

ТЕКСТ: ЛЮДМИЛА ПРИБЫЛЬСКАЯ  
ФОТО: WWW.RMS.LV

# УМНАЯ ЛОГИСТИКА

Ее внедрение обеспечит рывок в производительности труда, а начнется с крупных компаний

У латвийских транспортников на рынке ЕАЭС перспектив больше, чем можно предположить, – такой вывод можно сделать из центрального выступления конференции «ТрансБалтика-2015». Глобальный взгляд на развитие транспортных потоков на северо-западном направлении представила Людмила Симонова – зам. председателя комитета по логистике Торгово-промышленной палаты РФ, главный аналитик Департамента консалтинга РБК.

Людмила Николаевна – авторитетный специалист и ученый с большим практическим опытом. Как это принято в российской научной среде, она смотрит на тенденции конкретной отрасли с глобальной точки зрения. А на глобальном уровне мы наблюдаем переток капиталов с рынков развивающихся стран на рынки США. Симонова объясняет это тем, что Штаты выступают источником новых технологий, однако не будем забывать о политическом факторе: арабские страны охватил пожар гражданской и религиозной войны, Европу держат за горло греческий и украинский кризисы. **Волей-неволей Соединенные Штаты представляют капиталистам тихую гавань, где можно спрятать деньги – пусть и без большого гешефта, но зато без военных и экономических рисков.**

Людмила Николаевна считает это не краткосрочной, а длительной тенденцией.

«Будут формироваться новые мегаблоки, глобальные альянсы – трансатлантический и тихоокеанский – среди стран, лояльных к США. Это будет снижать роль ВТО и мировых регуляторов. В Китае структура инвестиций меняется в пользу капиталоемких и высокотехнологических производств, что уменьшит потребность в сырье. Поэтому снижение спроса ударит по государствам, которые живут на экспорте сырьевых товаров».



**Аналитик РБК Людмила Симонова: «Деньги сейчас стали считать внимательнее, и очевидно: крупные компании будут уходить на аутсорсинг логистических услуг. Логистика обязана превратиться в систему управления цепочками поставок».**

Но и в целом рост мировой торговли до 2017 года уже не повторит всплеска года 2010-го, когда она прибавила 14,1%, выбираясь из кризиса 2009-го и минус 10,7%. Средние показатели прироста и внешней торговли, и ВВП будут танцевать около трех-четырёх процентов. Да и чего еще ожидать во время позиционной борьбы между существующими и будущими гегемонами?

Тихоокеанский альянс в составе США, Канады, центральноамериканских стран и Чили с Колумбией демонстрирует антикитайскую направленность. Его члены объединены соглашением о свободной торговле со Штатами.

Такое же соглашение США предлагают Евросоюзу, и оно должно лечь в основу Трансатлантического альянса. В Европе это предложение воспринимают неоднозначно, поскольку опасаются прогиба индустриального сектора ЕС под Америку и безжалостного захвата европейского рынка заокеанскими монстрами. Поскольку Евросоюз является крупнейшим торговым

партнером России, трансатлантические коллизии серьезно заденут Латвию, Россию и Украину.

Россия тоже пытается создать систему соглашений о свободной торговле через механизмы Евро-Азиатского Экономического союза (ЕАЭС) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), внедряя в нее Вьетнам, Индию (что серьезно), Израиль, Эквадор.

Есть еще и Азиатский альянс в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) – это объединение «азиатских тигров» и Австралии.

Казалось бы: где Латвия и где Азиатско-Тихоокеанский регион? Грузопотоки уходят от нас и будут уходить еще больше. Хотя коммерческие перевозки в России снизились только на 3,3%, а грузооборот даже немного вырос за счет дальности перевозок (+3,4%), в конце года драматически сократились перевозки автотранспортом (октябрь – декабрь – более чем на 10%). Возможно, часть грузов перешла на железную дорогу, у которой отмечен рост грузооборота на 4,6%.

**На 2015-й РБК прогнозирует падение импортных грузопотоков в Россию в размере 34%**, причем по машинам и оборудованию – 50%, а по продовольствию – 7–10%. Первые будут замещаться поставками из АТР, вторые – из Латинской Америки, Турции, Китая, Ирана, Израиля и Египта.

Значение грузопотока из ЕС было велико, и заменить этот поток непросто. **Продовольствие в структуре российского импорта в 2013 году занимало 28%, химические товары – 37%, машины и оборудование – 36%.**

Подавляющее большинство этих грузов – не массовые, поэтому естественно, что они преимущественно доставлялись автотранспортом (56%). Именно этот сектор больше всего пострадал от санкций, и перемены к лучшему в 2015 году не ожидается.

Хорошая новость – **растет грузооборот между странами Евразийского экономического союза, а реализация программы импортозамещения усилит эту тенденцию.**

Поэтому транспортникам надо готовиться работать внутри рынка ЕАЭС так же, как они сейчас работают внутри рынка ЕС, где латвийский транспорт месяцами катается по коротким маршрутам, не выезжая за границы единого таможенного пространства.

Тем более что на региональном

уровне тоже обострилась конкуренция. Растет перевалка в портах Северо-Запада России (сокращение транзита через прибалтийские порты ожидается на 20%, по автоперевозкам в европейском направлении РБК и вовсе прогнозирует падение на 65–70%).

«Изменение маршрутов и усложнение цепочек поставок вызовет рост спроса на комплексный аутсорсинг во внешнеэкономической деятельности (ВЭД), – указывает Людмила Симонова. – Формирование современных компетенций в логистике станет приоритетным направлением повышения экономической эффективности и устойчивости в условиях кризиса».

Помня прошлогодний призыв министра транспорта Белоруссии А. Сивака к операторам 3PL (Third part logistics – логистики на субподряде, говоря по-русски) приходите в его страну и активнее предлагать промышленным предприятиям тот самый аутсорсинг логистики, я спросила Людмилу Николаевну: актуальны ли для России проблемы Беларуси, где почти 100% индустрии живет по принципу натурального хозяйства, возит грузы собственным

транспортом и по-настоящему транспортные издержки не считает?

«Еще как! – ответила Л.

Симонова. – Почти половина автоперевозок осуществляется собственным транспортом предприятий. Даже целлюлозно-бумажная и химическая промышленность используют собственный транспорт!

Но деньги сейчас стали считать внимательнее, и очевидно: крупные компании будут уходить на аутсорсинг логистических услуг».

Цена вопроса примерно известна: согласно исследованию Boston Consulting Group и Торгово-промышленной палаты России 2013 года, из тех 660 млрд долларов, которые РФ ежегодно тратит на транспорт (а это, на минуточку, 20% ВВП), 25% составляют непроизводительные издержки. У Европы этот показатель – 11% (совсем без порожняка и простоев нельзя). Доведем российский показатель до европейского – и получим в актив 100,8 млрд долларов! Вот этот пирог и предлагается для освоения профессионалам логистики, из которых самые ближние и самые понятливые живут в Прибалтике. Логистика

обязана превратиться в систему управления цепочками поставок – от зарождения продукта на стадии сырья и компонентов до его доставки конечному потребителю.

Ну и еще одно важное замечание напоследок: потери портов Прибалтики от ухода грузов в российские порты в 2015–2016 годах оцениваются в 120 млн долларов.

Ушли уголь и руда, нефть и нефтепродукты. Но перевалка удобрений выросла на 27% (!). Те компании, которые создали свои терминалы, имеют льготные условия доставки по железной дороге и не собираются отказываться от перевалки в Прибалтике. И в привлечении инвесторов в порты в Латвии пример другим показывает Рига, где в последние годы появились суперсовременные Riga Fertilizer Terminal и Riga Bulk Terminal. Результат налицо: в санкционный 2014 год Рижский свободный порт поставил очередной рекорд грузооборота (41 млн тонн). Сегодня он обеспечивает 56% грузооборота латвийских портов и фактически помогает держаться Латвийской железной дороге с 13 тысячами работников... ■