

Цифровые инструменты внешнеторговой логистики в 2024 году: проблемы и решения

*Кирилл Сергеевич ГУЩИН,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
аспирант, Мировая экономика,
e-mail: kir05091998@gmail.com*

УДК: 339.5; ББК: 65.428; Jel: Q27
DOI: 10.24412/2072-8042-2024-10-126-134

Аннотация

Статья рассматривает негативное влияние западных санкционных ограничений на автоматизацию процессов в российских логистических системах. Автор подчёркивает, что уход ключевых игроков с рынка программного обеспечения, направленного на повышение эффективности грузопотоков и транспортных цепочек, не прошел бесследно. В статье на примерах разбирается текущая ситуация с «цифрой», проблемы и недоработки отечественных предложений и пути налаживания ситуации.

Ключевые слова: транспортная логистика, цепочки поставок, транспортная инфраструктура, мировая экономика, санкционные ограничения, импортозамещение, информационные технологии, цифровая логистика.

Digital Tools for Foreign Trade Logistics in 2024: Challenges and Solutions

*Kirill Sergeevich GUSHCHIN,
Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorob'evskoe shosse, 6A),
Postgraduate student, World Economy, e-mail: kir05091998@gmail.com*

Abstract

The article examines the negative impact of Western sanctions on the automation of Russian logistics systems. The author emphasizes that the exit of key players from the software market aimed at improving the efficiency of cargo flows and transport chains has had implications for it. The article uses examples to analyze the current digitalization, challenges and weaknesses of domestic proposals and ways to address them.

Keywords: transport logistics, supply chains, transport infrastructure, global economy, sanctions, import substitution, information technology, digital logistics.



Логистика включает в себя не только транспортировку грузов, но и закупку, продажу и хранение товаров, управление финансовыми потоками, а также обмен информацией. Для эффективной работы на современном рынке необходимо использовать цифровые средства связи. Сложно представить себе компании, которые откажутся от электронной почты или цифрового документооборота, так как они обеспечивают удобство и надежность. Финансовые операции также проводятся в основном онлайн. Некоторые компании продолжают работать «по старинке», используя бумажные накладные и устаревшие методы учета и хранения, что объясняется инертностью мышления персонала и стремлением сэкономить на цифровых инструментах. В условиях динамических изменений внешней среды, исследования и налаживания деловых контактов на новых направлениях международной торговли (Азия, Ближний Восток, Латинская Америка), использование устаревшего бумажного материального оборота информации будет лишать отечественные компании конкурентных преимуществ, в отдельных случаях, как при подачи таможенной декларации на товары, использование и подача документа в материальной форме – невозможна. В следствии чего, возникает актуальное направление исследований – исследования качества функционала и качества организации информационного обмена в логистике[1].

С учетом того, что информационный обмен, в том числе, обеспечивает процессы планирования логистической деятельности, а именно сбор аналитической информации, формирование результатов анализа на ее основе и последующего использования выводов по результатам анализа для формирования уже управленческих решений, то недостаточно гармонизированный, защищенный информационный обмен, может стать причиной некорректного планирования процессов, то есть на самом начальном этапе план будет содержать ошибки, снижающие экономическую эффективность его реализации.

Предпринимательская деятельность предполагает свободу действий на свой страх и риск, поэтому каждая компания имеет право самостоятельно определять необходимый уровень автоматизации. Основными мотивами к автоматизации организации цепочек поставок являются желание повысить конкурентоспособность предприятия, стремление актуализировать бизнес-процессы согласно действующему законодательству и общая цифровизация в данной сфере и экономике в целом [2].

Во-первых, если конкуренты оптимизируют хранение, закупки и цепочки поставок за счет автоматизации, то их себестоимость продукции снижается до уровня, которого невозможно достичь только ручным трудом. Это ослабляет позицию компании, усложняет конкуренцию и создает финансовые риски. Поэтому самые успешные игроки рынка ищут баланс: определяют, какие процессы целесообразно автоматизировать, и заменяют ручной труд цифровыми инструментами. Автоматизация позволяет повысить производительность и точность.



Во-вторых, электронный документ становится обязательным для многих операций. Законы подстраиваются под эту практику: многие перевозочные документы уже обязательно составляются в электронном виде. Также существуют предприятия, с которыми невозможно сотрудничать без внедрения определенных систем автоматизации.

В-третьих, логистика связана с другими бизнес-процессами, которые также оцифровываются. Электронная коммерция или роботизированное производство невозможно совместить со «старомодной» логистикой без использования цифровых платформ.

Главной проблемой на пути к эффективному внедрению цифровых логистических систем в российских предприятиях является отсутствие стоящих предложений на рынке. Продукт, предлагаемый отечественными производителями, зачастую оставляет желать лучшего, а большая часть иностранных конкурентов в сфере ушла с рынка в 2022 году, наряду с другими международными компаниями под влиянием санкционного давления. Наиболее популярными и отточенными системами являлись «SAP Warehouse Management» и «Oracle Order Management», которые в настоящий момент не работают на территории России. Ближе всего к успеху зарубежных коллег подошла компания 1С, со своим продуктом «1С: Склад».

Для удобства и наглядной демонстрации процесса перехода возьмем для рассмотрения конкретного 4PL-оператора на российском рынке – компанию ООО «РУЛОГ», администрирующую цепочку поставок для сети ресторанов быстрого питания «Вкусно и Точка», а также некоторых других сетей. До перехода компания ООО «РУЛОГ» входила в иностранную группу компаний ХАВИ Логистикс, разработавшей специализированное программное обеспечение для организации логистики, которое удовлетворяло их потребностям при организации грузопотоков и учитывало специфику работы с основным клиентом – компанией Макдоналдс. На рисунках 1-3 представлены снимки экрана из программы ILOS – WMS-системы для размещения заявок на вывозы и приходы грузов на и со складов, мониторинга текущих стоков, отслеживания расхода продукции, установки тайм-слотов погрузок и выгрузок на складах, а также базового анализа и прогнозирования спроса, для увеличения эффективности всей цепочки поставок. Все вышеперечисленные функции и свойства данной программы позволяют минимизировать риски нехватки продукции на стоках и с удобством и уверенностью планировать дальнейшее снабжение распределительных центров компании и непосредственно предприятий быстрого обслуживания. Вся информация хранится на сервере компании, доступна для любого уполномоченного сотрудника для ознакомления или редактирования. Для кооперации с подрядчиками и удобства в передаче информации также отлажена выгрузка необходимой информации в наиболее широко используемых форматах – таблицы (.xlsx) для списка отгрузок для перевозчиков для планирования транспорта, текстовые документы (.doc, .pdf) для заявок и заказов поставщикам продукции.

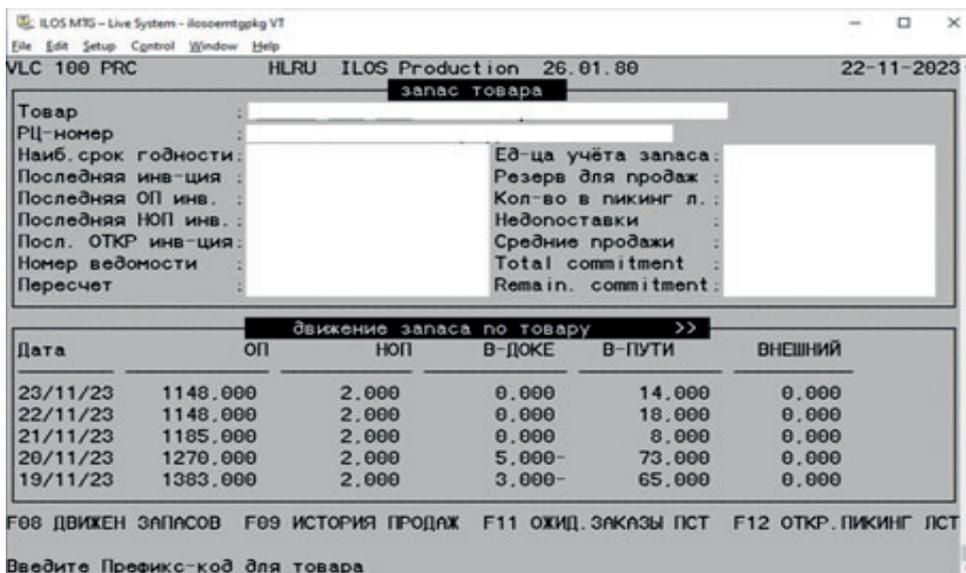


Рис. 1. Экран проверки количества товаров на выбранном складе.
 Fig. 1. The screen for checking the quantity of goods in the selected warehouse.
 Источник: подготовлено автором.

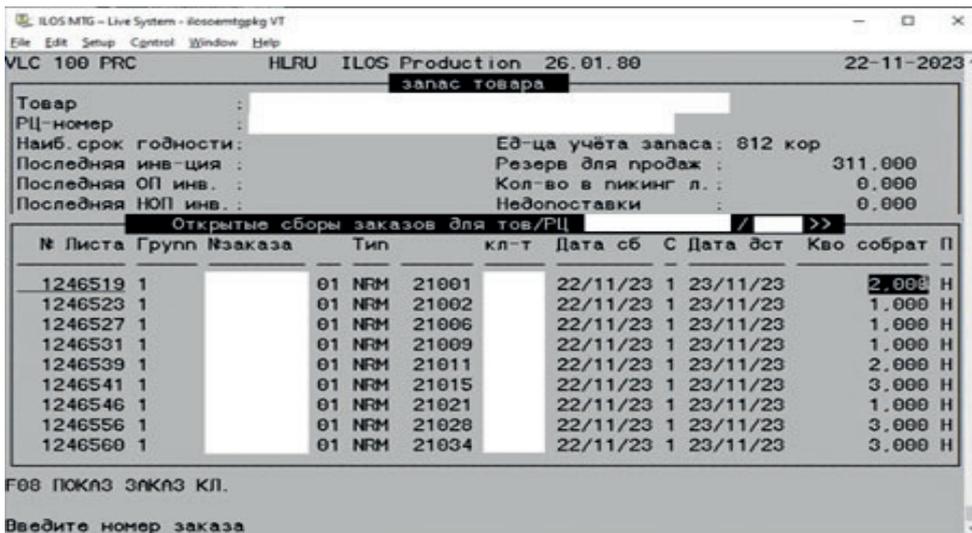


Рис. 2. Экран проверки списка заказов для снабжения предприятий быстрого обслуживания (ресторанов).
 Fig. 2. The screen for checking the list of orders for the supply of fast food enterprises (restaurants).
 Источник: подготовлено автором.



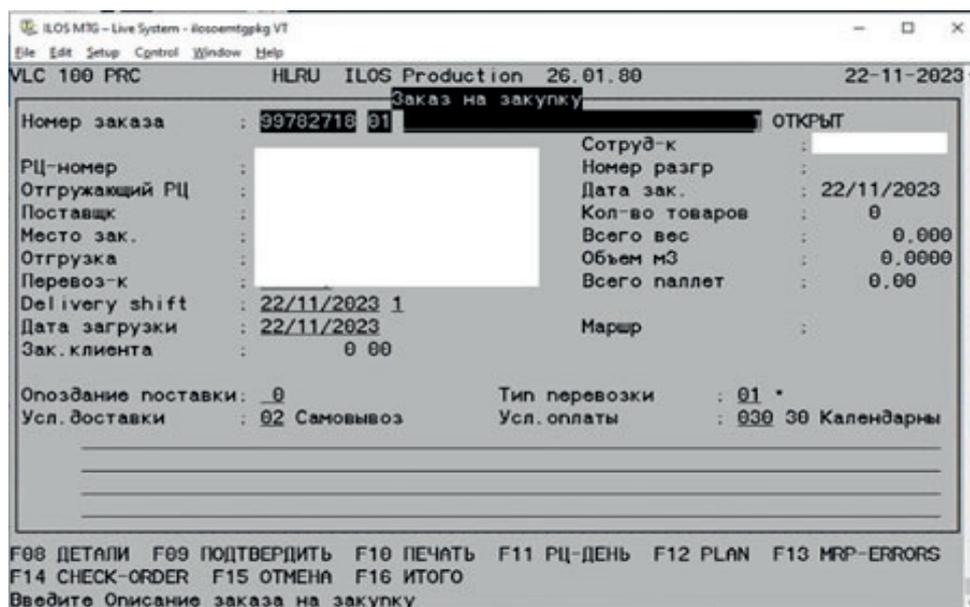


Рис. 3. Экран создания заказа на вывоз продукции.

Fig. 3. The screen for creating an order for the export of products.

Источник: подготовлено автором.

Данная система проверена временем и функционирует практически безотказно, однако в связи с западными санкциями и уходом иностранных компаний с рынка России, компания ХАВИ Логистикс так же ушла, забрав с собой право на пользование данным программным обеспечением. Компания ООО «РУЛОГ», как и другие логистические операторы, была фактически вынуждена перенастраиваться на работу с продуктами 1С и LEAD – лидеров российского рынка ERP и WMS систем.

На рисунках представлены снимки экрана из программ 1С:ERP и Lead:WMS, демонстрирующие интерфейс программ. Данные складские решения обладают более красочным и интуитивно-понятным дизайном, присутствуют инструменты фильтров, сортировки, списка.

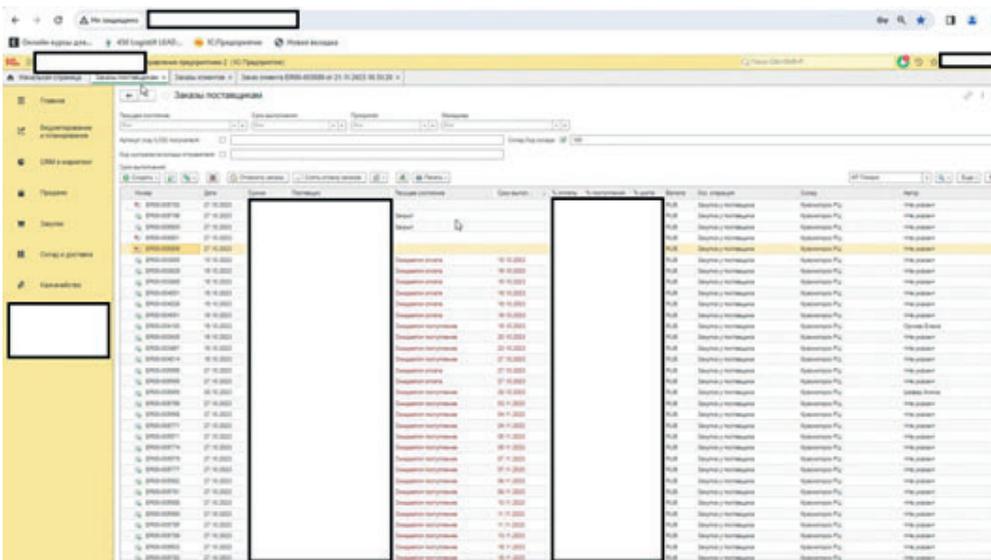


Рис. 4. Экран реестра заказов от поставщиков на РЦ
Fig. 4. The screen of the register of orders from suppliers at the RC
Источник: подготовлено автором

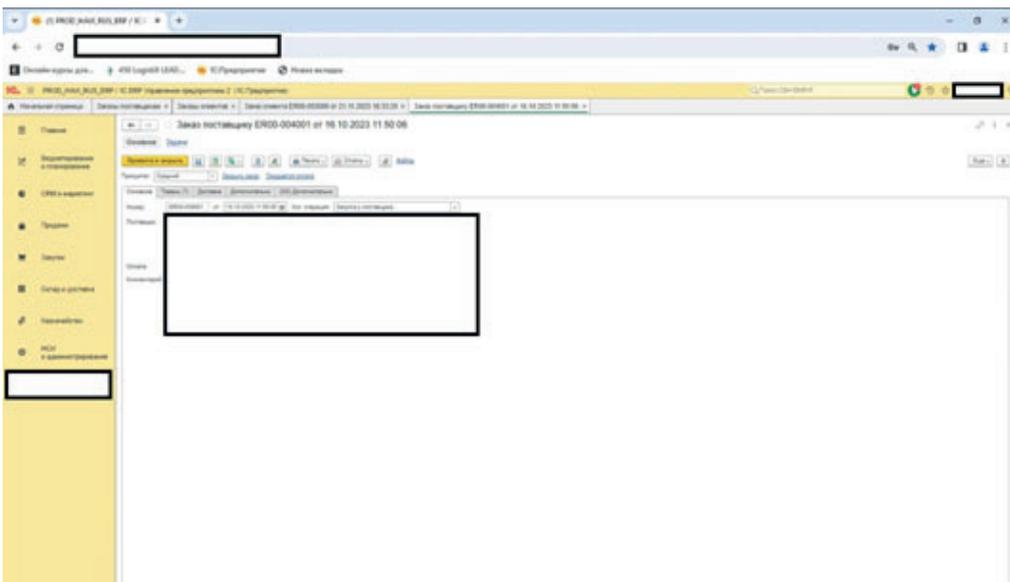


Рис. 5. Экран создания заказа для перемещения продукции от поставщика на РЦ.
Fig. 5. The order creation screen for moving products from the supplier to the RC.
Источник: подготовлено автором.



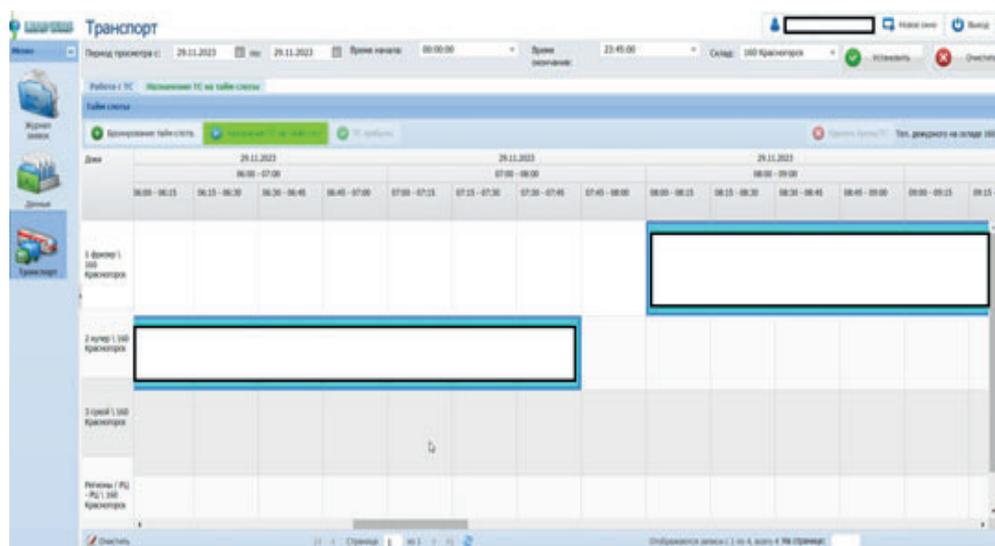


Рис. 6. Экран LEAD: WMS с временными слотами на погрузку-выгрузку на РЦ

Fig. 6. LEAD screen: WMS with time slots for loading and unloading at the RC

Источник: подготовлено автором.

Что же касается функционала данных систем, то по сравнению с предшественником, связывавшим между собой работу складов и работу транспорта, автоматическая интеграция между процессами практически отсутствует. Также, с учетом того, что две данные системы являются продуктами разных компаний, взаимная интеграция даже их двоих затруднена, в связи с чем работа специалистов, ответственных за размещение заказов и прогнозирование потребления и приходов удваивается – информацию приходится вносить вручную поочередно в обе программы.

Временными проблемами является также урезанный функционал, который, впрочем, постепенно дополняется новыми возможностями, такими как автоматический анализ потребления и уведомление о критических показателях стоков, а также нестабильная работа систем. Плюсом также является серверное размещение баз данных, что позволяет пользователям подключаться к работе удаленно и в любое время.

Подводя итог хочется сказать, что несмотря на активное развитие отечественной IT-индустрии и рост общего уровня квалификации среди разработчиков в стране, отечественные системы находятся в положении нагоняющего. В условиях отсутствия спроса на отечественный софт и засилье иностранных агентов на рынке WMS и ERP систем, данная отрасль стагнировала к наступлению момента решительной необходимости оказалась не готова поддержать российские организации. Это касается не только внутреннего рынка и производства.

Согласно прогнозам аналитического бюро Ideco, к 2025 году импортозаместить программное обеспечение в России смогут лишь 60% российских компаний [5]. Несмотря на занимаемые важные позиции в мировой торговле и в структуре мировой экономики, на информационные технологии приходится лишь небольшой сегмент в ВВП страны. Хорошо представлены и поддерживаются отечественные продукты в сфере информационной безопасности, однако комплексные решения в сфере автоматизации, планирования и производства, а также финансового учета, зачастую сильно отличаются от западных аналогов, привычных большинству корпоративных пользователей. В том числе и из-за этой непохожести процесс перехода на отечественное ПО может затянуться вплоть до 2030 года [5].

Для качественной цифровизации внешнеторговых логистических систем в России также необходимо внедрение софта нового уровня, способного обеспечить автоматизацию и оптимизацию процессов. Также важно активно участвовать в интеграции в формате БРИКС для создания цифровых платформ, которые будут способствовать более эффективному взаимодействию между странами. Российским компаниям следует также активно развивать экспорт собственного софта для логистических систем. Наконец, необходимо повышение культуры использования цифровых технологий в логистике, чтобы все участники рынка осознали преимущества цифровизации и были готовы к ее внедрению. Учитывая транзитный потенциал России, и реализуемые инфраструктурные проекты (автодорога Западная Европа-Западный Китай), возрастает необходимость развития и совершенствования отечественных разработок программного обеспечения, обслуживающих данную транзитную инфраструктуру[3].

На основе представленных данных, возможно обосновать следующие направления совершенствования информационного обмена и информационных технологий в международной логистике:

1. Необходима разработка отечественного программного обеспечения, не только для замещения программного обеспечения на отечественном рынке, но и для экспансии российского программного обеспечения на рынки дружественных стран, где российское программное обеспечение будет успешно конкурировать с зарубежным, постепенно вытесняя его с рынков дружественных стран, замещая его тем самым. Примерами успешного отечественного программного обеспечения, может служить программное обеспечение Лаборатории Касперского[4].

2. Необходима стандартизация программного обеспечения и унификация законодательства в области информационных технологий с партнерами по БРИКС, именно рынок БРИКС представляется более перспективным для экспансии российского программного обеспечения.

Научная новизна данного исследования состоит в комплексном анализе проблем применения информационных технологий в логистических системах, в условиях санкционных ограничений недружественных стран. Предложены направле-



ния совершенствования информационного обмена и информационных технологий в отечественной логистике.

Автором в формате подготовки диссертации, будет продолжены исследования конъюнктуры рынка специализированного программного обеспечения и проблем разработки и применения отечественного программного обеспечения.

ИСТОЧНИКИ:

1. Люханова С. В. Цифровая трансформация транспортной отрасли: федеральный и региональный аспект // Маркетинг и логистика. – 2022. – № 1(39). – С. 41-52 @@ Lyuxanova S. V. Cifrovaya transformaciya transportnoj otrasli: federal'ny'j i regional'ny'j aspekt // Marketing i logistika. – 2022. – № 1(39). – S. 41-52.

2. Худжатов М. Б. Развитие финансовой логистики в России в санкционных условиях // Маркетинг и логистика. – 2023. – № 3(47). – С. 39-47 @@ Xudzhatov M. B. Razvitie finansovoj logistiki v Rossii v sankcionny`x usloviyax // Marketing i logistika. – 2023. – № 3(47). – S. 39-47.

3. Худжатов М. Б. Актуальные проблемы применения таможенной процедуры таможенного транзита // Маркетинг и логистика. – 2018. – № 3(17). – С. 113-122 @@ Xudzhatov M. B. Aktual'ny'e problemy` primeneniya tamozhennoj procedury` tamozhennogo tranzita // Marketing i logistika. – 2018. – № 3(17). – S. 113-122.

4. Тебекин А. В. Возможности повышения эффективности предоставления услуг систем логистического сервиса (1PL - 5PL) в результате внедрения цифровых технологий // Маркетинг и логистика. – 2021. – № 1(33). – С. 63-72 @@ Tebekin A. V. Vozmozhnosti povu`sheniya e`ffektivnosti predostavleniya uslug sistem logisticheskogo servisa (1PL - 5PL) v rezul'tate vnedreniya cifrovu`x tehnologij // Marketing i logistika. – 2021. – № 1(33). – S. 63-72.

5. Импортозамещение софта в госсекторе идет на ура, а частный бизнес не торопится // LOGIRUS - Логистика в России @@ Importozameshhenie softa v gossektore idet na ura, a chastny`j biznes ne toropitsya // LOGIRUS - Logistika v Rossii. URL: https://logirus.ru/news/infrastructure/importozameshchenie_softa_v_gossektore_idet_na_ura-_a_chastnyy_biznes_ne_toropitsya.html (дата обращения: 20.05.2024).

