

Слагаемые успеха для транспорта будущего

ИНТЕГРАЦИЯ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В ЕДИНУЮ СИСТЕМУ – ОДИН ИЗ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ, КОТОРЫЕ РЕАЛИЗУЮТСЯ СЕГОДНЯ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ. НО ЧТОБЫ ПРИЙТИ К КОНЕЧНОМУ РЕЗУЛЬТАТУ, НЕОБХОДИМО ЕЩЕ РЕШИТЬ МНОЖЕСТВО ВОПРОСОВ, КОТОРЫЕ СТОЯТ НА ПУТИ ИЗМЕНЕНИЙ. МЫ СОБРАЛИ ВСЕ СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В БУДУЩЕМ.

ЗАЧЕМ НУЖНА МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТЬ

Сегодня все виды транспорта в РФ стремятся встроиться в единую систему. Частично эти процессы уже сложились и видны в том числе и обычным пользователям транспорта, пассажирам: так, все чаще встречается практика мультимодальных перевозок, когда можно купить билет на поезд и водный транспорт в одном заказе. Теперь к единому знаменателю приводятся большее количество

в одном месте шторм или забастовка, можно проложить путь с помощью другого вида транспорта».

Интеграция различных видов транспорта в единую мультимодальную систему – это не просто тренд, а логичный этап развития глобальной логистики, считает Е. Сталь.

Интеграция возможна, уточняет М. Якимов, в первую очередь через создание единого информационного пространства, в котором бы присутствовали все виды транспорта,

ИНТЕГРАЦИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В ЕДИНУЮ МУЛЬТИМОДАЛЬНУЮ СИСТЕМУ – ЭТО НЕ ПРОСТО ТРЕНД, А ЛОГИЧНЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

процессов – перевозка должна быть бесшовной, комфортной для пользователя (будь то пассажирские или грузовые перевозки), экономически выгодной.

«При интеграции различных видов транспорта друг с другом основная задача состоит в том, чтобы сделать эту интеграцию, пересадку или перевалку груза абсолютно безболезненной, а весь процесс транспортировки пассажира или груза бесшовным и непрерывным во времени», – комментирует член общественного совета при Ространснадзоре Михаил Якимов.

Среди всех причин высказаться за интеграцию чаще эксперты называют все же экономическую составляющую.

Евгений Сталь, соучредитель MOVERS GROUP, эксперт по международной логистике и ВЭД, пояснил, что от комбинирования маршрутов выигрывают все участники перевозки: «Интеграция нужна для того, чтобы мы могли легко комбинировать маршруты: например, основную часть пути груз идет морем (дешево), потом его быстро перегружают на поезд (надежно), а в городе забирает небольшая фура (гибко). В итоге выигрывают все: цена для конечного покупателя снижается, а риски нивелируются. Если

их маршруты, пути следования, а также возможность отслеживания каждого пассажира и каждого килограмма груза.

Собственно, именно эта деталь общего паззла под названием «единая мультимодальная транспортная система» вытаскивается сейчас. М. Якимов отмечает, что именно информационные системы сегодня переживают бум своего развития, идущий в ногу с развитием информационных технологий.

В образе будущего для единой транспортной системы – такие подходы, когда грузоотправитель и грузополучатель могут быть в какой-то мере выключены из процесса построения цепочки передвижения: им будет неважно, какой вид транспорта на отдельных участках логистической цепочки будет задействован в перемещении необходимого им груза.

«Вид транспорта будет выбираться автоматически, исходя из текущих условий и ситуации на дороге и пути следования», – заключил М. Якимов.

КАКОЙ ТРАНСПОРТ ГОТОВ БОЛЬШЕ

Ключевые факторы готовности транспорта войти в единую систему называет Константин Игнатенко, сооснователь, директор по продуктам

и развитию платформы Roolz: это техническая совместимость (наличие единых стандартов и цифровых платформ для обмена данными), инфраструктура (развитая сеть терминалов, мультимодальных узлов и логистических центров), регуляторная поддержка (нормативные акты, стимулирующие взаимодействие операторов), экономическая целесообразность (снижение издержек и повышение эффективности перевозок).

«Если говорить о готовности конкретных видов транспорта, то сегодня наиболее продвинутыми можно считать железнодорожный и морской сегменты – они уже имеют развитые цифровые системы и отработанные механизмы взаимодействия с участниками рынка, госсервисами. В меньшей степени к интеграции готов автомобильный транспорт. Именно с ним, на мой взгляд, будет сложнее всего. Рынок автоперевозок в России фрагментирован и состоит преимущественно из небольших компаний и индивидуальных предпринимателей. Такая структура существенно осложняет внедрение единых стандартов, цифровых решений и протоколов обмена данными», – прокомментировал эксперт.

Со стороны потребителей услуг выступил глава компании «Империя цветов» Аблайхан Аяпов. По его мнению, наиболее цифровизованной и технологически готовой остается железная дорога – примерно 70% процессов уже автоматизировано, включая планирование маршрутов, документооборот и отслеживание грузов. «Автотранспорт – около 50%, авиация – около 40%, а водный транспорт – едва 30%, и то в основном за счет крупных портов», – заключает он.

Е. Сталь назвал наиболее приспособленными к процессу интеграции контейнерные перевозки: «Готовность к интеграции зависит от универсальности. Грубо говоря, насколько легко ваш груз может «пересесть» из одного транспорта в

другой. Унификация грузовой единицы – стандартного контейнера сделала их основой мультимодальности. Товар, загруженный в контейнер в стране-отправителе, может быть доставлен в пункт назначения с минимальными промежуточными операциями. Это резко снижает риски повреждения, потери и временные издержки. Морской и железнодорожный транспорт тут давно идут рука об руку».

Вопросы к цифре

Среди вызовов для построения единой мультимодальной системы транспорта эксперты называют: необходимость больших инвестиций в инфраструктуру и цифровизацию, неготовность бизнеса автоматизировать и оцифровывать процессы в целом, сложности координации работы между операторами и регуляторами, несовместимость информационных систем разных компаний, необходимость преодоления административных и технологических барьеров между разными видами транспорта.

«Согласование документов, таможенные процедуры и простои в узловых хабах могут сводить на нет первоначальные преимущества. Груз может неделями ждать в портах или на границах, пока его документы «пересаживают» с корабля на поезд», – напомнил Е. Сталь. Крупные игроки могут справиться с этим и предложить быстрый сервис, а вот

небольшие компании, скорее, здесь проиграют.

Как мы видим, большинство причин, тормозящих создание единого пространства для всех видов транспорта, связаны с цифрой.

Подвижки здесь есть – например, Минцифры и Минтранс РФ разрабатывают Национальную цифровую транспортно-логистическую платформу (НЦТЛП) «ГосЛог». С 1 сентября 2026 года участники грузоперевозок должны будут перейти на электронные документы, связанные с перевозками через ГИС ЭПД. Цифровизация должна быть распространена на следующие типы документов: экспедиторские документы (складская расписка, поручение экспедитору, экспедиторская расписка и др.), транспортная накладная и иные документы для автомобильного наземного транспорта (электронные наряд-заказы, заявки, сопроводительные ведомости, путевые листы, договоры фрахтования), грузовая накладная для авиаперевозок, транспортная железнодорожная накладная. Предполагается, что будут определены исключения и некоторые документы смогут сохранить свой бумажный вариант, но основной курс все же – «уйти в цифру».

При этом готовность именно к цифровой трансформации документооборота у части рынка вызывает вопросы. Так, заместитель генерального директора по коммерчес-

кой деятельности «Москва Карго» (грузовой авиационный терминал и основной хэндлинговый оператор Международного аэропорта Шереметьево) Елена Ермакова на недавнем TransRussia Summit говорила о том, что ключевое условие обеспечения электронного обмена грузосопроводительными документами – соответствующий уровень цифровизации всех участников логистической цепочки. Разница этих уровней может стать препятствием для внедрения грузовых накладных авиационного транспорта и работы с ними через ГИС ЭПД. Эксперт уточнила, что региональные аэропорты в России уже формируют мнение о том, что для авиации нововведения с 1 сентября преждевременны, хотя сам процесс цифровизации для авиации – не в новинку. Еще в 2010 году IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта) разработала и ввела электронную авианакладную (e-AWB), с 2019 года документ стал основным для всех грузовых авиаперевозок. Им пользуются крупнейшие авиакомпании и грузовые хабы. К 2021 году распространение e-AWB достигло в мире 71,3%. Однако этот порог цифровизации оказался пределом.

«Во всем мире, так же, как и в России, есть региональные аэропорты, которые не могут обеспечить нужной технической оснащенности, гарантировать готовность всех



участников к работе с электронной накладной», – обозначила проблему специалист.

Для таких случаев IATA сделала исключение и разрешила сохранить бумажный документооборот. По мнению Е. Ермаковой, при введении электронного документооборота с 1 сентября 2026 года тоже следует частично сохранить бумажный документооборот.

Ключевые факторы готовности транспорта войти в единую систему: техническая совместимость, инфраструктура, регуляторная поддержка, экономическая целесообразность

Со стороны участников разработки цифровых обновлений настрой другой – если оставить возможности работать с бумажным документооборотом, то перехода к цифровизации не случится, уверена директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Полина Давыдова. Она уточняет: региональные аэропорты предупреждают, что отстают от крупного бизнеса в уровне цифровизации. Но путь видится в помощи крупного бизнеса небольшому региональному.

По словам П. Давыдовой, для начала работы с электронными документами больших вложений не требуется. «Компания должна работать хотя бы в 1С. Мне кажется, практически у каждой компании сейчас есть возможность работать там. Если установлена 1С, то достаточно доработать немного свою систему и работать с электронными документами в электронном виде».

П. Давыдова отмечает также, что у выхода авиации к работе в новых условиях есть дополнительные сложности из-за того, что определенный цифровой путь сегмент уже прошел: «Наша задача сделать так, чтобы авиакомпания не парализовалась при работе с ГИС ЭПД. Задача на ближайшие 10 месяцев – создать такой формат, в котором авиационная отрасль может спокойно существовать, работая на внешних фронтах».

... И НАДЕЖДЫ НА ИНФРАСТРУКТУРУ

Инфраструктура – еще одна из главных головных болей для развития мультимодальных транспортных систем.

«Чтобы система стала по-настоящему единой, нужно прокачивать стыковочные узлы. Ключевые задачи – это модернизация терминалов, увеличение пропускной способности пограничных пунктов и развитие

дорожной сети, которая обеспечивает критически важную «последнюю милю» доставки», – заметил Е. Сталь.

Того же мнения придерживается К. Игнатенко. Он уточнил, что развитие инфраструктуры – базовое условие того, чтобы цифра заработала по-настоящему: «Цифровизация должна идти параллельно с развитием физической инфраструктуры –

мультимодальных транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Именно они обеспечивают стыковку разных видов транспорта, превращаясь в ключевые точки пересечения потоков данных и грузов. Без таких узлов цифровая интеграция останется виртуальной».

Среди составляющих эффективной работы единой транспортной системы также стоит отметить разработку нормативной базы и учет человеческого фактора.

Власти поддерживают идею создания мультимодальных логистических центров, которые могли бы стать своего рода едиными окнами для связи разных видов транспорта. Так, говорится о создании речных хабов, которые могли помочь сосредоточить грузы на реке, закрепить грузовую базу, а речным портам это помогло бы обрести инфраструктуру для дальнейшего движения грузов. Так, соединяться могут река, железная дорога, автотранспорт. «Эти три составляющие позволят нам перевозить по реке те грузы на дальние расстояния, которые грузовладельцы сочтут экономически выгодными», – говорил на Транспортной неделе – 2024 заместитель главы Минтранса РФ Александр Пошивай.

В Росморречфлоте поддерживают идею создания речных хабов, считая, что закрепление грузовой базы на реках с их помощью также поможет привлечь инвестиции в обновление инфраструктуры – портов, причалов.

Глава Росморречфлота Андрей Тарасенко на том же мероприятии Транспортной недели говорил, что грузовую базу речных перевозок с помощью создания речных хабов можно будет увеличить на 30–40%. По каждому бассейну определили порт, где будет сосредоточен груз, в Росморречфлоте анонсировали

создание хабов в Якутии (Нижний Бестях), в Иркутской области (Усть-Кут), в районе Татищевского уширения канала им. Москвы (г. Дмитров) и т. д. Все они находятся на разных стадиях готовности, а значит, сроки, когда инфраструктура будет полностью готова обеспечивать мультимодальность, – понятие растяжимое. Например, в октябре появилась информация о завершении первого этапа строительства грузового терминала Нижний Бестях (Якутия): текущая мощность терминала позволяет переваливать до 200 тысяч тонн грузов. Создана причальная и береговая инфраструктура. Введены 8,2 км железнодорожных подъездных путей от станции Нижний Бестях до территории терминала. Функционирует локомотивное депо для обслуживания маневровых локомотивов. Мощность железнодорожной инфраструктуры позволяет принимать и перерабатывать более 700 тысяч тонн грузов круглогодично, сообщало Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).

Летом стало известно о начале реализации проекта по созданию мультимодального логистического центра на базе Осетровского речного порта в Усть-Куте. По данным Росморречфлота, в 2026 году будет разработан детальный мастер-план проекта. В планах и модернизация портовой и береговой инфраструктуры.

Первым заработавшим речным хабом считается уже запущенный в работу Свяжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (СММАЦ) в Республике Татарстан. Отметим, что на текущий момент есть несколько логистических комплексов, которые должны заработать на территории РТ: в Нижнекамском районе, в Агрызе и Буинске.

Подводя итоги, следует сказать, что интеграция всех видов транспорта – процесс, который займет десятилетие: слишком много проектов еще в стадии разработок или на этапе пилотов. Но пройти этот путь надо, сходятся во мнениях опрошенные эксперты (и аналитики, и участники рынка). «Если Россия хочет укрепить внутреннюю логистику и повысить экспортную устойчивость, единой мультимодальной системы не избежать. Те, кто первыми адаптируются к этой логике, получат стратегическое преимущество», – резюмировал А. Япов.

Полина Карпович 