

Российскую логистику ещё только предстоит отстроить как отрасль

Д.Н. НИКИТИН, президент АО «Евросиб СПб-транспортные системы», вице-президент Союза промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга, Санкт-Петербург

Аннотация. Президент одной из крупнейших в РФ транспортно-логистических компаний в интервью «ЭКО» рассказывает о текущей ситуации в российской транспортно-логистической отрасли. С позиции бизнеса оценивается воздействие на нее противопандемийных, санкционных ограничений, обсуждаются достоинства и недостатки новой редакции Транспортной стратегии РФ до 2035 г., подчеркивается необходимость системного государственного подхода к развитию логистического сегмента, который способен значительно поднять потенциал транспортного сектора в целом. В числе наиболее острых проблем развития названы отсутствие единой стратегии и подходов в управлении, высокая импортозависимость по всем элементам рынка контейнерных перевозок. Сформулированы ожидания бизнеса от государственной политики в сфере развития транспорта и грузоперевозок.

Ключевые слова: транспорт; логистика; грузовые перевозки; Транспортная стратегия; управление грузопотоками; контейнерные перевозки

Мировую отрасль грузоперевозок лихорадит уже третий год. Пандемия COVID-19, затем беспрецедентные санкционные ограничения против России перекроили глобальные и местные рынки товаров и услуг, внесли серьезные изменения в деятельность промышленных, транспортных и логистических компаний. В российском сегменте все эти проявления развивались специфически. Не только в силу масштабов территории страны, особенностей товарной номенклатуры грузопотоков, но и потому, что национальная транспортно-логистическая отрасль все еще находится в стадии формирования. Отдельные ее секторы существуют сами по себе, независимо друг от друга, логистическая «надстройка» до сих пор не смогла собрать их воедино, в некоторых сегментах ощущается сильная импортозависимость.

Справка. Группа компаний «Евросиб» основана в 1992 г. Объединяет бизнесы в области железнодорожного транспорта и инфраструктуры, логистики, авторейтла и сервиса, девелопмента.

АО «Евросиб СПб-транспортные системы» владеет и управляет многопрофильным вагонным парком в 14,5 тыс. вагонов, оперирует

собственными терминально-логистическими центрами в Новосибирской и Московской областях, предоставляет комплексное транспортно-логистическое обслуживание клиентов из ключевых отраслей экономики. Входит в ТОП-рейтинг ведущих железнодорожных операторов России.

По итогам 2021 г. выручка транспортно-логистического бизнеса «Евросиб» составила 21,5 млрд руб., объем перевозок – 11,5 млн т, объем контейнерных перевозок – 270 тыс. контейнеров ДФЭ.

– Дмитрий Николаевич, оцените, пожалуйста, ущерб для транспортно-логистического рынка РФ, нанесенный пандемией и санкциями 2022 г. Насколько сократился объем перевозок? Какие сегменты, направления пострадали сильнее всего? Как участники отрасли оценивают перспективы ее восстановления?

– Транспорт всегда был и останется надежной отраслью, без которой невозможно представить функционирование всей экономики страны. В пандемийный период слаженные действия транспортников и логистов поддержали устойчивость промышленности и потребительского сектора. В грузовом сегменте, в отличие от пассажирского, объемы работы железной дороги и автотранспорта пострадали не так сильно и восстановились довольно быстро – и по объемам перевозок, и по грузообороту.

События 2022 г. с момента начала специальной военной операции не могли не повлиять на динамику. Уменьшение перевозок на экспорт в западном направлении сказалось на общем объеме погрузок – за семь месяцев 2022 г. он сократился на 3,2%. Были затронуты почти все виды грузов, кроме нефти, черных металлов и стройматериалов. При этом, например, контейнерные перевозки в целом показывают рост, в числе значительно растущих сегментов – те же строительные грузы, удобрения, сельхозпродукция и продовольствие, сборные грузы. Грузооборот морских портов остается на прежнем уровне, при этом меньше экспортировалось сухих грузов, больше – наливных. В июле уже виден рост оборота портов в сравнении с предыдущими месяцами – и на Дальнем Востоке, в том числе по контейнерам, и в Азово-Черноморском бассейне. Чуть улучшается ситуация с импортом. Объем автомобильных грузоперевозок пока тоже сохраняется на уровне 2021 г., при всей сложности запретов, доступа к запчастям, стоимости обслуживания и т.п.

С марта 2022 г. проходит активная переориентация логистических потоков. Среди регионов-импортеров возросла роль

Китая, Турции, Индии. Экспорт направился в Азию, российские компании запустили регулярные морские торговые перевозки в КНР. Протестирована первая партия грузов из России через Иран в Индию по коридору «Север-Юг».

Если санкционное давление недружественных стран дальше усилится, конечно, возможны корректировки прогнозов по погрузке. Но для транспортников это всегда здоровый вызов. Возможности вывезти груз есть при любой ситуации, будут просто предлагаться другие решения. Да, нужно двигать логистику в сторону эффективности. Главное, чтобы был платежеспособный спрос внутри страны. Вот над этим нужно работать всем сообща.

– *Что из себя сейчас представляет транспортно-логистическая отрасль?*

– По сути, мы говорим пока о транспортировке. Более 90% активности все еще формируется за счет базовых грузоперевозок железнодорожным, автомобильным, морским транспортом. На долю 3PL-логистики, услуг с добавленной стоимостью приходится менее 10%. В этом смысле по размеру рынка (сейчас около 4 трлн руб.) Россия в разы уступает Китаю и США, где именно экспедирование и логистика находятся наверху транспортной «пирамиды» и определяют развитие многих отраслей. Вот этот логистический сегмент, сама система экспедиторского обслуживания в нашей стране слабо формализованы.

Отрасли логистики как таковой пока нет. Её нужно создать. Требуется сложная, серьезная работа, с профессиональным подходом... Во-первых, сформировать внутренний институциональный каркас самой отрасли, изначально провести системную отстройку. Определить границы, контур, составляющие – кадры, информационные технологии, нормативную базу, обозначить механизмы работы. Во-вторых, установить правила взаимодействия с уровнем 2PL, перевозчиками. То есть создать отраслевой дизайн. Только эффективно, не в ущерб себестоимости.

Сейчас транспорт – это 7,5% российского ВВП, включая инфраструктуру и обслуживающий сектор; занято 3,5% экономически активного населения, или более 2,5 млн человек. В развитых странах, по материалам французского исследователя М. Сави, эта цифра выше 10%. В логистическом сегменте насчитывается около 40 тыс. предприятий (в основном – малый и средний бизнес, в котором занято более 800 тыс. человек), чья работа связана с ор-

ганизацией перевозок грузов и вспомогательной транспортной деятельностью, без которых функционирование транспортного комплекса непредставимо. Но адекватной статистики по объемам операций нет.

Почему важно не забывать об этом? В кризисное время именно логисты и экспедиторы, а не грузовладельцы формируют грузопотоки. Они были и остаются рыночным буфером, практика показывает, что ими предъявляются к перевозке 80% грузов. Отсутствие стратегической политики в их отношении приводит к недоиспользованию возможностей транспорта в масштабе страны.

Как считают эксперты, потенциал транспортной отрасли в России можно увеличить, минимум, раза в полтора за десять лет, формируя устойчивую институциональную среду экспедиторов и логистов, которая будет способствовать приросту погрузки разными видами транспорта.

– Поможет ли это обнаружить компании новой формации, которые способны взять на себя ответственность за обеспечение условий перевозки, мыслящие категориями продуктов на уровне передовых стандартов ВЭД и международной торговли?

– Да. Более того, мы сможем так вырастить «национальных чемпионов». Пока что в структуре нашего рынка очень мало компаний-интеграторов, прежде всего, значимых по размеру в мировом масштабе, за исключением ОАО «РЖД». На фоне мировых гигантов и середняков выглядим слабо.

– В 2021 г. принята Транспортная стратегия России. Насколько своевременной и цельной она Вам представляется? В частности, правильно ли оценены проблемы и ключевые инфраструктурные вызовы отрасли?

– «Стратегия-2035» привнесла переосмысление роли российского транспорта и его включенности в мировые цепочки. Только хотелось бы, чтобы российский бизнес при этом зарабатывал сообразно месту и положению нашей страны. Фиксируется приоритет обеспечения национальных интересов, использование географических преимуществ, но обеспечительных инструментов для соблюдения интересов не видно. Не просматриваются и механизмы справедливого распределения доходности и ответственности по цепочке.

В документе оценены проблемы и ключевые инфраструктурные вызовы в части пунктов пропуска через госграницу, международных транспортных коридоров, узких мест на железнодорожной сети. Вообще, в большей степени отражена инфраструктура. А суперструктур нет, не выделены элементы управления, обеспечивающие взаимодействие, программных средств мало, хотя цифровизации посвящен целый раздел. На мой взгляд, главное – не прятать за определением важности развития инструментов цифровизации неспособность решить проблемы на базовом уровне.

Необходимо также повышать саму эффективность грузоперевозок за счет развития новых технологических решений. По поручению Президента РФ профессиональное сообщество дорабатывает положения Стратегии по ключевым направлениям. Предлагается активно привлекать к выработке инструментов и значимых решений широкий круг научных и экспертных организаций. Дело за малым – реализовать запланированное.

– На Ваш взгляд, достаточное ли внимание экономические власти уделяют внешнеэкономическому направлению – формированию и поддержанию ключевых узлов и элементов товаропроводящей цепи в интересах российского бизнеса?

– Функционирование суверенной сети крайне значимо для национальной экономики. Между прочим, согласно «Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций» ООН, 80% грузов взаимной торговли должно перевозиться национальными перевозчиками двух стран равными долями. Только вот на практике эти положения не соблюдаются. Особенно это заметно в морских перевозках. Доля флота под российским флагом в перевозке наших внешнеторговых грузов не превышает 2%.

Если говорить о защите национальных интересов, для устойчивой работы транспортно-логистической системы, обеспечивающей экспорт российских товаров и транзит, необходимо сформировать соответствующие активы, работающие за пределами нашей страны – морские суда, контейнерные терминалы, контейнерную тару, системы учета и расчета, ИТ-платформы, поддерживающие все это. Вхождение российских резидентов в капитал инфраструктурных и перевозочных компаний дружественных государств, регистрация подразделений, открытие агентских сетей – много чего ещё возможно применить,

если подойти стратегически. Известен же пример Китая, когда государственные и поощряемые властями страны коммерческие организации инвестируют ощутимые средства в обновление транспортной инфраструктуры в других странах (в Греции, Сербии, Венгрии, странах Африки), тем самым наращивая свое политическое и экономическое присутствие на этих территориях. ФРГ в лице компании HHLA активно приобретала транспортные и логистические активы в странах Евросоюза – Италии, Чехии, Эстонии, а также на Украине.

– На данный момент какие проблемы транспортно-логистического комплекса специалисты отрасли считают наиболее острыми? Насколько адекватны предпринимаемые государством меры по их решению?

– Есть вопрос с отдельными элементами в части безопасности. Пока что из почти 800 тыс. крупнотоннажных контейнеров, имеющих хождение в РФ, только 25% принадлежат непосредственно российским компаниям. Это означает «утечку» ежегодно свыше 500 млн долл. в пользу зарубежных игроков через суточную ставку аренды. Уход, сворачивание операций западных морских линий и их тары с рынка после февраля кардинально не изменило ситуации – на их место приходят азиатские собственники, лизинговые компании. Контейнеры в этом случае все равно не становятся нашими, а собственное производство сильно отстает.

Жаль упущенного времени с собственным флотом. У нас существенный дефицит балкеров, нехватка контейнеровозов. Россия же занимает не более 5% мирового контейнерооборота, оцениваемого в 200 млн контейнеров ДФЭ*, и российские контейнеровозы – это полпроцента мирового флота. Много предстоит сделать.

Вообще, это очевидная перспектива для российской промышленности – обеспечение загрузки машиностроительных предприятий, производящих необходимое оборудование – от собственного флота, вагонов и грузовиков до контейнерного оборудования и перегрузочной техники.

* ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент, условная единица учёта парка контейнеров и объёма контейнерных перевозок, за которую принят контейнер размерами 20 × 8 × 8 футов (6058 × 2438 × 2438 мм).

– *Как вам видится ход формирования новых правил товарно-логистических и финансово-расчетных отношений, адекватных внешним вызовам?*

– Со стороны государства, регуляторных органов не происходит должным образом, на интегральном уровне, «сшивки» документов, участвующих во внешнеэкономическом обороте. Фактически все эти контракты, транспортные накладные, декларации, платежные поручения живут своей жизнью. Нет сквозных инструментов, позволяющих привязать логистику товарных потоков к денежным расчетам в единой информационной среде. Нормативная база здесь у нас, к сожалению, слаба.

Потребуется структурировать взаимоотношения между всеми участниками процесса, отревизировать перевозочную документацию, добиться обеспечения учёта операций для оставления цифрового «следа» и будущего проектирования цепочек.

Информация по особенностям осуществления перевозок, перегруза, хранения от участников рынка есть. Но дальше со стороны государственных органов и межгосударственных объединений требуется поддержка, в определенной части даже политическая, в конструировании полной цепочки товародвижения и расчётов. Через стандартизацию правил информационного обмена, гармонизацию законодательства, создание инфраструктуры взаимного признания торгово-сопроводительных документов при организации межгосударственных перевозок, использование возможностей международных транспортных коридоров.

– *Что из реально работающих инструментов может быть использовано?*

– Не поручать отрасль дилетантам. В управлении нужны уровневые специалисты, с опытом руководства сложными системами – портами, дорогами, производством, способные видеть ситуацию и в комплексе, и в развитии.

Настало время применять инженерный подход к формированию транспортно-логистических продуктов. Для этого потребуется координировать рыночные стратегии по промышленным грузам, потребительским товарам, внешней торговле с возможностями транспорта и логистики – через тщательную проверку информации и объёмов, через формирование государством заказа на сложные и значимые комплексные грузовые схемы, с постановкой задач «в рынок». Повысить результативность

межведомственной координации, преодолеть ситуацию «вакуума» в долгосрочном коммерческом планировании, особенно в условиях турбулентной внешней среды. Это потребует синхронизации действий Минтранса, ФАС, РЖД, Росморпорта, стивидорных и железнодорожных операторов, терминалов, а также экспедиторов и трейдеров.

– *Что могут сделать регуляторы? Каких первоочередных шагов ждет бизнес от государства в этом направлении?*

– Формирования принципов госполитики в области функционирования национальной контейнерной системы, например. Этот важный сегмент отрасли отличается емкостью и динамичными темпами роста, формируется он деловой сетью из множества участников.

Далее, ждет постановки задача контроля экономических параметров основных транспортных цепочек в экспорте, внутренних перевозках – по стоимости, временным параметрам. Эффективно будет внедрение простых процессов стандартизации в торговой логистике, технологий структурирования товарных партий, что важно для трейдинга, особенно по грузам третьего и части второго классов. Просто нужна осознанная, методичная работа по созданию своего стандарта грузовых перевозок, с привязкой к перевозочным документам и, как следствие, далее – к платежным документам, с вовлечением таможни, страховых институтов.

Наконец, транспортно-логистический бизнес в России капитализирован в недостаточной степени. Игроки нуждаются в участии специализированных финансовых институтов, формировании адекватной стоимости финансирования, определении форм участия и механизмов инвестирования, схем партнерств и т.п.

Потенциал развития у отрасли очень большой, но нужно приложить усилия, создать определенные условия, чтобы эффективно его использовать.

Summary

Nikitin, D.N., the president.

Evrosib SPb-Transportation Systems, Saint Petersburg

Russian Logistics is yet to be Developed as an Industry

Abstract. The president of one of the largest transport and logistics companies in the Russian Federation in the interview to “ECO” tells about the current situation in the Russian transport and logistics industry. The issues considered from the point of view of business embrace the influence of antipandemic restriction, the advantages

and disadvantages of the new edition of Transport strategy of the RF till 2035, and the necessity of systematic state approach to development of logistic segment, which is able to increase considerably the potential of transport in general. Among the most acute problems of development that have been identified is the lack of a unified strategy and approaches in the management, high import dependence on all elements of the container market. Business expectations from the state policy in the field of transport and freight transport development are formulated.

Keywords: *transport; logistics; freight; transport strategy; management of freight flows; container transportation*

Статья поступила 18.08.2022

Статья принята к публикации 20.08.2022

Для цитирования: *Никитин Д. Н.* Российскую логистику ещё только предстоит отстроить как отрасль // ЭКО. 2022. № 9. С. 87–95. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-87-95

For citation: *Nikitin, D.N.* (2022). Russian Logistics is yet to be Developed as an Industry. *ECO*. No. 9. Pp. 87–95. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-87-95