СНИЗИТЬ ИЗДЕРЖКИ, УДЕРЖАТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОТРАСЛЬ ПРЕТЕРПЕЛА ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ. КОМПАНИИ АКТИВНО ВНЕДРЯЮТ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В СВОЙ БИЗНЕС, МЕНЯЕТСЯ И ПОДХОД К ИЗДЕРЖКАМ. ЕСЛИ РАНЬШЕ ВО ГЛАВУ УГЛА СТАВИЛОСЬ СНИЖЕНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК, ТО СЕГОДНЯ ВСЕ БОРЮТСЯ ЗА ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ. РОМАН РУСАКОВ

Дмитрий Бобров, коммерческий директор Logistic Tools 24, говорит: «Компании реже считают каждый потраченный рубль на ГСМ, а вместо этого усиливают работу по контролю за инцидентами на линии, замеряют результативность водителей по оценкам клиентов, следят за метриками CSI и NPS. Если в 2014 году 80% потенциальных клиентов приходили к нам с целью оптимизации издержек, то в 2024 ситуация полярная: компании работают на свою конкурентоспособность и репутацию, для чего готовы даже повышать себестоимость маршрутов».

По его словам, в ряде регионов ограничение работы GPS мешает контролю за доставками. «Говорить о полной цифровизации процессов в такой ситуации сложно, здесь по-прежнему выручают опытные водители»,— отмечает эксперт.

Александр Крушинский, директор департамента голосовых цифровых технологий компании BSS, говорит, что наиболее динамично в отрасли развиваются направления транспортной аналитики, цифрового документооборота и управления цепями поставок. Наименее цифровизированы складская логистика и инфраструктура малых перевозчиков.

«2023 год ознаменовался ростом интереса к платформенным IT-решениям и переходу от точечной автоматизации к интеграционным проектам. Особенно заметен рост в регионах с высокой концентрацией дистрибуции и логистических узлов, включая Северо-Запад. Ключевые тенденции — переход к сквозной цифровой архитектуре, использование цифровых двойников, интеграция логистики с ERP и BI-системами. Основные барьеры: фрагментированность IT-ландшафта, ограниченный доступ к профильным IT-кадрам и необходимость адаптации решений под b2b-логистику»,— констатирует эксперт.



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

НАИБОЛЕЕ ДИНАМИЧНО В ОТРАСЛИ РАЗВИВАЮТСЯ НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ АНАЛИТИКИ, ЦИФРОВОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА И УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

ТЕНДЕНЦИИ Генеральный директор страхового брокера «Цунами» Андрей Сабитов говорит: «С развитием цифровых услуг в логистике компании активно внедряют новые технологии, включая автоматизированные процессы страхования. По итогам 2023 года цифровое страхование грузоперевозок продолжает уверенно заменять традиционные формы страхования с объявленной стоимостью».

Директор по развитию бизнеса Umbrella IT Алексей Феофанов среди других тенденций отмечает активное внедрение «умных» складов с IoT-датчиками, создание цифровых двойников для моделирования логистических цепочек и AI-алгоритмы для прогнозирования спроса, чтобы оптимизировать ресурсы, снижать затраты на МТО и минимизировать простои.

«Особенно заметен прогресс в сегментах с четкими процессами: управление автопарками через TMS, GPS-трекинг, автоматизация документооборота. Сложнее ситуация в мультимодальных перевозках и таможенном оформлении: бумажные документы и необходимость координации между множеством участников тормозят изменения. Однако и здесь появляются новые проекты, например, блокчейн для отслеживания грузов или единые цифровые платформы для деклараций»,— перечисляет он. Уход западных вендоров заставил искать отечественные аналоги и часть решений уже успешно работает на транспортно-логистических предприятиях, замечает эксперт. «Для масштабирования нужны инвестиции в R&D и кадры — без этого сложно обеспечить хорошие темпы цифровизации, отвечающие запросу рынка. Особенно в свете крупных проектов (МТК «Север–Юг», Восточный полигон), которые потребуют масштабной оцифровки данных. В дальнейшем мы увидим новые решения для прогнозирования логистических рынков на базе big data, более широкое применение беспилотного транспорта, а также цифровые экосистемы для end-to-end управления цепочками»,— рассуждает господин Феофанов.

Виталий Тарасов, генеральный директор компании «СберКорус», говорит, что одним из актуальных цифровых инструментов в отрасли является электронный документооборот в логистике (транспортный ЭДО). Это решение ускоряет процессы транспортировки, снижает издержки и делает логистику прозрачной и управляемой. Электронный документооборот позволяет компаниям оперативно реагировать на изменения в расписании доставки или возникновение проблем на пути следования груза, а также способствует сокращению трат на подготовку и хранение бумажных документов, минимизирует риски потерь данных и ошибки человеческого фактора, которые могут привести к финансовым санкциям. При этом, по данным аналитиков компании «СберКорус», обслуживание одного бумажного документа обходится сейчас в 450 рублей. Это в 45 раз выше, чем обслуживание электронного документа, которое оценивается всего в 10 рублей.

Государство также заинтересовано в цифровизации логистики и активно принимает решения, направленные на ускорение этого процесса. Так, с 2022 года организации и предприниматели могут добровольно перейти на электронные перевозочные документы.

По прогнозам экс-заместителя министра транспорта РФ Дмитрий Баканова, доля электронных перевозочных документов (ЭПД) в транспортной отрасли России может увеличиться до 90% к 2030 году благодаря работе национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог».

НА ЕДИНИЦУ ОБОРУДОВАНИЯ Николай Верховский, директор программ по цифровой трансформации Школы управления «Сколково», констатирует, что внедрение новых технологий позволяет компании повысить производительность на единицу оборудования (транспортное средство, склад, человека) за счет оптимизации загрузки и маршрутов. Согласно исследованию Strategy Partners, около 55% компаний отрасли приступили к реализации стратегий цифровой трансформации к 2020 году, а 80% хотя бы частично перешли на новые бизнес-модели, основанные на цифровых технологиях. Основной рывок начала 2020-х был обусловлен пандемией COVID-19, которая нарушила цепочки поставок и вынудила бизнес активнее внедрять IT-решения для поддержания операций.

«В целом с 2020 по 2025 год цифровая зрелость отрасли значительно выросла. Если в начале периода цифровизация носила точечный характер, то к 2024 году многие процессы (документооборот, мониторинг, взаимодействие с клиентами) переведены в электронный формат. Тем не менее транспортно-логистическая отрасль пока уступает лидерам цифровизации (таким как финансы или телеком) и сталкивается с рядом барьеров, замедляющих изменения»,— указывает господин Верховский.

По данным исследования «Топ-15 технологий транспорта и логистики» Института статистических исследований и экономики знаний (ИСИЭЗ) НИУ ВШЭ, спрос на решения для цифровизации отрасли транспорта и логистики будет расти на 21% в год ежегодно и к 2030 году превысит 626 млрд рублей. Это в семь раз больше, чем в 2020 году.

«По оценкам ряда аналитических агентств (IDC, CNews Analytics и пр.), общий объем рынка IT-решений для логистики и транспорта в 2024 году мог составить 100–120 млрд рублей. Сюда включаются затраты на внедрение TMS/WMS/SCM-систем, телематическое оборудование, разработку цифровых платформ»,— отмечает господин Верховский.

Он добавляет, что точная статистика по регионам часто не публикуется отдельно, но можно ориентироваться на долю СЗФО в общероссийском грузообороте и IT-затратах на него. «По данным Министерства транспорта, доля грузооборота в этом округе составляет 10–12% от общероссийского объема»,— делится эксперт.

Исходя из этой пропорции, можно предположить, что объемы инвестиций в цифру в транспортно-логистической сфере в СЗФО в 2024 году находились в диапазоне 10–15 млрд рублей. Сюда входят крупные логистические хабы (Санкт-Петербург, Ленинградская область) и IT-вложения в порты, железнодорожную инфраструктуру, а также деятельность крупных складских и экспедиторских центров.

Бизнес-эксперт компании Lamacon Иван Глушаков комментирует: «Цифровизация в логистике сосредоточена на операционном уровне: мониторинге грузов в реальном времени, внедрении систем управления транспортом, складом и двором. Главная ценность здесь — ускорение и повышение прозрачности процессов, но очень важна подготовленная почва. Если процессы не стандартизированы и нет понятной системы KPI, серьезных улучшений ждать не стоит. Однако для реально ощутимого экономического эффекта цифровизация должна затронуть фундамент: архитектуру и стратегию развития цепей поставок. Концепция Planning by Design предполагает проектирование оптимизированной цепи с учетом целей бизнеса и возможных сценариев будущего на стратегическом горизонте».

Здесь, полагает эксперт, ключевым инструментом является применение математических двойников цепей поставок, которые позволяют оценивать последствия решений в виртуальной безрисковой среде. Также значимая сложность — это данные, управление доступностью и качеством которых вызывает сложности даже у компаний с высоким уровнем зрелости. «Умение применять методологии заполнения „белых пятен“ и определять необходимый уровень агрегации данных для разных задач — одна из главных компетенций при цифровизации, будь то инхаус-команда или привлеченные консультанты»,— резюмирует господин Глушаков. ■