным и автомобильным видами транспорта сохраняется. В частности, по данным ассоциаций грузовладельцев, с РЖД на шоссе в 2020 году переключались цемент, металлы, лес и зерно. В то же время, по подсчетам руководителя Росжелдора Владимира Токарева, на сеть стальных магистралей в I полугодии удалось привлечь с автотранспорта 437 тыс. т дополнительного объема погрузки – сельхозпродукции, топливно-энергетических, металлургических, минерально-строительных и некоторых других грузов.

Однако суммарно указанный объем значительно меньше, чем отток товаропотоков с РЖД на автодороги. Немало респондентов в сегментах производства цемента, выпуска металлоизделий, масло-жировой промышленности, ЛПК указали, что в 2020 году стремились в лучшем случае стабилизировать плановую железнодорожную погрузку, чему, впрочем, нередко мешал ряд обстоятельств, включая высокий уровень тарифов. При этом если появлялась возможность внеплановых отправок, то их переключали на автотранспорт. В том числе на дальние расстояния.

Если же говорить о смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении, то оно стало развиваться после модернизации грузовых дворов – там, где появились терминалы, выполняющие

распределительные функции (региональные центры дистрибуции), а также позволяющие осуществлять сервисы последней мили. Этот процесс отчасти подстегнула активизация автомобильно-водного сообщения в зоне речных артерий, когда новые перевалочные терминалы рядом с причалами стали развиваться без железнодорожных подходов для доставки стройматериалов из карьеров и скоропорта со складов аграриев и торговых сетей.

В РФ такое взаимодействие сдерживает тот факт, что большинство автоперевозчиков – мелкие и средние компании. В Европе формирование устойчивой сети хабов привело к централизации диспетчеризации автомобильных перевозок. И сейчас управление основными грузопотоками сосредоточено у полусотни экспедиторских компаний, оборот каждой из которых оценивается не менее чем в €1,5 млрд в год. Это, кстати, заставило перестраивать диспетчеризацию и на сети железных дорог ЕС для усиления взаимодействия на стыках и улучшения условий для выполнения контейнерных перевозок.

В РФ такие перевозки долгое время сдерживали три обстоятельства. Во-первых, использование зарубежных вариантов контейнерных платформ не вписывало траки в габариты контейнерных перевозок. Во-вторых, необходимость организации маршрутов на длинном плече делала экономически неоправданной доставку автоприцепов вместе с фурами. В-третьих, доставка тентованного прицепа по РЖД требовала дополнительных затрат на охрану. Появление платформы нового типа позволяет решить первые две проблемы: траки стали грузить на платформу с помощью ричстакера. При этом колеса опускают на низкопольную площадку и прицеп в итоге вписывается в контейнерный габарит. Теперь появилась возможность, например, перевозок по маршруту Санкт-Петербург – Сочи, где рельеф вносит ограничения в движение большегрузного автотранспорта. Сложнее пока с обеспечением безопасности перевозок прицепов и тарифами на услуги, полагает руководитель службы транспортной логистики ПЭК Магомед Гасанов. Проект закона о контейнерных перевозках, разработанный Минтранс, призван закрыть и эту брешь.

ДРОПШИПИНГ И КОЛЛАБОРАЦИЯ

Вместе с тем все большее влияние на взаимодействие разных видов транспорта в последнее время стали оказывать информационные технологии. На государственном уровне с их помощью можно до некоторой степени влиять на перераспределение грузопотоков между различными видами транспорта. Например, с

учетом весогабаритного и других видов контроля в некоторых случаях оказывается выгоднее доставлять грузы альтернативными видами транспорта или создавать смешанные цепочки перевозок.

Однако на эти процессы влияют также и технологии, которые внедряют в частных компаниях, прежде всего под воздействием тех возможностей, которые открывают интернет вещей и применение функций искусственного интеллекта. Если доставка грузов беспилотниками – это перспектива, то уже сейчас определенный тренд задает, например, складская логистика, где в последние 2 года ускорилось внедрение автоматизированных систем, вплоть до роботизации обработки грузов. Кроме того, происходят глубокие изменения в программном обеспечении ритейла, вызванные необходимостью предоставлять сервисы и организовывать платежи в режиме онлайн.

Как отметил представитель торговой компании, если ранее часть товаров следовала прямыми маршрутами к потребителям, то теперь все больше маршрутов прокладывается по схеме «хаб – последняя миля». Соответственно и логистика делится на складскую и курьерскую, что позволяет оптимизировать и систему хранения продукции, и систему перевозок. В том числе за счет коллаборации (совместного использования складов и транспортных средств) – в основном на последней миле, для снижения издержек при доставке мелких партий товаров. Появление инструментов так называемой совместной логистики заставляет больше внимания уделять взаимодействию различных видов подвижного состава.

Наряду с традиционной доставкой появилась и новая для РФ такая ее форма, как дропшипинг, – это когда посредник продает изделия поставщика, который сам доставляет их покупателю от имени первого. При этом посредник только принимает от покупателя деньги. Цифра стимулировала и развитие логистического аутсорсинга. Правда, здесь (как и при коллаборации и дропшипинге) многое зависит от умения организовать сервисы точно в срок.

Совместная логистика проявляется прежде всего в управлении цепочкой поставок при экспедировании грузов фурами различной грузоподъемности. Пока в нее крайне редко удается встроить другие виды транспорта. Однако уже есть и такой опыт в сегментах транспортировки скоропорта для продовольственного ритейла и щебня для нужд предприятий Росавтодора. В качестве примера можно привести перевозки 200 тыс. т щебенки ООО «Гранит» для автодорожников с организацией хабов на площадках ряда станций, откуда дальнейшая отгрузка выполнялась автотранспортом клиента.

ЦИТАТА

«В сфере содержания и эксплуатации автомобильных дорог наиболее актуальными сегодня считаются так называемые сервисные группы интеллектуальных транспортных систем (ИТС). К ним прежде всего относятся подсистемы кросс-доменной интеграции: управления дорожным движением, содержания дорог и искусственных сооружений, мониторинга первичных событий и др. В частности, это весогабаритный контроль, цель которого – обеспечение сохранности автодорог, учет интенсивности дорожного движения и предоставление статистики, необходимой при проектировании дорожных одежд при ремонте или реконструкции участков автодорог. Еще один сервис – метеомониторинг. Он, кстати, является одним из основных источников данных для управления дорожным движением. Сервис учета интенсивности транспортных потоков используется для уточнения составов асфальтобетона и актуализации транспортных моделей городов. Эти сервисы будут входить в перечень умной дорожной инфраструктуры. Все это оказывает глубокое влияние на логистику».

Максим Давидчук,
руководитель проектного отдела
компании «Восток-М»

Поскольку все это относится к инструментам управленческой логистики, то, по сути, здесь можно говорить о расширении предоставляемых сервисов до уровня 4PL.

Подталкивает к изменению технологический взаимодействия и блокчейн – с учетом перспективы использования смарт-контрактов. На данный момент железная дорога, ритейл и складская логистика развивают автоматизацию с привлечением инструментов блокчейна врозь, поскольку решаются разные задачи. РЖД пока заняты больше технологическими задачами при управлении вагонопотоками, ритейл озабочен оптимизацией идентификации подлинности продукции и цифровизацией отслеживания движения грузов, а складская логистика ограничивается прежде всего оптимизацией документооборота, сопровождающего операции с товарными позициями.

По данным PwC, доли затрат на сбор товаров и сортировку в логистической цепочке составляют соответственно 4 и 6%, на дальние перевозки приходится 37%, а на последнюю милю – 53%. Таким образом, именно этот сегмент все больше определяет общую конфигурацию цепочки поставок. И задача поиска оптимального взаимодействия различных видов транспорта становится особенно актуальной.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ