



ОТНОШЕНИЕ К ЛОГИСТИКЕ ПОРА МЕНЯТЬ



ОТНОШЕНИЕ К ЛОГИСТИКЕ СРЕДНЕГО РОССИЙСКОГО СПЕЦИАЛИСТА, РАБОТАЮЩЕГО В ТРАНСПОРТНОМ БИЗНЕСЕ, СХОДНО С ОТНОШЕНИЕМ, СКАЖЕМ, СРЕДНЕГО УПРАВЛЕНЦА К АСУ. ХОРОШО ЭТО ИЛИ ПЛОХО - НЕВАЖНО, НО ТО, ЧТО БЕЗ ЭТОГО ТОЧНО МОЖНО ЖИТЬ И РАБОТАТЬ, ПОДТВЕРЖДАЕТ НАША ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ПРАКТИКА. В ИСТОРИИ НАШЕГО ГОСУДАРСТВА ПРОШЛОЕ СТОЛЕТИЕ БЫЛО ОТМЕЧЕНО ПОЯВЛЕНИЕМ РЯДА НАУК (СОЦИОЛОГИЯ, ГЕНЕТИКА, КИБЕРНЕТИКА, ЯДЕРНАЯ ФИЗИКА И ДР.), СКОРОЕ ОСВОЕНИЕ КОТОРЫХ НА ОПРЕДЕЛЕННОМ ЭТАПЕ ПРИНОСИЛО БОЛЬШЕ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ НЕПРИЯТНОСТЕЙ, ЧЕМ ОБЩЕСТВЕННЫХ ВЫГОД. ПОСЛЕДУЮЩЕЕ ОСОЗНАНИЕ ПРОСЧЕТОВ НА ГОСУДАРСТВЕННОМ УРОВНЕ И ДИРЕКТИВНОЕ НАВЕРСТЫВАНИЕ ПОЗНАНИЙ, ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, НЕ ДАЛИ ВОЗМОЖНОСТИ ВЕРНУТЬ УПУЩЕННОЕ ОБЩЕСТВЕННОЕ БЛАГО, ОСТАВЛЯЯ НАШЕ ОБЩЕСТВО ПОЗАДИ МИРОВОГО ПРОГРЕССА.

ЛОГИСТИКА, РАНЕЕ ОПРЕДЕЛЯЕМАЯ МНОГИМИ НАШИМИ ТРАНСПОРТНИКАМИ КАК «ВЕЛИЧАЙШАЯ ЛЖЕНАУКА XX СТОЛЕТИЯ», ПОПОЛНЯЕТ ЭТУ ПЕЧАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ. И ХОТЯ ПРИЧИНЫ ЕЕ ОТТОРЖЕНИЯ НЕСКОЛЬКО ИНЫЕ, СЕГОДНЯ МЫ ПОЖИНАЕМ ПЛОДЫ СОБСТВЕННОГО ЗАБЛУЖДЕНИЯ. МЕЖДУ ТЕМ, РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ КАК НАУКИ В МИРЕ ШАГНУЛО ДАЛЕКО ВПЕРЕД, ОНА УЖЕ ПРИНОСИТ РЕАЛЬНЫЕ ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОНОМИКАМ РАЗВИТЫХ СТРАН. В ЭТОЙ ПУБЛИКАЦИИ МЫ ПОПРОБУЕМ РАЗОБРАТЬСЯ С КОНКРЕТНЫМ ПРЕДМЕТОМ – ЛОГИСТИКОЙ – И ПЕРСПЕКТИВАМИ ЕЕ ПРОДВИЖЕНИЯ В РОССИИ.

АЛЕКСАНДР КУЗНЕЦОВ, ПРОФЕССОР КАФЕДРЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ И ЛОГИСТИКИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ МОРСКОЙ АКАДЕМИИ ИМ. АДМИРАЛА С.О.МАКАРОВА

ГНОСЕОЛОГИЯ ЛОГИСТИКИ

Каждая наука возникает не сама по себе, но как ответ интеллектуальной элиты общества на те или иные потребности последнего. Человеческое общество, рассматриваемое в плоскости материального производства и потребления, во второй половине XX века испытало скачок в своем развитии. Этот скачок наблюдался на протяжении жизни одного – двух поколений людей, а потому воспринимался ими не как скачок, а как должный темп прогресса. Именно в этот период сформировались «углы» треугольника мировой торговли.

Основные факторы развития мировой торговли, производства и распределения образовали сложно сплетенный венчик причинно-следственных связей, а совокупное действие привело к взрывному эффекту, то есть именно к этому скачку. Причины его были таковы.

Рост мировой торговли. Экономические противостояния, перешед-

шие в мировые военные катаклизмы, вывели на исторические подмостки новые державы. Во второй половине XX века интенсивное экономическое развитие стран «третьего мира» обусловило возможность для этих стран экспортировать не только сырье, но и готовую продукцию, которая из-за фактора дешевизны рабочей силы и энергетических ресурсов была более конкурентоспособна, чем её аналоги, произведенные в развитых странах. Последние решили специализироваться на наиболее наукоемких отраслях промышленности (машиностроение, авиационная и космическая промышленность), предпочитая закупать другие товары за рубежом. В итоге возникла масштабная необходимость перемещения сырья и произведенной продукции.

Интернационализация торговли. Основной политической (и деловой) тенденцией последних десятилетий было устранение барьеров и границ

между соседними странами. Создание зон свободной торговли позволяло преодолеть торговые барьеры, которые тормозили развитие бизнеса. Экономическая логика, лежащая в основе образования таких зон, привела к специализации регионов, труда и капитальных ресурсов участников этих блоков. Беспрепятственный доступ к необходимым ресурсам приводил к выгодному снижению стоимости для всех стран торгового объединения.

Либерализация политических режимов. Распад социалистического лагеря и установление в странах либеральных режимов (не только в Восточной Европе, но и в Азии) обеспечили относительно свободную транспортировку грузов в новые территории и через них. Это постепенно устранило торговые ограничения, эмбарго и санкции, препятствовавшие эффективному перемещению товаров, а изменение политической обстановки создало



благоприятные условия для развития международных перевозок.

Дерегулирование на транспорте. В XX веке все порты и транспортные компании, участвовавшие в обеспечении международной торговли, имели хорошо очерченные зоны грузообразования. Порты на одном побережье обычно имели выровненные сквозные тарифы на суммарную перевозку земля – море. Постепенно политика правительств развитых стран изменилась в сторону предоставления большей свободы внутренним перевозчикам в выборе клиентов и определении тарифов. С дерегуляцией железных дорог практика выравнивания условий для портов прекратилась, уступив место ожесточенной конкуренции за морские перевозки.

Приватизация. Порты традиционно и повсеместно рассматривались как общественная форма собственности. Даже в аренду портовые мощности предоставлялись тем пользователям,

которые наиболее полно следуют выбранной концепции генерального плана. Приватизация оказалась самым эффективным средством совершенствования работы портов. В наиболее полной форме это означает владение и управление предприятием частными концернами. В отношении портов это приводит к уменьшению контроля правительством за деятельностью порта, что, как считается, делает порты более конкурентоспособными и обеспечивает доступ к инвестициям. Приватизация наблюдалась не только на постсоциалистическом пространстве, но и во многих других странах мира: Бразилии, Венесуэле, Аргентине, Англии, Франции и т.д.

Развитие коммуникаций. В практику транспортного бизнеса XX век внес новые технологии: электронную идентификацию, спутниковый мониторинг, САУ, мобильную и спутниковую связь. В мировой торговле все больше и больше стала распространяться систе-

ма EDI (electronic data interchange), появились электронные закупки и снабжение (e-purchasing, e-procurement). Обычным стал прямой обмен данными между компьютерами компании (B2B) и компании-потребителя (B2C), появились поддерживающие технологии – например, кодирование товаров, позволяющее отслеживать положение каждой упаковки, перемещать, сортировать, консолидировать, упаковывать, доставлять их автоматизированными средствами.

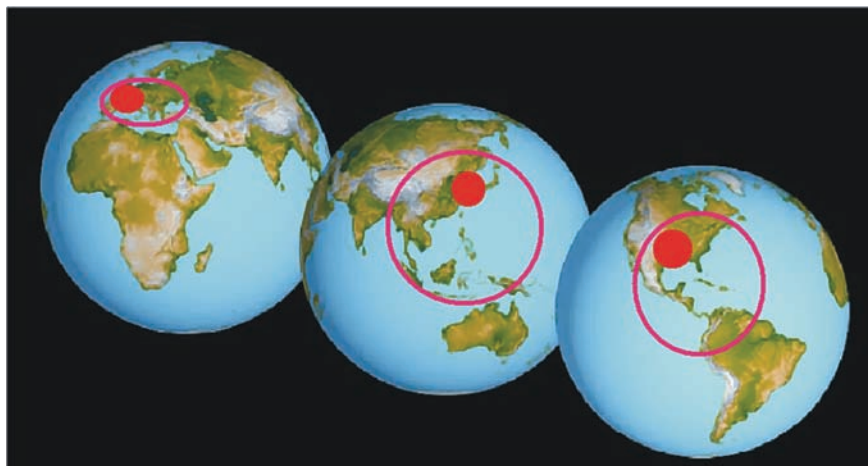
Глобализация. Вследствие совершенствования коммуникаций и технологии перевозок физическое расстояние становилось все менее важным параметром. Крупные организации перешли на систему оптимизации закупок, хранения, производства, перемещения и распределения товаров в масштабах всего мира. Как результат, стали резко расти мировая торговля и конкуренция – уже не локальная, а глобальная. >>



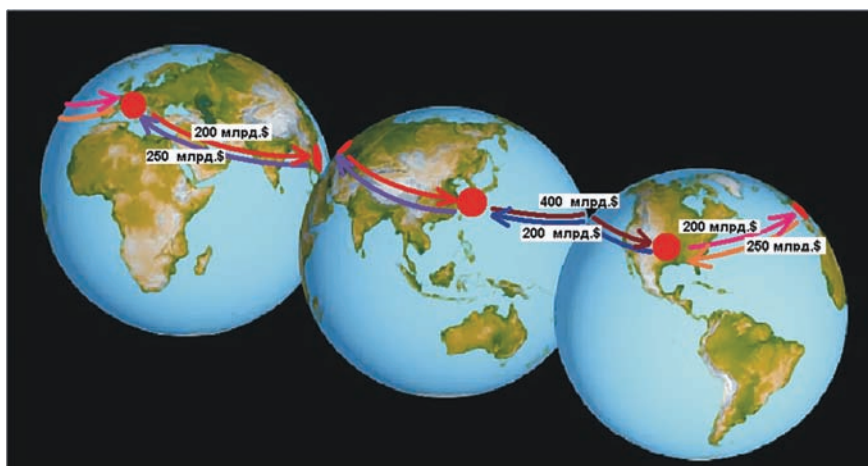
Развитие технологии перевозок. Благодаря внедрению в транспортный процесс стандартизированных грузовых единиц, унификации их размеров, появилась возможность широкомасштабного и гармоничного применения специализированных транспортных средств и перегрузочного оборудования. В первую очередь это относилось к контейнеризации.

За счет резкого повышения технической вооруженности и производительности труда была осуществлена индустриализация перевозки и перегрузки грузов. Следствием этого явились: возможность доставки товара «от двери до двери» на расстояние в тысячи километров, устранение промежуточной перевалки груза при смене видов транспорта, снижение

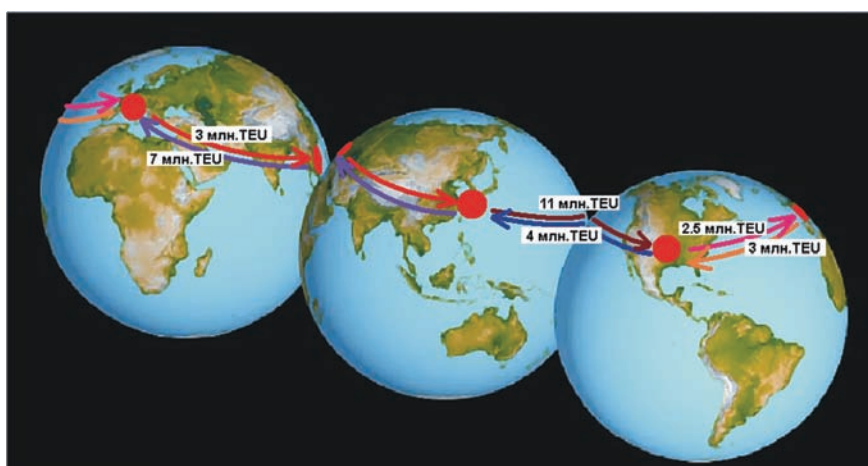
стоимости оборудования (за счет стандартизации), снижение рисков утраты и порчи груза, увеличение скорости доставки грузов, возможность оптимизации размеров и количества транспортных средств, использование единых сквозных транспортных документов и тарифов, развитие специализированных информационных стандартов и технологий.



УГЛЫ «ЗОЛОТОГО ТРЕУГОЛЬНИКА» МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ



МИРОВЫЕ ТОРГОВЫЕ ПОТОКИ В СТОИМОСТНОМ ВЫРАЖЕНИИ, МЛРД ДОЛЛАРОВ США



МИРОВЫЕ ТОРГОВЫЕ ПОТОКИ, МЛН TEU

ПРОИСХОЖДЕНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ЛОГИСТИКИ

Действие указанных выше причин привело к резкому усложнению транспортной системы доставки грузов. Для планирования, организации и управления сложной системой потребовалась разработка нового научно-методического базиса, который обеспечила бурно прогрессирующая в конце XX – начале XXI века междисциплинарная наука – логистика.

Действие причин скачка в развитии было таково, что ни за один такой же короткий по времени период истории человечества «ландшафт» транспортной отрасли не менялся столь значительно. Чтобы понять масштабы этих изменений, достаточно посмотреть на объемы возросших денежных и товарных потоков. Приблизительные объемы современной торговли по основным направлениям показаны на рисунках.

В контексте данной статьи из всего «ожерелья» причинно-следственных связей мы выберем одну «бусину» – логистику. Развитие представлений о логистике в своей эволюции прошло несколько этапов:

- Формирование инструментария разрозненных функций;
- Управление материальными потоками и физическое распределение;
- Появление логистики как научной дисциплины и практической функции;
- Управление цепями поставок.

В наиболее свободном формате современная логистика может быть определена как системный подход к организации и ведению бизнеса, понимаемого как совокупность потоковых процессов. В некотором смысле логистика претендует на определенную «философию общественного производства», лежащую в основе всех аспектов создания и потребления продуктов на пути от сырья до конечных потребителей.

Именно этот общий, всеобъемлющий характер логистики сыграл с ней злую шутку: любой специалист, работающий в сфере производства, транспорта, планирования, управления и т.п., находил в ней знакомый предмет,

после этого срабатывал простой силлогизм: «я занимался этим всю жизнь, это входит в логистику, следовательно, я всю жизнь занимался логистикой». Следствием этой ошибки являлась утрата именно интеграционного аспекта современной логистики как научной дисциплины, без которого она действительно рассыпается на разобщенные, хоть и хорошо изученные по отдельности, компоненты.

Другим распространенным заблуждением является смешивание логистики как научно-методического инструмента с использованием накопленного с его помощью знания какой-либо практической деятельности.

Проведем аналогию. Желание приобрести специальность стоматолога заставляет людей обращаться к специалистам, накапливающим, систематизирующим и тиражирующим знания и опыт. Но зубная боль заставляет нас идти не в академические учебные заведения, а к уже обученному и практикующему стоматологу, то есть к специалисту иного профиля.

Логистика, понимаемая только как функция управления материальными потоками, действительно сродни специальности «организация и управление перевозками» — однако истинная логистика включает ее, но не сводится к ней.

ОСОБЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ

Мировая торговля в ее глобальном развитии естественным образом связана с морскими перевозками. Геополитическое транспортное положение портов России не является в настоящее время, мягко говоря, благоприятным: они не принадлежат к категории важных в глобальном масштабе грузовых центров, деятельность которых приводит к изменению сети морского распределения. Как следствие, они вынуждены в своем развитии учитывать тенденции и возможные шаги иностранных портов, находящихся на более высоком уровне в логистической иерархии и формирующих соответствующие стратегии.

Российские порты не могут, за редким исключением, претендовать на роль хабов или входных глобальных портов, формирующих вокруг себя грузовые полюсы. Создание хабов в географически возможных местах (Мурманск, Калининград, Восточное побережье) связано с большим риском вследствие уже сложившегося международного рынка и уязвимостью позиций хаба в отношении линейных перевозчиков.

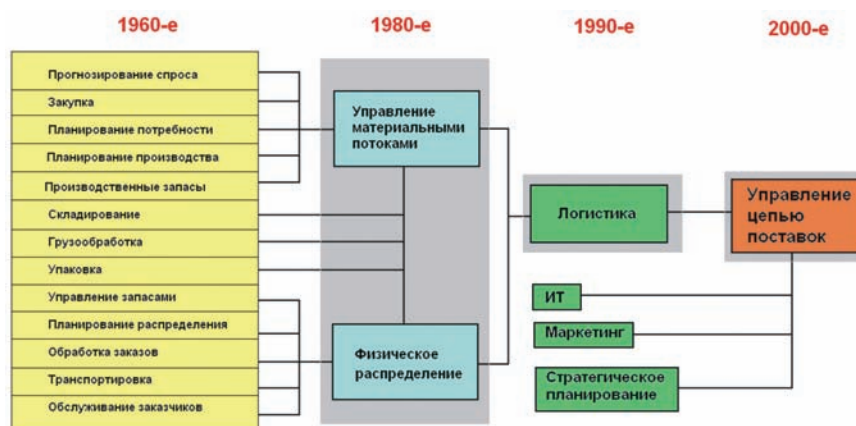
Отсутствие сегодня (и в обозримом будущем) своих линейных океанских перевозчиков, занимающих в контейнерных перевозках роль грузовых принципалов, еще более осложняет экономические перспективы создания хабов и полюсов. В системе распределения доходов, генерируемых комплексной системой распределения, позиции портов вообще и портов хабов в особенности в этом отношении становятся очень шаткими.

В то же время роль России как крупного глобального рынка потребления (а в будущем и рынка производства) с неизбежностью требует создания адекватной сети наземного распределения, базирующейся на морских портах. В настоящее время на эту системообразующую роль могут претендовать российские порты бассейна Финского залива, Новороссийск и, при определенных условиях, порты Восточного побережья. Развитие этой сети распределения может принципиально осуществляться двумя путями: отслеживая динамику изменения требований рынка или опережающими темпами, стимулирующими рост этих

требований (в свою очередь катализирующих экономическое развитие государства).

В отношении стадии развития отечественных морских портов следует сказать, что лишь некоторые из них достигли предела, после которого они могут претендовать на роль логистического полюса. В частности, к этой категории относятся упомянутые выше порты, которые потенциально подошли к необходимости создания системы наземных логистических терминалов. Как следствие, именно эти порты могут рассматриваться как центры начала процесса регионализации, с соответствующими оговорками относительно положения в иерархии морского (слабая) и наземного (сильная) систем распределения (см. «Новый сценарий для российских портов» в «МП» №3, 2009 г.).

Наиболее продвинутым портом в этом отношении является порт Санкт-Петербург с транспортно-грузовым узлом вокруг него, для которого сформулирована Стратегия развития, во многом соответствующая рассматриваемым мировым процессам. >>





К наиболее сложным вопросам реализации процесса регионализации будет относиться создание эффективно действующих наземных транспортных

коридоров, а также создание системы справедливого и стимулирующего распределения доходов между участниками.

гическое ограничение, сегодня может утратить свою значимость. Прогнозы развития транспортной индустрии под давлением кризиса, скорее всего, будут коренным образом пересмотрены, что приведет к существенной рационализации структуры перспективного контейнерного тоннажа, требований к отдельным контейнерным терминалам и их кластерам.

Многие проблемы и ограничения совокупной мощности интермодальной системы распределения в РФ носят не материально-технический и финансово-экономический характер, а имеют административно-правовую природу, то есть являются следствием ведомственных барьеров и ограничений, несогласованности тарифов, несовершенства законодательства и т.п. Какой бы сложной ни была задача преодоления этих ограничений, она не связана с масштабными капитальными затратами со стороны государства или частного бизнеса.

Накопленный опыт и сложившиеся в настоящий момент обстоятельства требуют тщательного анализа и, возможно, пересмотра некоторых основ-



ГОСУДАРСТВО И ЛОГИСТИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Роль государства в логистике международных перевозок подобна роли арбитра в футбольном матче: лучше всего его работа проявляется в незаметности, естественно, при том, что игра ведется по правилам. Насколько это сложно, показывает простой пример.

Пусть имеется некий воображаемый государственный орган, призванный контролировать законность в работе воображаемых транспортных компаний. Заметим, что несовершенство природы человека, а соответственно любой общественной системы, таково, что определенная доля нарушений в ней неизбежно присутствует. Так вот, для соблюдения динамического баланса выявленных и невыявленных нарушений этот государственный орган досконально проверяет определенную долю всех транспортных отправок, в результате чего штрафы за выявленные нарушения пополняют государственную казну.

Каждая проверка связана с неудобством для честных (и тем более для нечестных) перевозчиков, но конкретное значение доли досмотров формируется как динамическое равновесие интересов многих сторон.

Если грузопоток по некоторым внешним причинам снижается, а государство требует того же уровня поступления штрафов в казну, то неизбежно возникает пропорциональное увеличение доли досмотров. Создание повышенных неудобств для перевозчиков еще больше снижает грузопоток.

А если грузопоток снижается — государство, требуя того же уровня поступления штрафов в казну, действует по тому же сценарию... И так история продолжается до полного прекращения грузопотока!

В то же время для государства косвенные выгоды (или потери при утрате грузопотока) могут быть на порядок больше тех сумм штрафов, плановым поступлением которых озабочен наш воображаемый государственный орган.

Таким образом, с точки зрения и науки, и практики государство должно создавать благоприятную среду для возникновения субъектов логистической деятельности, разрабатывать механизмы их стимулирования развития в нужном направлении, формировать и постоянно совершенствовать способы регулирования рынка логистических услуг, обеспечивать здоровую конкуренцию и поддержку тех компаний, которые наиболее эффективно и открыто двигаются в данном направлении.

Так просто. И так сложно. ■

ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО СОЗДАВАТЬ

БЛАГОПРИЯТНУЮ СРЕДУ ДЛЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ СУБЪЕКТОВ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, РАЗРАБАТЫВАТЬ МЕХАНИЗМЫ ИХ СТИМУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ В НУЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ, ФОРМИРОВАТЬ И ПОСТОЯННО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СПОСОБЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ, ОБЕСПЕЧИВАТЬ ЗДОРОВУЮ КОНКУРЕНЦИЮ И ПОДДЕРЖКУ ТЕХ КОМПАНИЙ, КОТОРЫЕ НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНО И ОТКРЫТО ДВИГАЮТСЯ В ДАННОМ НАПРАВЛЕНИИ

Характерным примером проблем, возникающих при воплощении идеи в реальную экономическую жизнь международного бизнес-сообщества, служат проходящие по территории РФ панъевропейские и иные транспортные коридоры, остающиеся пока больше декларациями, чем эффективным инструментом.

Невозможность или нецелесообразность приема крупнейших контейнерных судов в российских портах, ранее рассматривавшаяся как страте-

гических положений, лежащих в основе Стратегии развития транспортной системы.

Важной стратегической целью разработки идеологии государственно-частного партнерства в транспортно-логистической сфере должны стать эффективные механизмы распределения совокупного дохода между всеми участниками инфраструктуры системы распределения. При этом каждый участник этой инфраструктуры должен рассматриваться с точки зрения его важности (или вклада в процесс распределения), а не как самостоятельный центр образования прибыли.