

УЗКИЕ МЕСТА КОНТЕЙНЕРНОГО БИЗНЕСА

Научный взгляд на глобальный рынок контейнерных перевозок и место России в этом рынке



НЕОБХОДИМЫМ И, ЧТО БОЛЕЕ ВАЖНО, ДОСТАТОЧНЫМ УСЛОВИЕМ СОСТАВЛЕНИЯ ДОСТОВЕРНЫХ ПРОГНОЗОВ И ПЛАНОВ ЯВЛЯЕТСЯ СТАБИЛЬНОСТЬ ФОНА, НА КОТОРОМ РАССМАТРИВАЮТСЯ ИЗУЧАЕМЫЕ ПРОЦЕССЫ. В УСЛОВИЯХ НЕИЗМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ И ПОСТОЯНСТВА ДЕЙСТВУЮЩИХ ФАКТОРОВ ПРОГНОЗЫ ПИСАТЬ ЛЕГКО (ВСЕХ УЧИЛИ ЭКСТРАПОЛИРОВАТЬ ИНТЕРПОЛЯЦИЮ), А ВЫПОЛНЯТЬ ПЛАНЫ НЕОБРЕМЕНИТЕЛЬНО. ПРИ СМЕНЕ ТЕНДЕНЦИЙ И ПОЯВЛЕНИИ НОВЫХ ФАКТОРОВ ПЛАНЫ ЕЩЕ КАКОЕ-ТО ВРЕМЯ МОЖНО ВЫПОЛНЯТЬ (НАПРИМЕР, ЗА СЧЕТ ПРИМЕНЕНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ СИЛОВЫХ МЕТОДОВ); СДЕЛАННЫЕ ЖЕ ПРОГНОЗЫ НАЧИНАЮТ ВЕСТИ СЕБЯ ПЛОХО ПО ОТНОШЕНИЮ К РЕАЛЬНОСТИ.

С УЧЕТОМ ЭТИХ ЗАМЕЧАНИЙ, АВТОР ХОЧЕТ ОБСУДИТЬ С ЧИТАТЕЛЯМИ ТЕКУЩУЮ СИТУАЦИЮ НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ВОЗМОЖНЫЕ СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ И СЛЕДСТВИЯ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПОВЛИЯТЬ НА РОССИЙСКИЙ СЕГМЕНТ ЭТОГО РЫНКА.

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

Развитие сложных систем, подобных мировой экономике или глобальному транспорту, всегда характеризуется периодами стабильного развития — аттракторами (выражаясь терминами синергетики). Каждый стабильный период развития заканчивается точкой бифуркации, когда развитие системы может пойти по нескольким различным путям, соответствующим тем или иным предсказуемым аттракторам, которые называются простыми. Уже одно это теоретическое положение делает любой прогноз развития категорией вероятностной.

Даже в теории аттрактор может быть не простым (что хуже), а странным — нерегулярным, хаотическим, неустойчивым. Выражение «даже в теории» означает, что предсказать путь развития и тем более его конкретную форму невозможно даже для абстрактных систем, изучаемых из чисто научных интересов и описываемых статистическими законами. К сожалению, в практической жизни нам мало знать,

что «орел» и «решка» выпадают с одинаковой вероятностью — обычно нам жизненно важно, как именно упадет монета в этот конкретный раз.

Поэтому чем острее становится проблема, тем важнее становится для нас прогноз, и мы готовы платить значительные суммы денег специалистам, гарантирующим достоверность этого интеллектуального товара. Беда состоит в том, что специалистами обычно считаются те, чьи прогнозы сбывались в предыдущих точках бифуркации. В нашем примере такими специалистами будут те, кто угадал исход бросания монеты в предыдущем испытании. Достаточно ли этой квалификации?

Как следствие, прогноз развития всегда является сочетанием науки и искусства, а кроме того, он редко сбывается.

СУЩЕСТВУЮЩАЯ СИТУАЦИЯ

Оставим в покое глобальные финансовые и экономические процессы и обратимся к узкой сфере контейнерных перевозок. В истории контейнеризации, насчитывающей более полувека,

ясно обозначился конец стабильного развития, характеризовавшегося двузначными значениями процента роста. Этот многообещающий аттрактор продолжался удивительно долго и спровоцировал множество изменений сначала в сфере транспортировки грузов, а затем в мировой торговле и всей системе производства.

Кризис 2009 года показал опасную неустойчивость и всеобщую взаимосвязь элементов построенного здания глобализированной экономической системы. Эта система может успешно сопротивляться различным возмущениям и помехам до тех пор, пока они не приведут к появлению резонансных явлений. В подобной сильно связанной большой системе жертвами неблагоприятных воздействий становятся не отдельные части, а вся структура, которой может угрожать полный и неудержимый коллапс.

Критическая точка, точка бифуркации, еще не пройдена мировой экономикой до сих пор. Некоторое восстановление объемов торговли и



перевозок большинство экспертов связывает с ликвидацией запасов, накопленных на тех или иных производственных складах в цепях поставок, и называют банковским термином «отскок дохлой кошки» (ссылаясь на выражение, что «даже мертвая кошка может подпрыгнуть, если ее сбросить с достаточной высоты»).

Действительно, первая радость от восстановления объемов уже сменилась пугающими цифрами спада в период наиболее оживленной обычно предпраздничной торговли. Выведение контейнерного тоннажа в отстой, ликвидация сервисов и снижение эксплуатационной скорости судов еще не достигло уровня 1,410 млн TEU, или 11% вместимости всего флота, зарегистрированного в «черном» 2009 году (см. таблицу), но быстро к нему приближается.

ВМЕСТИМОСТЬ TEU	ЧИСЛО СУДОВ
7 500 И ВЫШЕ	10
5 000-7 499	53
3 000 - 4 999	88
2 000 - 2 999	113
1 000 - 1 999	135
500 - 999	87
ВСЕГО	486

По последним данным, в начале декабря на приколе стояло 210 судов совокупной вместимостью 526 тыс. TEU. На начало ноября вместимость «безработного флота» была почти на 100 тыс. TEU меньше. К новому году, по прогнозам, на прикол встанут новые контейнеровозы, и вместимость незанятого флота составит уже 600 тыс. TEU. Это пока вдвое меньше, чем было выведено с сервисов в кризисном 2009 году, но одновременно это самый высокий показатель незанятого флота, начиная с мая 2010 года.

Несмотря на большое число снятых с сервисов судов, загрузка контейнеровозов на большинстве направлений перевозок составляет менее 90%. При этом линии не просто выводят из эксплуатации суда, они закрывают сервисы. В октябре было закрыто 3 сервиса с Дальнего Востока на Северную Европу, 3 – на Средиземноморье и целых 7 – на США.

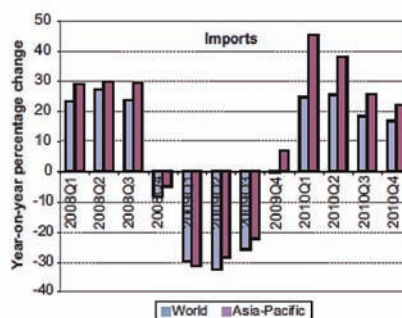
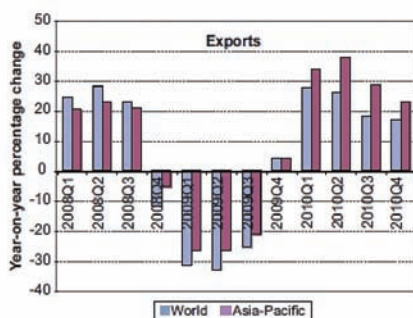
Состояние хаоса на рынке усиливается и в результате девиантного поведения ключевого игрока – компании Maersk. Все слышали о таком общественно порицаемом явлении, как картельный сговор. В судоходстве оно проявляется в форме образования линейных конференций – альянсов крупных морских перевозчиков, образованных для поддержки высоких ставок в условиях противодействия

клиентам, формально имеющим возможность выбора.

Несмотря на крайнюю свирепость законодательств разных стран и их союзов в отношении ограничений свободной конкуренции, линейные конференции в судоходстве год за годом в виде исключения выводились из под них под различными благодидными предложениями. Реальная же причина состояла в том, что на одном контейнерном стринге задействовано 10-12 судов стоимостью около 100 млн долларов США каждое, то есть только в виде флота капитализировано более 1 млрд долларов США. Ведущие компании имеют десятки таких маршрутов, что дает представление об их финансовых позициях в деле переговоров с правительствами, союзами и межгосударственными комиссиями.

Поскольку, в соответствии с принципом Парето, малая часть этих компаний владеет большей частью всех перевозок – в какой-то момент линейные конференции стали им уже не очень нужны, поскольку гиганты установили более-менее стабильное и устраивающее их разделение рынка.

Переход экономической системы и сопряженной с ней системы перевозок в точку бифуркации открыл некоторые новые возможности, которые в первую очередь могут использовать >>



Source: ESCAP calculation, based on World Trade Organization (WTO) online Short-term Statistics (quarterly data – downloaded on 7 April 2011).

ДИНАМИКА ПОКВАРТАЛЬНОГО РОСТА ИМПОРТА И ЭКСПОРТА АТР ПО СРАВНЕНИЮ С МИРОВЫМ СРЕДНИМ

компания с большим маневровым капиталом. Maersk, владельцы которого осуществляют перекрестное финансирование от нефтяной отрасли, как раз и является таким игроком. Под стать ему могут оказаться лишь китайские компании, которых дотирует государство для достижения сформулированных на высоком уровне стратегических целей.

КИТАЙ И G3

Последние десятилетия в сознании деловых людей по всему миру формировалось клише, что развитие Китая целиком и полностью определяется потенциалом потребления Западного мира, в первую очередь, развитых промышленных стран. Этот взгляд вполне устраивал всю «триаду» (США-Канада, Западная Европа, Япония-Корея), который гораздо приятнее было отводить развивающейся взрывным образом экономике Китая второстепенную, служебную роль. Когда появившийся из бутылки «джин» этой экономики сравнялся и стал по своим размерам превышать выпустившего его «хозяина», родился известный афоризм:

«Существует два пугающих сценария развития мировой экономики: первый – что развитие Китая остановится; второй – что оно будет продолжаться».

Финансовый (и последовавший за ним экономический) кризис, который теперь, наверное, нужно называть Первым, привели к очень неожиданной ситуации. Эта ситуация характеризуется несколькими важными факторами.

Во-первых, восстановление азиатской экономики произошло намного быстрее, чем экономики мировой (см. рисунок).

В этом смысле весь регион с Китаем в качестве центра тяготения продемонстрировал появление новой стабилизирующей силы мировой экономики. Страны и регионы, до этого считавшиеся мотором экономического роста, против своего желания выпустили из рук «эстафетную палочку» этого статуса. Иными словами, в новой экономической ситуации явно проявилось ослабление роли стран «группы G3» (ЕС, Япония, США).

Во-вторых, атрибутом новой экономической ситуации стал постоянный рост урбанизации региона. За следую-



щие 20 лет Китай и Индия ожидают прирост городского населения на невероятном уровне – в 500 млн человек. Это, безусловно, создаст новый внутренний рынок и сделает региональную экономику еще более самодостаточной.

В-третьих, новым фактором индустриального и экономического развития становится повсеместно наблюдаемый рост озабоченности климатическими изменениями. Разработка, производство и торговля климатическими товарами и технологиями составляет стремительно растущий сегмент мирового рынка, в котором по разным причинам лидирующее положение стран азиатского региона изначально не оспаривалось.

В-четвертых, важной характеристикой новой экономической ситуации в регионе является высокий потенциал расширения объема торговли услугами и инвестиций в эту сферу. Следует подчеркнуть, что развитие этого сегмента рынка не предъявляет никаких сверхвысоких требований к ресурсам рабочей силы, что является также благоприятствующим обстоятельством для входящих в новый экономический центр стран.

В-пятых, следует отметить быстрый рост стоимости рабочей силы. В зависимости от анализируемых функций, его можно расценивать и как позитивный, и как негативный фактор.

В-шестых, свидетельством нового статуса региональной экономической системы является явно прослеживаемый рост импорта из слабых экономик ЮВА в экономику доминирующей державы. Ему сопутствует и рост объема интрарегиональных инвестиций.

Важнейшим обстоятельством, которое может оказать решающее влияние на превращение «потенциальной энергии» развития в «кинетическую энергию» его реализации, является позиция правительств стран региона. Они отчетливо понимают, что сложившаяся ситуация лучше всего описывается основным постулатом астрологии: «Astra inclinant, non necessitant» («Звезды склоняют, но не принуждают»). Для реализации наметившейся возможности фазового перехода траектории властями намечены конкретно сформулированные реформы. К ним, в первую очередь, относятся:

- изменение структуры импорта-экспорта для использования экономического роста в ЮВА;
- концентрация на торговле и инвестициях в сфере климатических товаров и технологий;
- административные реформы и инвестиции, направленные на улучшение оказываемых услуг;



- развитие административной и физической инфраструктуры интра-региональной торговли;

- включение малых и средних предприятий в глобальные и региональные цепи.

Важнейшая предпосылка для реализации всех открывшихся возможностей (и, соответственно, для проведения намеченных реформ) — это всестороннее развитие многостороннего сотрудничества и региональной кооперации.

На первый взгляд, все перечисленные задачи и предпосылки развития азиатской экономики представляются до боли знакомыми. Азиатский разум не придумал ничего нового по сравнению с отечественной риторикой. Разница лежит в том, что все сформулированное восточными мудрецами будет исполнено руками жителей восточных стран, а аналогичный пакет русскоязычных открытий может остаться лишь риторикой.

Основная проблема состоит в том, что область поиска решений лежит не в экономическом, а в политическом пространстве. В том случае, если эти пространства не только не совпадают, но даже не пересекаются — проблема не имеет решения: те, кому это надо,

решить ее не могут; тем, кто может ее решить — это не надо.

ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИИ

Для нашей страны, характеризующейся несбалансированностью потоков сырья и промышленных товаров, перспективы контейнеризации остаются туманными. По крайней мере, в настоящее время развитие контейнерных потоков не находится в прямом управлении отечественных грузовых принципалов, и даже не в первой производной от этого управления. В России пока контейнеризация не реализует весь свой потенциал как новая транспортно-технологическая система. Не будь накачки контейнерных грузов из-за пределов страны, они бы перевозились в виде конвенциональных грузов.

Инфраструктурная анемия и сюрреалистичная ведомственно-межведомственная бюрократия блокируют экономику перевозок. До той поры, пока наши не слишком мощные железнодорожные магистрали будут рассматриваться как средство загадочного транзитного потенциала России, сдвигов в этой сфере не произойдет. Когда же железнодорожная, автодорожная и — очень ограниченно, к сожалению — внутренняя

водная транспортные подсистемы будут ориентированы на эффективную перевозку промышленных товаров отечественным потребителям от отечественных же грузоотправителей, это не только качественно увеличит эффективность грузораспределения, но одновременно станет мощным силовым полем для развития отечественного производства.

В настоящее время не портовые терминальные мощности нашей страны являются узким местом системы контейнерного грузораспределения. К таковым относятся тыловые наземные терминалы различного типа, транспортные сети сухопутной перевозки, интермодальные транспортные интерфейсы. В еще большей степени проблемой является архаичность информационной и правовой системы интегрированного управления транспортом в масштабах страны.

В этом, представляется, состоит уникальный шанс для нашей страны: экономическая возможность создать торговый потенциал, заметный на планетарном масштабе, у нас есть. А указанные проблемы, по сравнению со строительством новых мега-портов в неизвестных пока науке акваториях, требуют существенно меньших масштабов инвестиций. ■