

Эффективность логистики и конкурентоспособность России



В. М. Курганов,
доктор техн. наук,
бизнес-консультант

По результатам исследования, проведенного Всемирным банком, уровень эффективности логистической системы России весьма низок: на протяжении 6 лет наша страна занимает место в девятом десятке рейтинга, уступая не только развитым странам Западной Европы, США, Канаде, Австралии, но и Китаю, Бразилии, Индии. Дальнейший анализ позволяет обнаружить связь уровня развития логистики с другими важнейшими экономическими показателями страны: индексом глобальной конкурентоспособности и уровнем ВВП на душу населения.

Для оценки развития логистики в различных странах специалисты Всемирного банка предложили индекс эффективности логистики — ИЭЛ (Logistics Performance Index — LPI). С 2007 г. проведено три обследования, в процессе которых методика претерпела некоторые изменения. Результаты последнего анализа опубликованы в докладе Всемирного банка «Связи ради конкуренции — 2012: торговая логистика в глобальной экономике» (Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy) [1].

Методика определения ИЭЛ основана на обобщении информации, получаемой от международных компаний, осуществляющих заказ транспорта и перемещение грузов, в том числе срочных. В ходе своей деятельности компаниям приходится выбирать наиболее выгодные схемы доставки товаров.

Обрабатываются анкеты более чем от 800 международных компаний. В анкетах каждый участник опроса оценивает по 5-балльной шкале 8 стран, с которыми работает его компания, по 6 позициям:

- эффективность работы таможенных органов (customs);
- качество инфраструктуры (infrastructure);
- простота организации международных поставок товаров (international shipments);
- компетенция в логистике (logistics quality and competence);
- возможность отслеживания товара на протяжении всей цепочки поставок (tracking and tracing);
- соблюдение сроков доставки (timeliness).

Строго говоря, в методике Всемирного банка оценивается не эффективность логистики как таковая (соотношение затрат и результата), а уровень развития инфраструктуры и степень совершенства функционирования звеньев логистической цепи.

Логистический рейтинг: лидеры и аутсайдеры

При анализе эффективности логистики для сравнения с Россией выбраны Белоруссия и Казахстан (партнеры по Таможенному союзу), Китай (одна из наиболее динамично развивающихся стран мира и партнер России по группе стран БРИКС), Индия и Бразилия (также входящие в БРИКС), Германия и Франция (две наиболее развитые страны Европейского союза), Канада и Австралия (страны, близкие к России по плотности населения), и США — лидер в мировой экономике в течение 100 последних лет. Приведены некоторые данные и по другим странам.

Россия и ее партнеры по Таможенному союзу, по мнению экспертов Всемирного банка, существенно отстают не только от Германии, США, Франции, Канады, Австралии, но и от Китая. Из 155 стран, участвующих в рейтинге, перечисленные западные страны занимают места с 4-го по 12-е, Китай — 26-е место, а Россия находится в девятом десятке (рис. 1).

Если проанализировать распределение всех 155 стран по квартилям, то оценки первого квартиля (первых 38 стран) находятся в интервале от 3,18 до 4,13 (по 5-балльной шкале). Разница между минимальной и максимальной оценками стран первого квартиля — 0,95 баллов, или 19 % от максимальной возможной оценки. Россия, а

также Белоруссия и Казахстан попадают в третий квартиль с интервалом оценок от 2,46 до 2,76 (рис. 2).

В каждом квартиле — 38 стран. Если ориентироваться на диапазоны оценок внутри квартилей, то страны второго и третьего квартилей имеют примерно близкие индексы эффективности логистики. Их можно было бы объединить в одну группу, но она будет по численности в 2 раза больше групп лидеров (первый квартиль) и аутсайдеров (четвертый квартиль), хотя разброс оценок внутри нее составит всего 0,7 балла.

Поэтому имеет смысл реализовать другой принцип анализа распределения стран в рейтинге эффективности логистики (рис. 3).

Если распределить страны по интервалам с равномерным диапазоном ИЭЛ (с шагом 0,63 балла от максимальной до минимальной оценок рейтинга), то и в этом случае Германия, США, Франция, Канада, Австралия и Китай попадают в первую группу (всего в группе лидеров — 28 стран), а Россия, Белоруссия и Казахстан — в третью группу, которая представлена 77 странами. Наряду с 12 странами — аутсайдерами рейтинга ИЭЛ — страны третьей группы отличаются тем, что развитие их экономики тормозится из-за недостаточной развитости логистики.

Логистика – уровень ВВП – конкурентоспособность

Иногда можно столкнуться с несколько скептическим отношением к индексу эффективности логистики, поскольку баллы рассчитываются на основе субъективных экспертных оценок, без объективных количественных показателей. Однако выяснилось, что страны, имеющие высокую оценку логистики, характеризуются, как правило, высоким уровнем внутреннего валового продукта (ВВП) на душу населения. Анализ рейтингов ИЭЛ и списка стран по душевому ВВП позволил обнаружить интересное явление: первые 20 стран в рейтинге эффективности логистики занимают первые 33 позиции в списке стран по уровню душевого ВВП. И наоборот, первые 20 стран в списке душевого ВВП занимают верхние 33 позиции по индексу эффективности логистики.

Группа из 16 стран одновременно входит в первую двадцатку стран как по индексу эффективности логистики и индексу глобальной конкурентоспособ-

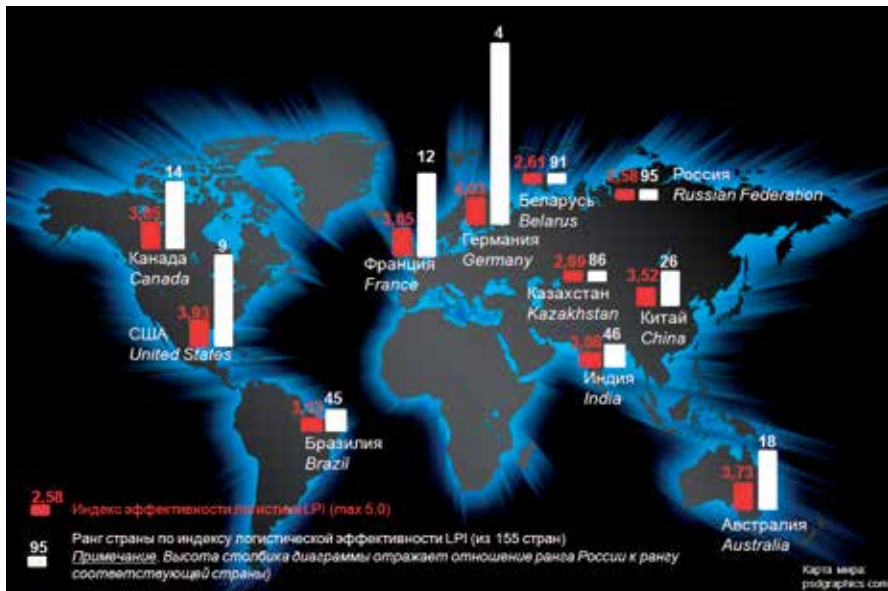


Рис. 1. Результаты оценки эффективности логистики по методике Всемирного банка. Источник карты: pdsgraphics.com.

Страна	I квартиль (Q ₁)		II квартиль (Q ₂)		III квартиль (Q ₃)		VI квартиль (Q ₄)	
	Сингапур	Таиланд	Чили	Албания	Эквадор	Гамбия	Либерия	Бурунди
Ранг	1	38	39	78	79	118	119	155
Оценка	4,13	3,18	3,17	2,77	2,76	2,46	2,45	1,61
Диапазон оценок	0,95		0,40		0,30		0,84	

Рис. 2. Квартильное распределение оценок эффективности логистики ИЭЛ (LPI)

Страна	Первая группа		Вторая группа		Третья группа		Четвертая группа	
	Сингапур	Португалия	Малайзия	Колумбия	Эстония	Лесото	Конго	Бурунди
Стран в диапазоне	28		25		77		12	
Ранг	1	28	29	64	65	142	143	155
Оценка	4,13	3,50	3,17	2,77	2,76	2,46	2,45	1,61
Диапазон оценок	0,63		0,63		0,63		0,63	

Рис. 3. Равномерное распределение оценок эффективности логистики ИЭЛ (LPI)

ности, так и по уровню ВВП на душу населения. Математико-статистический анализ на примере группы стран G20 показал, что между этими величинами имеется четко выраженная связь: коэффициенты корреляции составили более 0,7 (рис. 4 и 5).

Для расчета индекса глобальной конкурентоспособности страны, по методике Всемирного экономического форума [2], используют 12 показателей, разбитых на 3 группы:

Группа 1 (базовые потребности экономики):

- качество институтов;
- инфраструктура;
- макроэкономическая стабильность;
- здоровье и начальное образование.

Группа 2 (факторы эффективности экономики):

- высшее образование и профессиональная подготовка;
- эффективность рынка товаров и услуг;
- эффективность рынка труда;
- развитость финансового рынка;
- уровень технологического развития;
- размер внутреннего рынка.

Группа 3 (инновации и сложность ведения бизнеса):

- конкурентоспособность компаний;
- инновационный потенциал.

Исследование 2012 г. охватило 144 страны. Россия заняла 67-е место, а значение индекса глобальной конкурентоспособности составляет 4,2 при максимально возможной оценке 6,0.

Рейтинг глобальной конкурентоспособности, как и другие рейтинги, нередко справедливо критикуется за влияние на окончательные оценки субъективного мнения экспертов. Однако надо принимать во внимание не только конкретное значение индекса или место страны в этом или другом рейтинге. Важно, в какой группе находится та или другая страна — в группе лидеров или среди аутсайдеров. Чем дальше страна в рейтинге от первой десятки или даже двадцатки, тем меньше оснований ссылаться на субъективность оценок и тем настоятельнее потребность принять действенные меры для улучшения своего положения.

Неиспользуемый потенциал

Анализ распределения оценок эффективности логистики и уровня ВВП

на душу населения позволяет выдвинуть гипотезу. Она состоит в том, что для России доведение степени эффективности логистики до уровня Турции, Китая, Ирландии или таких стран, как Польша, Малайзия или Португалия, могло бы привести к двукратному увеличению ВВП на душу населения. Поскольку численность населения в России вряд ли может в обозримом будущем кардинально измениться, это означало бы двукратное увеличение общего ВВП и выход на третью позицию в мире по размеру экономики. Правда, даже в этом предположительном случае экономика России по величине ВВП в 3 раза отставала бы от экономики США и в 2 раза — от экономики Китая. Но ведь такой результат был бы достигнут только за счет совершенствования логистики, без особых изменений в остальных отраслях народного хозяйства.

О том, что отставание в логистике — не фатальное явление, свидетельствует пример Украины, имеющей в

настоящее время ИЭЛ, равный 2,85. С 2010-го по 2012 г. она переместилась в рейтинге со 102-го на 66-е место. Хотя Украина пока далека от лидеров, ее стремительный прогресс демонстрирует возможности органов государственного управления и бизнес-структур в области совершенствования логистики в стране.

Во всех трех обследованиях, проведенных по инициативе Всемирного банка, Россия стабильно получала низкие значения ИЭЛ: в 2007 г. — 99-е место, в 2010 г. — 94-е, в 2012 г. — 96-е.

По высказываемому иногда предположению, трудности развития логистики в России объясняются тем, что она является самой крупной страной в мире. Однако, если проанализировать логистический рейтинг 10 крупнейших стран мира, обнаружится несостоятельность этого объяснения. Все крупнейшие страны мира, кроме Казахстана, России и Судана, находятся либо в группе лидеров логистического рейтинга,

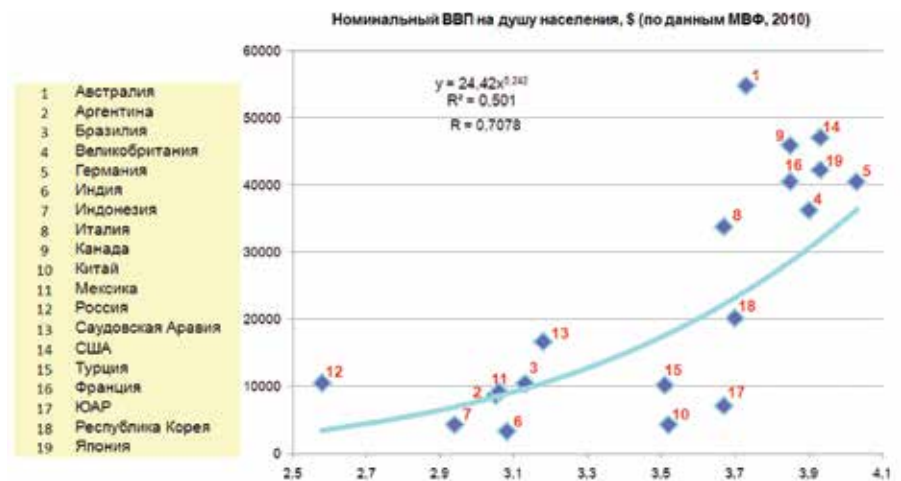


Рис. 4. Связь ИЭЛ и ВВП на душу населения в странах G20

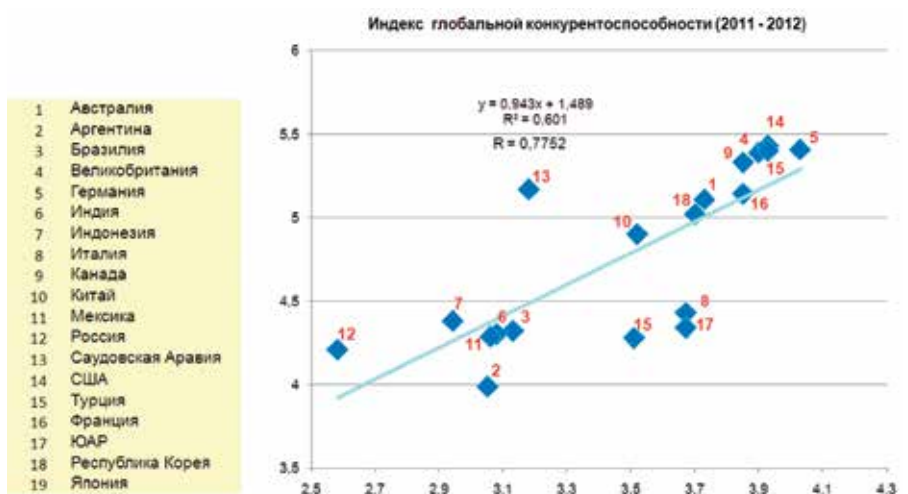


Рис. 5. Связь индекса эффективности логистики (ИЭЛ) и индекса глобальной конкурентоспособности (ИГК) в странах G20



ФОТО: СЕРГЕЙ ТОРИН

либо в верхней части группы, следующей непосредственно за лидерской. Таким образом, низкий ИЭЛ России связан отнюдь не с размером территории.

Низкое значение ИЭЛ не соответствует потенциалу России в области логистики, который, без преувеличения, является уникальным по нескольким причинам.

Во-первых, Россия является единственной страной в мире, через территорию которой могут пройти коммуникации «от моря до моря» между тремя мировыми экономическими центрами: Западной Европой, Восточной и Юго-Восточной Азией и Северной Америкой.

В-вторых, наша страна обладает единственной в мире межконтинентальной железной дорогой — Транссибом (9298 км). Железнодорожные составы имеют возможность следовать по рельсам без использования паромных переправ от берегов Атлантики до портов на побережье Тихого океана. В настоящее время рассматривается проект продления российской железной дороги в Европу (русская колея — 1520 мм, европейская — 1435 мм).

В-третьих, автодорожная сеть в России позволяет доставлять товары автомобилями без перегрузки на другие виды транспорта из европейской части страны в Сибирь и на Дальний Восток, что по-

тенциально может обеспечить высокую скорость доставки «от двери до двери», например от Лиссабона до Владивостока.

В-четвертых, Северный морской путь дает возможность осуществлять безопасную морскую перевозку, которая при этом является вдвое (на 15–20 дней) короче перевозки через Суэцкий канал. Все 10 существующих в мире атомных ледоколов были спроектированы, построены и спущены на воду в СССР и России. Из них 8 способны на протяжении всей навигации ни разу не заходить в порт.

Наконец, в-пятых, Россия в европейской части имеет развитую систему судоходных каналов, позволяющую в период навигации доставлять грузы с низкими затратами. По целому ряду маршрутов возможна доставка товаров водным транспортом без перегрузки между пунктами в России и Европе. Дополнительное преимущество водных путей состоит в том, что они пригодны для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, доставка которых невозможна другими видами транспорта.

Кроме того, немаловажно, что транспортная система России исторически в течение длительного времени была тесно связана с транспортными системами других постсоветских стран (Белоруссия, Казахстан, Украина и стра-

ны Балтии) и способна к реинтеграции. Имеет значение также высокая степень стабильности социально-политического положения в России.

Перечисленные факторы подтверждают реалистичность цели, поставленной в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: «Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны. Достижение данной цели будет означать формирование прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему, расширения доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиления роли России в формировании международной транспортной политики и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны». Транспортная стратегия утверждена распоряжением правительства 22 ноября 2008 г., но было бы преувеличением сказать, что с того момента произошло существенное продвижение к заявленной цели.

Нужны совместные усилия

Неоответствие между возможностями России в области логистики и транспорта и реальным положением страны в этой сфере требует анализа

факторов, обусловивших такое значительное отставание от других стран. В настоящее время недостаточная эффективность транспортной системы России является тормозом для развития экономики в целом.

Низкий рейтинг России по ИЭЛ объясняется не столько недостаточной развитостью транспортной инфраструктуры, сколько недостаточными усилиями государства и бизнес-структур — усилиями, которые были бы направлены на совершенствование функционирования всех звеньев цепей поставок.

В Московской области плотность автомобильных дорог такая же, как в США и почти в 2 раза превышает среднюю в Китае, однако США находятся в рейтинге ИЭЛ на 9-м месте, Китай — на 26-м, а Россия — на 95-м.

Роль бизнеса в повышении эффективности использования транспорта очень велика и не должна сводиться только к формулированию требований к государству. Например, в настоящее время в России скорость доставки грузов в 2–3 раза ниже, чем в европейских странах и США. При этом массовыми являются нарушения требований по соблюдению режима труда и отдыха водителей. Причина такого положения дел состоит в неумении и нежелании предпринимателей организовывать безопасные и эффективные транспортно-технологические схемы, например, по системе тяговых плеч или со сменой водителей в пунктах передачи транспортного средства с грузом. Для этого не нужно строить новые дороги или покупать дополнительное количество автомобилей. Требуется компетентность и соответствующие организационные меры. Необходимы также усилия со стороны предпринимателей для перевода документооборота при выполнении перевозок на электронную основу.

Эти и прочие действия возможны при соответствующей организационно-технологической культуре транспортного бизнеса. Между тем в России примерно половина перевозок выполняется транспортными средствами самих грузовладельцев на принципах «натурального хозяйства», а остальные — автомобилями, находящимися в собственности физических лиц, целью которых является не развитие эффективных технологий перевозок, а элементарное выживание. Они не в состоянии обновлять парк грузовых автомобилей и оптимизировать его структуру. По данным Госкомстата России, в стране из 5323 тыс. грузовых автомобилей всего 36 тыс. принадлежит предприятиям общего пользования (без субъектов малого предпринимательства) [3]. Поэтому на российском рынке в конкурентной борьбе побеждают иностранные логистические и транспортно-экспедиционные компании.

Государство должно обеспечивать формирование общественных институтов, побуждающих бизнес-структуры функционировать так, чтобы это отвечало его долгосрочным стратегическим целям и интересам общества. В одном послании Федеральному собранию Президент РФ подчеркнул: действия государства в экономике будут базироваться на концепции четырех «И» — институты, инвестиции, инфраструктура, инновации — и пятой составляющей — интеллекте. Это было сказано 5 ноября 2008 г., но не утратило актуальности и сегодня применительно как к экономике в целом, так и к транспортной отрасли в частности.

Необходима координация деятельности предпринимательского сообщества и органов государственного управления, в том числе для повышения качества имеющейся инфраструктуры и парка грузовых автомобилей. Требуется увеличить несущую способность дорожного полот-

на, чтобы повысить допустимую нагрузку на ось и максимальный вес транспортных средств с грузом. Необходимо расширить количество полос на дорогах России, чтобы увеличить их пропускную способность и снизить аварийность транспорта.

Без этих мер, а также без развития дорожной сети на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке трудно представить, что Россия может в перспективе стать сухопутным мостом между Западом и Востоком.

И даже решение всех этих, безусловно, актуальных задач даст ожидаемый эффект только в том случае, если мы научимся эффективно использовать уже имеющийся транспортный потенциал. В своей книге «Экология человека» (издана в 1950 г.) Эймс Хаули ввел понятие «трение пространства» [4]. Отсутствие «трения пространства» (в широком смысле этого термина) требует ускорения таможенного и других видов контроля, упрощения выдачи различных разрешений и уменьшения их количества. Надо искать способы экономии времени, ускорения доставки грузов и снижения издержек. Бизнес может развиваться только в условиях транспортной доступности и современных средств информационного обмена, а для ускоренного развития экономики нужна транспортная и информационная «сверхпроводимость».

Источники

1. <http://www.worldbank.org/eca/russian/>
2. <http://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index/info>
3. http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/publishing/catalog/statisticCollections/doc_1136983505312
4. Hawley A. H. Human Ecology: A Theory of Community Structure. Ronald Press Co., 1950.



ООО «Балтийская Стивидорная Компания»

Входит в состав холдинговой компании
ОАО «Новороссийский морской торговый порт»

Портовый оператор автопаромного и динамично развивающегося контейнерного терминала мощностью 200 тыс. TEU в год в г. Балтийске.

Наличие трех мобильных кранов г/п 104 т, новой складской перегрузочной техники, складских площадей позволяет перегружать любые генеральные, негабаритные, тяжеловесные грузы. Компания планирует в апреле 2013 г. взять в аренду второй глубоководный причал, к концу года вдвое расширить складскую территорию, а в 2014 г. завершить реализацию инвестиционного проекта — второй очереди строительства инфраструктуры портового комплекса.



Калининградская область,
г. Балтийск, Нижнее шоссе, 17
Тел.: +7 (40145) 610-17
pavlov@bscbalt.ru
<http://bscbalt.ru>