

ЛОГИСТИКА

Стимул для регионов

Участники логистического рынка в России констатируют: в последнее время промышленный экспорт стал более чувствителен к политическим и экономическим потрясениям в мире. Однако несмотря на это, экспорт в некоторых отраслях растет, а значит, увеличиваются и перевозки продукции. Основные надежды эксперты возлагают на сельское хозяйство. Лидерами перевозок остаются железнодорожный и морской транспорт, однако переориентация экспорта на Юго-Восточную Азию привела к росту популярности мультимодальных перевозок.

— логистическая география —

Российский экспорт диверсифицирован по регионам в зависимости от того, где сконцентрировано производство тех или иных товаров: логистическая география аналогична промышленной и аграрной, говорит Иван Головки, руководитель направления «Международный транспорт» FM Logistic. Большой объем агроэкспорта идет из южных регионов страны — с Кубани, из Ставропольского края, поясняет эксперт. Промышленный — из традиционных регионов производителей: с Урала, из Татарстана, Башкирии и всех городов-миллионников России. Сырьевой экспорт и экспорт продуктов низкого передела — из регионов добычи: Ямало-Ненецкого автономного округа, Тюменской области, Ханты-Мансийского автономного округа. «Особенностью экспорта в России является то, что основной поток экспорта — это товары с низкой добавленной стоимостью, большими объемами и часто в наспышной или наливной форме. Классический промышленный экспорт составляет невысокую долю в стоимостном выражении», — поясняет Иван Головки. По его словам, особенностями несырьевого экспорта являются отправка из основных промышленных зон, многие из которых возникли еще в советское время, и труднопредсказуемая география поставок: «В последние годы наш промыш-

ленный экспорт стал более чувствителен к политическим и экономическим потрясениям в мире». Среди отраслей, на которые ослабление рубля повлияло положительно, — сельское хозяйство. По словам учредителя V.I.G. Trans Игоря Ребельского, в этой области отмечается увеличение объемов и поставок. «Особенно быстро растет экспорт кукурузы и пшеницы (27% и 34% соответственно), поставки подсолнечного масла увеличились на 8%», — говорит господин Ребельский. Экспорт продуктов питания за первое полугодие 2016 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос в денежном выражении на 6,7% (до \$6,4 млрд). «Динамично растут автомобильные перевозки в Евросоюз стекла и изделий и него (+75,6%), промышленного оборудования (+63,5%), свинца и изделий из него (+47,9%)», — рассказывает эксперт. Что касается стран ЕС, с которыми у России действует режим санкций, то, несмотря на них, в этом направлении выросли в физическом выражении перевозки таких грузов, как дерево и изделия из дерева — на 23,4%, минеральное топливо, масла и продукты их перегонки — на 137,3%, неорганические химикаты — на 23,8%, алюминий и изделия из него — на 20,2%. Абсолютные рекордсменом стали удобрения: их экспорт в страны ЕС вырос на 538%. Что касается видов транспорта, то, по словам Алексея Безбородова,

генерального директора агентства InfraNews, для экспортных перевозок логистические операторы традиционно используют железнодорожный транспорт и порты. «Автотранспорт проигрывает на сухопутных пограничных переходах везде, где требуется нормальное оформление документов (для возврата НДС); там, где этого не требуется (при контрабанде или сером экспорте леса в Китай или рыбы в ЮВА), авто выигрывает», — поясняет эксперт. При этом он признает, что зачастую до портов автотранспортом перевозят и экспортируемые товары — алюминий, каучук и др. «Однако все равно большая часть экспортных поставок — на РЖД и стивидорах», — подчеркивает господин Безбородов. При этом, говорит господин Ребельский, достаточно активно развиваются и другие виды доставки. Помимо морских перевозок в приоритете мультимодальный формат, особенно если речь идет о транспортировке товаров в Юго-Восточную Азию: «Рынок экспортных автомобильных грузоперевозок РФ — ЕС в первом полугодии 2016 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года показал рост 20% (до 5318 тыс. тонн)». При этом экспортные авиаперевозки сократились на 43,9%. Таким образом, в приоритете остаются железнодорожная и морская доставки. Однако эксперты надеются,



Среди отраслей, на которые ослабление рубля повлияло положительно, — сельское хозяйство. Растет экспорт кукурузы и пшеницы (27% и 34% соответственно), поставки подсолнечного масла увеличились на 8%

ся, что выбор у потребителя станет шире, а значит, в ближайшее время удастся найти баланс между главными параметрами перевозок — качеством, сроком и ценой. Для этого необходимо расширять транспортную инфраструктуру, без которой экономика любого государства не может активно развиваться. В России отсутствуют высокоскоростные магистрали, напминает учредитель V.I.G. Trans. Из-за отсутствия дорог в дальних регионах РФ доставка автомобильным транспортом невыгодна, так как ложится на себестоимость товара. «Многое зависит не от того, какой вид транспорта преобладает, а как будет развиваться транспортная инфраструктура», — поясняет господин Ребельский. При наличии хороших дорог, большого количества транспортно-логистических узлов будет расширена сеть железнодорожных путей, конечный потребитель сможет выбирать вид доставки. Не стоит забывать и об усвершенствовании складской логистики,

Господин Головки считает, что в России появится сеть консолидационных складов, способных обеспечить даже мелкого экспортера возможностями таможенного оформления и отправки груза в любую точку мира. «В рамках инициативы правительства РФ и инициатив РЭЦ будут появляться логистические площадки, позволяющие мелким компаниям-экспортерам полностью обеспечивать свои логистические потребности — хранение, таможенное оформление, перевозку и доставку», — соглашается Сергей Лапин, первый заместитель генерального директора SPSR Express. Генеральный директор компании Graedium Денис Артамонов говорит, что тенденция к консолидации складских площадей уже есть. «Международные логистические операторы стремятся консолидировать на своих площадях ритейлеров „по национальному признаку“ — к примеру, FM Logistic построил складской центр на Дмитровском шоссе и кон-

солидировал в нем товары французских компаний. А немецкий оператор Schenker сейчас ищет площадку для строительства центра, в котором планирует консолидировать немецкие компании», — рассказывает эксперт. Участники рынка полагают, что самым популярным видом перевозок останутся в ближайшее время железнодорожные. В географическом плане основными драйверами роста станут Китай, страны ЕАЭС и АСЕАН, а также страны БРИКС: торговые отношения с этими регионами укрепляются, российский бизнес в них становится более популярным. В целом же, по прогнозам участников рынка, Россию ждет как развитие традиционного экспорта — оружия, зерновых, удобрений, металлов, так и поставок продукции, которая ранее не считалась традиционным российским экспортом: готовых продуктов питания, мяса, легковых автомобилей.

Мария Карнаух

Непростая арифметика

— кризис —

Дискуссия вокруг индексации железнодорожных тарифов на 2017 год ведется не только вокруг конкретных цифр, но также и вокруг механизмов расчета ставок. За спором ОАО РЖД, чиновников и грузовладельцев о деталях не стоит забывать о решении основного вопроса, который все споры и порождает, — определении места железнодорожной монополии в экономике страны.

Тяжелое наследие прошлого

Стоимость перевозки железнодорожным транспортом складывается из двух составляющих: тарифа ОАО РЖД, а также цен на услуги железнодорожных операторов, которые предоставляют вагоны. Оператор свою ставку определяет сам, ориентируясь на конкурентную среду, вид груза, направление и другие параметры. Тариф ОАО РЖД ежегодно устанавливает государство в лице Федеральной антимонопольной службы (ФАС). Размер ставок монополии почти всегда определяется в ходе жесткий дискуссий между грузовладельцами, операторским лобби, Министерством экономического развития и непосредственно ОАО РЖД.

Существующая система, отображенная в действующем с 2003 года главном тарифном документе — Прейскуранте №10–01, отягощена несколькими давними «родовыми травмами», которые достались в наследство от 1990-х годов. Самая значительная из них состоит в том, что Прейскурант делит все грузы на три класса. В первом размер транспортной составляющей в конечной цене продукции находится на уровне 15% и выше, и данная номенклатура везется по тарифам, которые не покрывают себестоимость перевозки. Ко второму классу отнесены грузы с долей транспорта 10–15%, и тарифы на их доставку можно назвать обоснованными. У «третьеклассников» логистическая составляющая занимает меньше 10%, зато цена на их перевозку такова, что позволяет отчасти компенсировать убытки РЖД от «дотирования» «первоклашек».

Помимо указанного внутреннего перекоса в ценообразовании на железнодорожном транспорте существует также и внешняя несуразица. Тариф РЖД всю новейшую экономическую историю России выполняет две противоположные функции: собственно, обеспечивает существование РЖД и выступает способом субсидирования реального сектора за счет железнодорожной монополии — через меньший, чем требовалось РЖД, уровень индексации. Выпадающие дохо-



ды государство компенсирует железнодорожникам через субсидии, прямое участие в капитале и другими способами. В конце прошлого года правительство поставило перед РЖД задачу обеспечить работу без помощи государства. И нынешней осенью компания попыталась предложить механизмы индексации, направленные на решение этой задачи. Вместо предельно допустимого уровня плоской индексации, когда доставка всех грузов дорожает на одинаковую величину — 4,5%, железнодорожники выдвинули идеи точечной индексации: увеличить тарифы по-разному для разных классов. Так, первому классу, самому дешевому, было предложено накинуть 8,2% (кроме угля и железной руды), второму — 6,8% (кроме минеральных удобрений: им должно достаться 8,2%), третий вообще не трогать, кроме черных металлов (подорожание на 4,5%). Были внесены также и другие предложения в зависимости от конфигураций тарифных решений по иным аспектам, в частности судьбы надбавки на перевозку экспортных грузов в

Идея РЖД была встречена в штыки как железнодорожными операторами, так и грузовладельцами

размере 13,4%, которая прекращает действие в январе 2017 года (см. „Б“ от 4 октября). Логика «избирательной» индексации легко объяснима. Эксперты отмечают, что если ряд грузов, например уголь и щебень, тяготеет к железнодорожному транспорту в силу своей природы — им просто некуда деться, то некоторые виды номенклатуры могут с легкостью уйти на альтернативные способы доставки. При таком раскладе плоская индексация чистой воды маркетинговое безумие. Как заметил в одном из своих выступлений первый заместитель НП ОЖДПС Денис Семенкин, «в итоге мы видим не только сокращение объемов погрузки высокодоходных грузов, но и мощный отток клиентуры с железнодорожного транспорта».

Давайте договоримся о главном

Идея РЖД была встречена в штыки как железнодорожными операторами

ми, так и грузовладельцами, которые обратили внимание на то, что, согласно поручению президента России Владимира Путина, уровень индексации не должен превышать размер инфляции. В результате, как сообщил „Б“ (от 4 октября), правительственная рабочая группа отправila предложения железнодорожников на доработку, и, похоже, инициативу ждет непростая судьба. Скорее всего, государство остановится на повышении тарифов на 4,5% для всех грузов и примет еще какие-то меры, которые помогут снизить прогнозируемый дефицит бюджета РЖД.

Текущая дискуссия вокруг индексации железнодорожных тарифов на 2017 год высветила проблему стратегического характера, которая и служит источником ежегодных столкновений между причастными сторонами. Государство никак не может определиться с ролью РЖД в экономике страны: либо оно видит компанию как самостоятельный субъект, который работает по экономически обоснованным тарифам, а тем, для кого эти тарифы слишком высоки, оно материально помогает, либо же монополия должна ориентироваться на интересы промышленности, а уже потом думать о том, как свести концы с концами.

При этом с 2019 года отрасль должна будет жить по новому Прейскуранту №10–01, черновой вариант которого должен быть готов уже к концу 2016-го. А по прогнозу главы ФАС Игоря Артемьева, с 2018 года вступит в действие базовый закон о тарифном регулировании в России, который уже написан и отправлен службой в правительство. Он, в частности, по словам господина Артемьева, устранил дискриминацию, которая сегодня царит в железнодорожных тарифах.

Очевидно, впрочем, что отсутствие стратегического выбора перенесет в эти документы все существующее на текущий момент противоречия. Попытка «договориться» о тарифах уже была предпринята несколько лет назад, причем, что интересно, со стороны государства: Федеральная служба по тарифам (позже вошла в состав ФАС) разработала методику расчета обоснованных ставок на услуги железнодорожного транспорта. Однако получившиеся «по науке» проценты индексации оказались такими высокими, что чиновники предпочли положить методику под сукно и о ней забыть как о страшном сне. И с тех пор продолжают каждый год спорить, насколько должна подорожать перевозка, чтобы и РЖД хватило, и забастовок работников предприятий не случилось.

Алексей Кузьмичев

— технологии —

Грузовой авиаперевозчик Cargolux обещает сократить выбросы углекислого газа на 10% за пять лет, второй по величине ритейлер в США Kroger — на 20%, правительство Нидерландов учреждает программу, которая раздает транспортным компаниям звезды за достижения в сфере зеленой логистики, а губернатор Калифорнии требует от перевозчиков совсем перестать загрязнять воздух. Похоже, что в заботе об окружающей среде мировая транспортная отрасль скоро переключится на «Гринпис».

В 2016 году во второй по значимости итальянской лиге была впервые в истории футбола официально показана... зеленая карточка. Его поощряется игрок, который повел себя корректно и уважительно по отношению к сопернику и товарищам по команде, например сам признался в нарушении правил или, скажем, подсказал судье, что мяч за пределы поля ушел от него, а не от игрока противоположной команды.

Еще в 2008 году правительство Нидерландов решило награждать транспортников и логистов своего рода зелеными звездами за вклад в заботу об окружающей среде. Если компания добилась определенных целей в сфере экологии, например сократила вредные выбросы, потребление энергии, уровень шума и т. д., то получала право нанести на свои машины и другие активы логотип государственной программы Lean & Green с одной звездой. По мере достижения новых успехов поставщик логистических услуг получал новые звезды — и так вплоть до пятизвездного уровня, который характеризует полное отсутствие выбросов углекислого газа в атмосферу.

Запущенная в Нидерландах и набравшая там уже около 300 участников, программа Lean & Green затем распространилась на Германию, Италию, Люксембург, Словакию и ряд других стран, охватив не только транспортный, но и другие сектора. В Германии среди первых компаний, получивших звезды, — торговые сети Aldi, Karstadt и производитель бытовой химии Unilever.

Перевозчик Cargolux, который стал первой авиакомпанией в числе номинантов Lean & Green, не скрывает, что для него награждение звездой несет вполне конкретные конкурентные преимущества: «Наши клиенты и партнеры, экспедиторские компании по всему миру знакомы с этой программой, и награда значительно улучшает нашу репутацию». Cargolux поступил довольно хитро:

усилия по повышению производительности он красиво упаковал в «зеленый» цвет. Все достижения перевозчика состоят на самом деле в использовании в составе своего флота самолета Boeing 747–8 F, отличающегося меньшим уровнем шума, потреблением топлива и другими полезными не только для чистоты окружающего воздуха, но и для финансовых отчетов свойствами. Однако уже сам факт того, что крупный авиационный перевозчик счел нужным поучаствовать в программе, говорит о важности зеленой логистики, пусть даже и в чисто имиджевых целях.

Генеральный директор американской торговой сети Kroger Родни Макмаллен заявил, что берет на себя обязательство отстроить логистические цепочки таким образом, чтобы наносить экологии минимальный вред. В частности, он будет отслеживать, на какое расстояние перевозится 1 тонна товара в пересчете на 1 галлон топлива. Иными словами, каковы затраты горючего в пересчете на тонно-километры. К 2020 году их планируется сократить 20% по сравнению с 2015-м. Созданием своей экологической стратегии в Kroger озабочились после того, как большой красивый отчет на эту тему стал выпускать лидер рынка Walmart.

Губернатор Калифорнии Джерри Браун объявил в августе о том, что будущее штата должно быть чистым — в прямом смысле этого слова. Необходимо стремиться к тому, чтобы транспортная отрасль полностью избавилась от выбросов углекислого газа, заявил он. Губернатор обозначил на среднесрочную перспективу 82 цели, среди которых, например, повышение эффективности работы транспортного сектора на 25%, ужесточение к 2023 году норм, регулирующих выбросы вредных газов. Как будут достигаться эти цели, пока не очень понятно: соответствующее подразделение правительства Калифорнии должно представить план действий только в июле 2017 года. Но представители компаний и некоммерческих ассоциаций задаются вопросом, не повлияет ли это на бизнес частных структур и на бизнес-климат всего штата. Не станет ли Калифорния проигрывать другим штатам, например, в борьбе за привлечение инвесторов, которые могут испугаться слишком жестких регулирующих норм?

Но Джерри Брауна их сомнения волнуют мало. Он уже предвидит, что полезный опыт можно будет распространить по всей Америке. Что ж, по крайней мере практика голландских кампаний Lean & Green показывает, что бизнес охотно выстраивается в очередь за «зелеными карточками».

Максим Калининченко