

ПРОБЛЕМЫ ЛИДЕРСТВА В ЛОГИСТИКЕ

НА ПРИМЕРЕ РОССИИ, США И КИТАЯ В АСПЕКТЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Сергей Сахаровский,
аспирант экономического факультета,
Московский государственный университет им. Ломоносова

Аннотация. В статье рассматриваются текущие проблемы эффективности логистики в рамках США, Китая и России. Представлены основные тенденции развития логистики и морской торговли в данных странах. На основе выявленных трендов предлагаются возможные пути решения данных проблем.

Ключевые слова. Логистика, международные морские перевозки, морской транспорт, грузы, мировой рынок, государственное регулирование логистики.

ANNOTATION. The article discusses the key problems of current logistics performance in the case USA, China and Russia. It shows the basic trends of logistics and sea trade development in the countries. Based on the key findings there are suggested possible solutions to these problems.

KEY WORDS. Logistics, international sea delivery, sea transport, freight, global market, government logistics regulation.

Введение

На протяжении последних 30 лет мировая экономика пережила становление таких терминов, как логистика, глобализация и прямые иностранные инвестиции в их современном понимании. Вместе с этим за три десятилетия мировая экономика выросла более чем в 3 раза, с 22,595 трлн долл. США в 1990 году до 75,845 трлн долл. США в 2016 году¹. Прогнозируется, что мировой ВВП в 2017 году достигнет 79,43 млрд долл. США².

За годы исследований прямые иностранные инвестиции были признаны драйвером экономического роста, глобализация – необратимым процессом, а логистика – важнейшим элементом конкурентной борьбы и показателем уровня развития экономических отношений в обществе. Примечательно, что

развитие современной логистики открыло новые качественные горизонты для ведения бизнеса и развития уровня жизни общества.

Мировой опыт свидетельствует о том, что эффективность экономики напрямую зависит от уровня развития логистической инфраструктуры. В схеме взаимодействия «государство – бизнес – наука» роль логистики со временем будет только усиливаться. В последние годы в западных источниках и ряде недавних отечественных публикаций стало фигурировать новое понятие – «логистическая экосистема». Оно характеризует отношения субъектов и объектов логистики, информационных технологий и Интернета вещей.

Попытки увязать логистику на уровне национальной экосистемы приводят исследователей к примечательным выводам. Так, лидерство стран в показате-

лях эффективности логистики по ряду ключевых факторов сильно коррелирует с общим экономическим положением страны и развитием уровня жизни общества в целом. Проблемы лидерства стран в современной логистике становятся все более очевидными как для политиков, так и для бизнеса. Недавно президент США Дональд Трамп представил массивную программу модернизации логистической инфраструктуры страны на 1,5 трлн долл. США³. Ее масштабы сравнимы с годовым ВВП России в номинальном значении. Потенциальный эффект от такого объема инвестиций очевиден даже неподготовленному в экономическом плане человеку.

Вопросы лидерства

В течение нескольких лет объем мировой торговли сокращается вслед за

¹ Статистика ВТО. Мировой ВВП в текущих ценах. 02/2018 URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

² Статистика МВФ. Прогноз ВВП в текущих ценах. 02/2018 URL: <http://www.imf.org>

³ CNN. 11.02.2018. URL: <http://money.cnn.com/2018/02/11/news/economy/trump-infrastructure-plan-details>

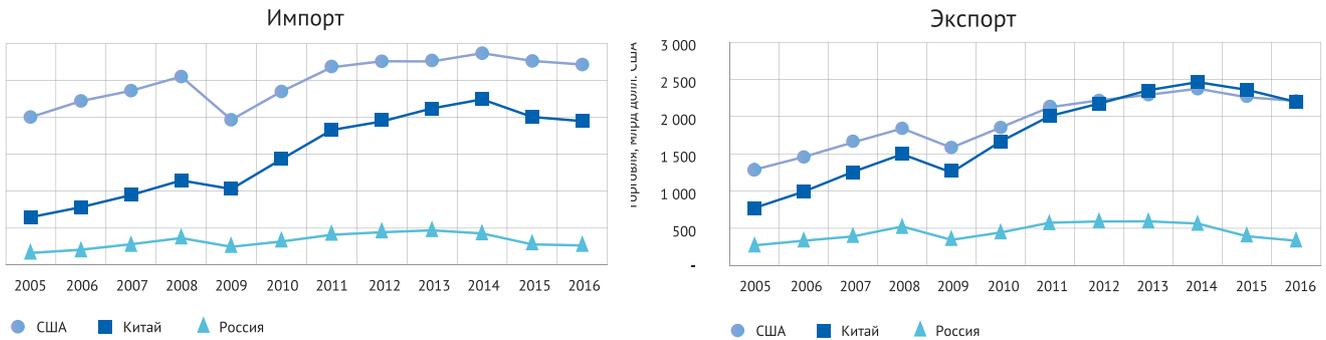


Рисунок 1. Внешняя торговля России в сравнении с лидерами, 2005 – 2016 гг.
Источник: составлено по данным UNCTAD

падением мирового ВВП в 2014 году. Тем не менее октябрьский прогноз МВФ относительно восстановления и роста мировой экономики в 2017 году находит свое подтверждение в недавних отчетах, тем самым мировой ВВП обновил свой исторический максимум. Более того, уже в 2018 году ожидается рост мировой экономики на 4%.

Безусловными лидерами по объемам ВВП и мировой торговли остаются Китай, США, Германия, на которые приходится около 30% мирового экспорта, или в абсолютном значении более 6 трлн долл. США. Россия, к сожалению, не входит в первую десятку по данному показателю. Напротив, объемы внешней торговли товарами и услугами нашей страны неуклонно сокращаются. При этом общий объем экспорта стран с переходной экономикой в 2016 году сократился на 15%.

Очевидно, что общее состояние мировой экономики и ухудшившееся состояние экспорта стран с переходной экономикой негативно влияют на рост объема международных перевозок. Так, среднегодовой рост международной морской торговли в последние сорок лет оставался на уровне 3%, пошатнувшись в 2015 году (1,8%), но выровнявшись в конце 2016 года (2,6%)⁴. Всего в 2016 году было перевезено морем порядка 10,3 млрд т грузов. До 80% (в денежном выражении около 70%) грузов мировой торговли обслуживается морем. При этом морской флот не только обеспечивает связь регионов мира в

аспекте международной торговли, но и является источником средств для существования миллионов людей.

По мнению экспертов UNCTAD, специализация стран в отдельных нишах морских перевозок в дальнейшем будет усиливаться. Многие страны, в том числе развивающиеся получают преимущества при дальнейшей специализации в строительстве, владении, регистрации, эксплуатации или утилизации требует четкого понимания на уровне принятия политических решений. В такой ситуации политикам придется выбирать между глубокой специализацией по средствам защиты отечественной отрасли и улучшением конкурентоспособности в торговле за счет лучшей транспортной связанности и снижения торговых издержек.

Как было отмечено выше, отрасль морских перевозок обслуживает большую часть мировой торговли. Это дает основания предполагать, что для многих стран степень развития и эффективности логистики будет коррелировать с общим уровнем развития международной торговли, в частности, морской. Уже более десяти лет специалисты Всемирного банка (далее – ВБ) составляют рейтинг стран на основе индекса эффективности логистики. Положение страны в данном рейтинге зависит от пяти основных критериев: прозрачность и предсказуемость таможенных процедур, логистическая инфраструктура, международная до-

ставка, логистическая компетенция специалистов, развитие систем отслеживания доставки и своевременность доставки.

В соответствии с ежегодным отчетом ВБ за 2016 год, Россия заняла 99-е место из 160 стран по индексу эффективности логистики, расположившись в рейтинге между Коморскими Островами и Республикой Нигер⁶ (рис. 2).

Двумя годами ранее Россия занимала 90-е место в общем рейтинге. Ухудшение положения, по мнению экспертов, можно объяснить снижением эффективности таможенных процедур, надежностью в области международной доставки, общим состоянием транспортной инфраструктуры, отставанием развития систем отслеживания. Из положительных моментов стоит выделить логистическую компетентность, которая с годами улучшилась в своих значениях.

Сравнивая эффективность логистики России с США и Китаем, можно заметить, что последовательное развитие основных показателей эффективности логистики позволило США войти в десятку стран по данному показателю, а Китай удерживает позиции в первой тридцатке. Лидерские позиции США в большей мере проявляются в системах отслеживания и контроля движения грузов (4,20), своевременности поставок (4,25), качестве логистических услуг и компетенции (4,01). Отставание США от главных лидеров проявляется в международных грузоперевозках

⁴ UNCTAD. Review of Marine Transport 2017. – N.Y.; Geneva, UNCTAD, 2017, с. 10.

⁵ Там же, с. 10.

⁶ Примечательно, что Нигер занимает одно из лидирующих мест по уровню бедности в мире. При этом в рейтинге по развитию инфраструктуры Нигер от России отличается незначительно: 2,22 против 2,43 соответственно. Инфраструктура Нигера включает в себя 18 949 км дорог (144-е место в мире), из которых асфальтированное покрытие имеют 3 912 км. Россия же здесь имеет показатель в 1 283 387 км (5-е место в мире), из которых асфальтированное покрытие имеют 927 721 км, что, безусловно, несопоставимо в значениях.

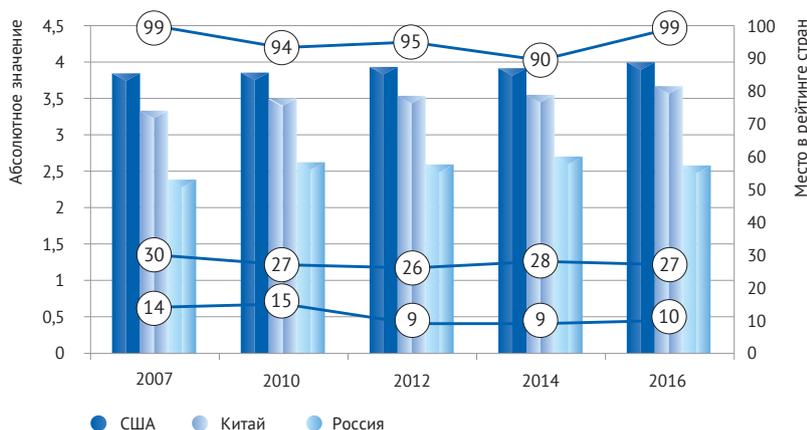


Рисунок 2. Индекс эффективности логистики России в сравнении, 2007–2016 гг. Источник: составлено по данным Всемирного банка

(3,65) и таможен (3,75). Китай остается крепким «среднячком», у которого слабым местом остаются таможен и таможенные процедуры (3,32). Остальные показатели Китая остаются на высоком среднем уровне (от 3,62 до 3,75), при этом своевременность доставки приближается к 4 баллам, составив значение в 3,90 балла в 2016 году.

Если брать во внимание объем перевозок по морю, то более 61% всего мирового объема перевозок приходится на азиатские порты. Россия и США при этом серьезно отстают. Система портов в США обслуживает 7% мирового объема всех морских отгрузок, занимая 2 место по этому показателю в мире (рис. 3).

Именно инфраструктура портов является звеном эффективной логистики,

из которого исходит качество работы таможен на местах, уровень предоставляемых услуг, своевременность, надежность международной доставки и прочее. Понимая это, компании Китая и правительство республики содействуют развитию портовой инфраструктуры. Китайские инвесторы вкладывают значительные средства в активы зарубежных портов (более 20 млрд долл. США за 2016 год)⁷. Россия в этом плане примечательна развитием инфраструктуры в портах Санкт-Петербурга и Ванино. В порту Ванино, в свою очередь, привлекли инвестиций на сумму более 1,4 млрд долл. США⁸. В отношении США отличительным признаком является развитая система портового хозяйства, насчитывающая

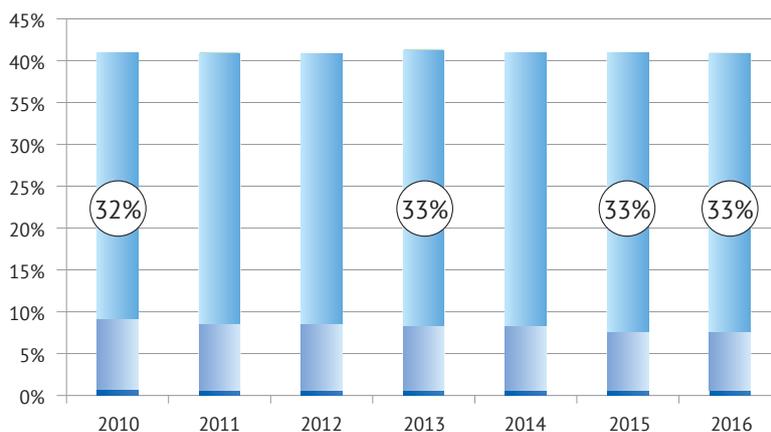


Рисунок 3. Пропускная способность портов в процентах от мировой, 2010–2016 гг. Источник: составлено автором по данным UNCTAD

более 300 портов. Инвестиции в государственные порты в США за 60 лет с 1946 года в среднем составляли до 0,5 млрд долл. США в год, с 2005 года инвестиции выросли до среднегодового значения в 1,5 млрд долл. США в год. В большей мере инвестиции покрывают расходы на строительство новых объектов, модернизацию и восстановление старых [10]. При этом в большинстве случаев инвестирование исходит не только от государства, но и от частного сектора.

Выводы

Подводя черту и выделяя лидера, стоит отметить полное доминирование Китая как в морской торговле, так и в портовом хозяйстве. Добавим к этому тот факт, что Китай делит лидерство в производстве морских судов с Южной Кореей. Таким образом, Китай не только пытается упрочить свои лидерские позиции в эффективной логистике, но и построить сильнейшую торговую флотилию.

Еще одним важным элементом эффективной логистики в мировом масштабе станет глобальное регулирование и управление морской торговлей.

Два важных документа с изменениями вступили в силу в 2017 году: «Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими», «Международная рыбная конвенция». Также широкую адаптацию получит «Конвенция об изменении климата» в рамках ООН, которая вступит в силу с 1 января 2020 года. Документ призван способствовать сокращению выбросов при морской перевозке. Содержание серы в топливе кораблей должно ограничиваться 0,5% к 2020 году. Все это не только меняет правила игры, но и прямым образом окажет влияние на компании, оперирующие в странах-участницах международного регулирования.

Также большое внимание межправительственных организаций и компаний привлечет растущая проблема киберугроз. Обеспечение безопасного перемещения судов, сохранности информации на борту и на берегу будет все больше зависеть от безопасности передачи данных. Межправительственные

⁷ Китай скупает порты по всему миру // Ведомости. Электронный ресурс: URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/07/18/724217-kitai-porti>

⁸ Свободный порт Ванино: 82 млрд инвестиций. Минвостокразвития. Электронный ресурс: URL: <https://minvr.ru/press-center/news/11167>

организации, государственные, частные компании и другие заинтересованные стороны будут вынуждены работать вместе для лучшего управления новыми проектами в сфере информационных технологий.

Несмотря на глобальные усилия, тор- мозом эффективной логистики не толь- ко для лидеров, но и для всех стран остается пиратство. 221 случай пират- ства и вооруженного разбоя был за- регистрирован в мире в 2017 году. 77% случаев пиратства и вооруженного раз- боя было зарегистрировано в запад- ной Африке и Сомали [7], из чего мож- но заключить, что проблемы лидерства в эффективной логистике в мировом масштабе – это не только общие про- блемы инвестирования в инфраструк- туру, но и глобальные вызовы, на кото- рые нужно будет отвечать сообща.

Добавим, что основными областями регулирования логистики в междуна- родном аспекте остаются трудовые ресурсы, компетентность и образо- вание, региональная и городская ло- гистика, исследование логистических технологий, оптимизация использова- ния инфраструктуры, гармонизация и упрощение регулирования. На нацио- нальном уровне результатом полити- ческих решений, принимаемых в от- ношении таможенного регулирования, качества логистических услуг, развития инфраструктуры, могут стать улучшение своевременности доставки, надежност- и международных перевозок (рис. 4).

В 2018 году ожидается выпуск ново- го отчета «Индекс эффективности ло- гистики» с участием Всемирного банка. Учитывая тенденции морской логисти- ки на ближайшие годы (рост объемов международных морских перевозок, рост инвестиций в инфраструктуру, до- минирование азиатского региона и усиление глобального регулирования), можно предвосхитить результаты не- которых стран. Так, огромные инвести- ции и рост морских перевозок Китая могут позволить улучшить позиции по инфраструктуре. Вместе с тем мож- ет ухудшиться своевременность, что связано с глобальными проблемами растущей перегруженности портов. В целом можно прогнозировать, что Китай поднимется на несколько по- зиций вверх в будущем отчете. США, в свою очередь, укрепит позиции по су- ществующим областям эффективной логистики: инфраструктуре, своевре- менности и системам отслеживания грузов. Таможня все также останется отстающим звеном системы логистики



Рисунок 4. Схема реализации управленческих решений в логистике
Источник: составлено автором по данным Всемирного банка

США, но и здесь стоит отметить, что такое отставание не имеет критического значения для эффективности в целом. Переходя к России и ее месту в между- народном отчете эффективной логи- стики, ожидать существенных перемен не приходится. Инвестиции в инфра- структуру несравнимы с инвестициями стран-лидеров. В условиях существо- вания санкций прозрачность таможен- ных процедур и их предсказуемость останется на низком уровне по причи- не контрсанкций и политики протек- ционизма. Улучшения можно ожидать только со стороны роста уровня компе- тенций специалистов, связанных с ло- гистикой, а также систем мониторинга и отслеживания грузов благодаря вве- дению информационных технологий, охватывающих работу брокеров и та- можни. Более того, глобальное участие стран в международных соглашениях позволит логистике выйти на каче- ственно новый уровень, а стремление к партнерству и сотрудничеству даст возможность получить дополнительные выгоды для участников глобальных це- почек поставок.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. CNN. Trump's TPP withdrawal: 5 things to know. – Feb. 2. Элек- тронный ресурс: URL: <https://www.cnn.com/2017/01/23/politics/trump-tpp-things-to-know/index.html>

2. International Chamber of Shipping. – Feb. 1. Электронный ресурс: URL: <http://www.ics-shipping.org>
3. Logistics Bureau. 6 Key Supply Chain and Logistics Trends to Watch in 2017. – Feb. 2. Электронный ресурс: URL: <https://www.logisticsbureau.com/6-key-supply-chain-and-logistics-trends-to-watch-in-2017/>
4. The Global Voice of Freight Logistics. – Feb. 3. Электронный ресурс: URL: <http://fiata.com/home.html>
5. World Bank. Connecting to Compete 2016 Trade Logistics in the Global Economy. – 2016. Jan. 30. Элек- тронный ресурс: URL: <https://lpi.worldbank.org/>
6. World Integrated Trade Solutions. World Bank Group. – 2017. – Jan. 29. Электронный ресурс: URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/UNCTAD>
7. UNCTAD. Review of Marine Transport 2017. – N.Y.; Geneva, UNCTAD. Электронный ре- сурс: URL: <https://moverdb.com/shipping-companies>
8. Всемирный информационный бюллетень. Россия. Электронный ресурс: URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html>
9. Управление торгового флота (США). Электронный ресурс: URL: <https://www.marad.dot.gov/ports/office-of-port-infrastructure-development-and-congestion-mitigation/port-investment-and-financel>