

РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕЦЕССИИ

© 2015 Михайлюк Михаил Владимирович

кандидат экономических наук

Ростовский государственный университет путей сообщения

344008, г. Ростов-на-Дону, пл. Ростовского Стрелкового

Полка Народного Ополчения, д. 2

E-mail: mihailuk.m@gmail.com

Рассматриваются особенности современной трансформации отечественного рынка логистики, в качестве базовых детерминантов его изменения выделяются модель роста экономики РФ с присущими ей недостатками и кризис, который обострил структурные дисбалансы последней. Обосновано: потенциал развития логистического рынка страны определяется ограниченными возможностями форсированного развития и качественной перестройки сферы производства и товарного сектора экономики, а также экономической политики, которая допускает образование перекосов в развитии экономических сфер воспроизводства и обращения, формирование осей структурного неравновесия. Положительно оцениваются развитие торговли, расширение сетевых форм организации розничного бизнеса на потребительском рынке, так как экспансия торговых сетей в регионы образует один из центральных импульсов, подпитывающих качественное преобразование логистического аутсорсинга.

Ключевые слова: логистический рынок, логистический аутсорсинг, кризис, спрос, санкции, структурные дисбалансы, импорт.

В 2010-х гг. серьезным фактором стагнации российского рынка транспортно-логистических услуг и логистической отрасли в целом выступил глобальный кризис, который имеет весьма специфическую проекцию на экономику Российской Федерации.

Указанное влияние важно разделить на две составляющие. Первая связана с интегрированностью России в глобальный рынок, систему международной производственной и товарно-сбытовой кооперации, где РФ функционирует как открытая экономика; вторая - с конкретно-экономическими сложностями, обусловленными моделью роста экономики страны и тем затяжным геополитическим конфликтом, включение в который имеет для России конкретно-экономические следствия со знаком "минус".

Сюда же можно добавить специфику развития отечественного рынка транспортно-логистических услуг, которая опосредована более "емкими" факторами и условиями трансформации товарного сектора экономики, сферы товарного обращения и модели их несбалансированного взаимодействия.

Структурируем и последовательно изложим наше понимание процессов трансформации логистического рынка в контексте обозначенных составляющих.

Глобальная рецессия оказала серьезное замедляющее развитие практически на все экономики мира, что объясняется не просто симптомами замедления мировой торговли, но и более имманентными по своему содержанию причинами торможения глобального экономического роста, которое имеет неодинаковую, но отчетливую проекцию на отдельные экономики.

В XXI в. мир пришел в своего рода дефляционный тупик, достижение которого вызвано не столько просчетами в экономической политике отдельных развитых и развивающихся стран, сколько исчерпанием потенциала модели роста экономик. И развитые, и развивающиеся экономики оказались в плотной макроэкономической связке, "органичность" которой предопределила возможность наращивания объемов товарного обмена между странами. При этом на одном полюсе этого обмена развивающиеся экономики через снижение уровня жизни населения (особенно в Китае) максимально сократили стоимость производства продукции. На другом полюсе запуск механизма кредитного финансирования спроса позволил несколько десятилетий адсорбировать потоки дешевого потребительского экспорта, идущие с Юга.

В 2008 г. в результате обнуления стоимости денег в странах развитого мира прирост спроса

плавно сошел на нет. Поскольку на его динамику было ориентировано расширение производственных структур ТНК по всему миру, развитие мировых цепей создания стоимости оказалось приторможено. Исчерпание возможностей снижения стоимости производства в одних странах привело к переносу производства в других, к незначительному (поскольку это снова Азия) изменению маршрутов доставки и т.д.

Достаточно хорошо данная проблема сегодня разработана в рамках ростовской школы логистики, в частности учеными А.У. Альбековым и С.Н. Резниковым, которые отчетливо показали инволюцию модели стимулирования экономического роста и ее влияние на развитие глобальной производственно-распределительной логистики¹.

В целом, триггерами нынешней рецессии выступили сразу несколько факторов, которые последовательно наложились в одном временном интервале:

- ограниченные возможности удешевления стоимости производства в странах Юга, и прежде всего в Китае. Он накопил серьезнейшие структурные дисбалансы и должен срочно реформировать экономику, иначе погибнет;

- сокращение объемов кредитного стимулирования конечного спроса в развитых экономиках;

- усиление дефляционного давления на мировую торговлю, которое в условиях ее фундаментального замедления лишь усиливает этот процесс.

В системе глобального товарного обмена замедление динамики торговых потоков сегодня сопровождается инерционными процессами передислокации производства из одних стран в другие (Мьянма, Камбоджа, Бангладеш и др.), а также углублением регионализации поставок, особенно в Азии.

Однако гораздо большая проблема здесь в том, сможет ли процесс регионализации торговли и переориентации на внутренние рынки развивающихся стран и локально стран развитых компенсировать потери в масштабах глобального экспорта продукции. Отсутствие достаточной емкости внутренних рынков Юга показывает, что такое замещение точно не будет скорым. Равным образом и Китай, перестраивая свои производственные цепи в рамках перехода от инвестиционно ориентированной модели роста к потребительской, повышая норму сбережения в экономике и снижая заработную плату, не сформиро-

вал емкого сегмента среднего класса, потребление которого сегодня выступило бы локомотивом выхода экономики из кризиса. Регионализация поставок в Азии в условиях монетарного ужесточения США обостряет зависимость этих экономик от структурных ограничений моделей их развития, что переводит их в фазу дифференцированного роста, где его темпы падают до уровня стран развитых.

Последние, не имея возможности существенно нарастить спрос, в том числе за счет улучшения балансовых счетов домохозяйств, входят в полосу очередного кризиса при сохраняющемся высоком уровне левериджа в корпоративном секторе и долговой нагрузки населения. США, используя потенциал третьего количественного смягчения и сокращая энергетические издержки на волне успехов сланцевой революции, повысили конкурентоспособность американских компаний, расширяя возможности роста производственных цепей в нефтехимической отрасли.

Тем не менее потенциал роста в развитых экономиках остается весьма ограниченным, особенно для европейской периферии, которая несколько подняла свою конкурентоспособность благодаря структурным реформам и снижению стоимости труда.

В настоящее время перестройка глобальных и региональных цепей поставок по определению не может протекать быстро. Развитый мир пытается освободиться от монетарных оков и нащупать более прочную почву для интенсификации производства и выстраивания цепей поставок продукции². Этот процесс потребует времени, особенно в условиях растущего дефляционного давления на товаропроизводителей, что приводит к сокращению грузовой базы, снижению спроса на мировом рынке грузовых перевозок и т.д.

Развивающиеся экономики стоят перед решением не менее сложной задачи увеличения объемов товарного обмена в рамках новой конфигурации региональных цепей поставок, в которой Китай, вероятно, освободит часть мест в логистической системе многоступенчатой производственно-торговой кооперации. При этом разделение возможностей перестройки экономик и их воспроизводственного потенциала в современных условиях будет еще более контрастным, неодинаковым. Поскольку часть стран не имеют достаточной ресурсной базы, отток капиталов с развивающихся рынков не позволит им нарастить инвестицион-

ный ресурс и быстро перейти к капиталоемкой обрабатывающей промышленности. Другая часть стран должна будет заместить выпадающий из цепей Китай на нижних переделах. В итоге эффективная перестройка региональных цепей создания стоимости будет ограничена дефицитом стран, способных повысить эффективность индустрии за счет форсированного перехода к инновациям и капитализации новых технологий.

Заметим, что такого рода преобразования были приторможены кризисом 2008 г. Сейчас они постепенно расконсервируются, усиливая технологическую связь производственных цепей, при этом продуцируя совершенно новые формы экономической, логистической и рыночной волатильности.

Все указанное формирует механику текущей хаотизации глобального экономического пространства, формационно связанного на уровне корпораций цепями поставок. Особенности их развития, описанные выше, дополняет специфика развития российской экономики. Последняя плотно, но относительно однобоко оказалась интегрирована в международную экономику.

Завершение глобального сырьевого суперцикла привело к снижению стоимости нефти, “бенефициарами” которого стали многие сырьевые экспортеры, включая Россию. Компенсируя падение валютной выручки и, соответственно, выпадающие доходы бюджета, эти страны ослабили свои валюты, что привело к “бегству” капиталов, приостановленному через монетарное ужесточение. Рост стоимости фондирования в РФ сегодня серьезно сужает потенциал импортозамещения на фоне полной загрузки мощностей в экономике, что не позволяет поддержать эффект девальвации, трехкратный размер которого в 1998 г. послужил катализатором роста внутреннего производства.

Ситуация усугубляется структурными дисбалансами, высокими прямыми и косвенными издержками, скоростью роста которых опережает динамику ВВП. В этих условиях дефицит трудовых и инвестиционных ресурсов фактически обнуляет возможности для рывка. Его невозможно поддержать даже на уровне внутреннего спроса, сократившегося из-за падения доходов населения и удорожания импорта, доля которого в структуре конечного потребления достигает 60 %.

Проблема перехода к несырьевой модели роста оказалась критически заострена именно в результате ухудшения глобальной экономической

конъюнктуры, которое началось после 2012 г. в результате завершения сырьевого бума. Активное стимулирование роста экономик, валюты которых были переоценены, привело к “перегреву” развивающихся рынков и повышению инфляции, уровень которой снижался через монетарное ужесточение. Падение объемов кредитования привело к замедлению динамики экономического роста, особенно в Китае, а охлаждение Юга на фоне экономической слабости стран развитых привело к циклической коррекции цен на рынках сырья, что не могло не сказаться на состоянии экономики РФ. Простота экономической модели ее роста позволила преодолеть почти двукратное снижение нефтяных цен, девальвацию, санкции и отток капитала.

Однако восстановление и увеличение объемов товарного производства и тем более замещение импорта становятся практически невозможными в условиях отсутствия свободных мощностей, масштабных инвестиций и квалифицированных кадров. Поддержание ценовой конкурентоспособности и эффективности внутреннего производства ограничено структурной зависимостью инфляции от дорожающего потребительского импорта и продовольственной инфляции, тарифов и волатильности рубля, находящегося под давлением и счета текущих операций, и капитального счета, вероятность колебания оттока капитала по которому непросто предсказать. В таких условиях таргет инфляции в 4 % на 2017 г. представляется абсолютно нереалистичным, равно как и возможности макроэкономического стимулирования фронтального импортозамещения или развития низкокзатратных производственных цепей в товарном секторе экономики.

Мы попытались структурировать основные факторы и условия, определяющие текущее замедление рынка транспортно-логистических услуг в России (см. таблицу).

Анализ таблицы показывает, что современная трансформация логистического рынка страны дополнена симбиозом стимулирующих ее факторов, основные из которых - кризис и смена фазы экстенсивного роста в реальном секторе экономики и ритейле. В новой фазе развития бизнеса возрастание конкуренции будет не просто подстегивать переход на аутсорсинг, но расширять его функционал, который должен выйти за пределы ординарной логистики. Сегодня для такого перехода сформировались все необходимые пред-

Факторы развития рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) России в 2015-2016 гг.		
Фактор	Характер и направления воздействия на экономику	Особенности реализации и влияния на рынок ТЛУ
Завершение глобального сырьевого суперцикла	Сокращение доходов государственного бюджета. Сокращение государственных расходов, инвестиций	Сокращение объемов производства и грузооборота, снижение спроса на транспортные услуги
Девальвация рубля	Удорожание импорта и сокращение товарных потоков импорта. Монетарное ужесточение вызывает удорожание кредитов для бизнеса и населения, что ведет к сокращению объемов производства и потребления	Сокращение грузопотоков, сокращение импортных потоков при ограниченных возможностях увеличения экспорта вызывает сокращение спроса на транспортно-логистические услуги, снижение цен и рентабельности логистических компаний. Этот процесс более выражен в ординарной логистике и в меньшей степени в логистике с высоким уровнем добавленной стоимости. Возрастают стоимость аренды складов, вызывающее отказ логистических операторов от расчетов в валюте
Сокращение объемов производства. Сокращение доходов населения	Усиление конкуренции в товарном секторе экономики и на рынке логистики в условиях возрастания спросовых ограничений	Изменение товарного портфеля на рынке логистики в сторону возрастания объемов аутсорсинга транспортно-логистических услуг. Селекция рынка логистики, выход с рынка компаний, ориентированных на экстенсивный рост, не подкрепленный адекватной ресурсной базой развития
Санкции	Сокращение и удорожание импорта. Изменение географии импортных потоков	Переориентация транспортно-логистического комплекса с западной части РФ в направлении юга и Дальнего Востока. Переход к более широкому спектру мультимодальных схем перевозки, изменение маршрутов поставки
Насыщение товарного рынка. Рост конкуренции	Кризис лишь усугубил тенденцию постепенного насыщения рынка, усиливая демпинг на рынке логистики в условиях переизбытка автотранспорта и складских площадей	Расширение предпосылок к консолидации рынка, на котором в перспективе останутся несколько ключевых операторов, которые поделят грузовую базу крупнейших ритейлеров и производственных компаний
Логистика как рычаг экономического роста	В условиях ужесточения конкуренции на рынке логистика все более будет трансформироваться в инструмент формирования конкурентных преимуществ	Обновление функционала логистического аутсорсинга, развитие новых сервисов, дополняющих входящую и исходящую транспортную логистику сегодня

посылки, а сложившаяся модель роста экономики фактически исключает возможность апеллирования к другим рычагам повышения конкурентоспособности национального бизнеса.

В условиях сокращения доходной базы бюджета при сохранении низкого уровня мировых цен на нефть Россия не сможет наращивать объем инвестиций в транспортную инфраструктуру. Высокая инфляция и медленный рост экономики сделают бюджетозамещающие инвестиции со стороны частного сектора также нерентабельными. Это будет консервировать сохраняющийся сегодня низкий уровень конкурентоспособности отечественной логистики, относительный уровень издержек в которой «противопоставлен» низкой доле аутсорсинга и отчасти является ее следствием (рис. 1).

Вместе с тем потенциал развития логистической отрасли в экономике должен быть расши-

рен с учетом кардинальных и непростых изменений, назревающих в мировой торговле.

Отток капиталов с развивающихся рынков на рынки развитых стран, и прежде всего США, в ближайшие годы существенно изменит конфигурацию мировой торговли и глобальных цепей поставок³. Перестройка последних, их регионализация в рамках Севера и Юга приведут к повышению спроса на услуги логистических транснациональных структур, которые смогут эффективно обслуживать глобальных инвесторов с учетом изменения географии глобального экспорта и импорта.

Россия, вероятно, останется в стороне от указанных процессов, поскольку потенциал коррекции и повышения эффективности отечественной логистики сегодня не велик. Доминирование сырья и полуфабрикатов в структуре отечественного грузопотока при сохраняющейся неэффективности

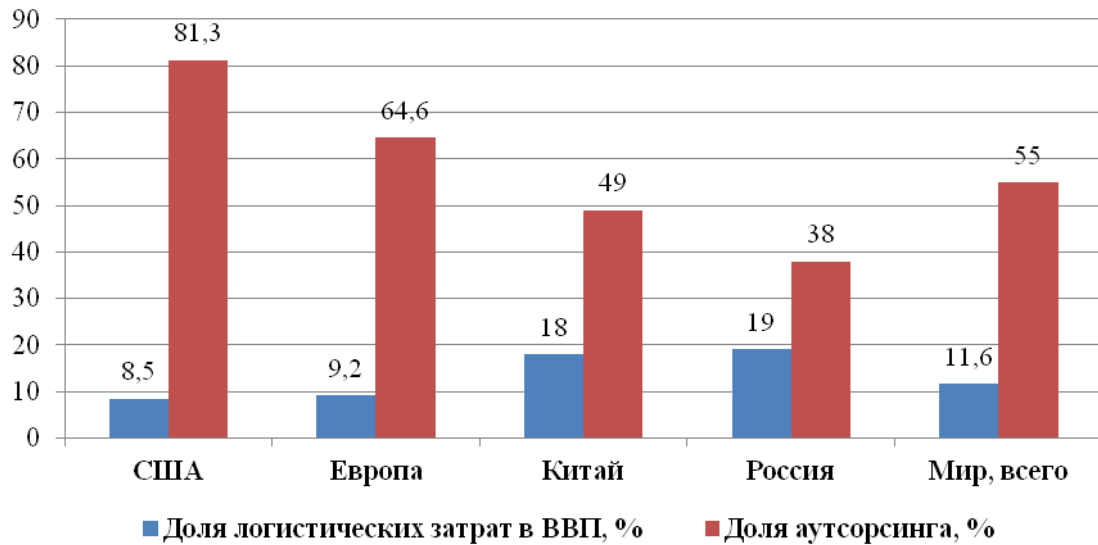


Рис. 1. Относительные показатели развития мирового и российского рынка транспортно-логистических услуг

Источник. Составлен автором по данным : *Симонова Л.* Рынок логистических услуг в условиях экономической рецессии: прогноз на 2015-2017 // По результатам исследований РБК Research и Комитета по логистике ТПП РФ. URL: http://www.optimalog.ru/docs/103/optimalog_isimonovairbc.pdf.

внутренней логистики и низком уровне инвестиций в транспортную инфраструктуру являются производными от модели роста экономики, в которой рентные доходы от сырьевого экспорта продолжают транслироваться в рост внутреннего спроса, формируя почву для нового кризиса.

Между тем по мере насыщения рынка и нисходящей стабилизации прироста розничного товарооборота (рис. 2), динамика которого с 2012 г.

снизилась до 2 % среднегодового прироста против 16 % в 2007-2009 гг., падение доходов населения при ограниченных возможностях улучшения балансовых счетов домохозяйств (выплата долгов), интенсивность товароснабжения внутреннего рынка будут замедляться. Это ограничит возможности повышения эффективности внутренней логистики, фиксируя предпосылки к неминуемому развороту в сторону такой оптимизации.



Рис. 2. Динамика прироста оборота розничной торговли и поглощения складских площадей в регионах

Источник. Составлен автором по данным: Рынок складской недвижимости России 2015 // По результатам исследований Knight Frank. URL: <http://content.knightfrank.com/research/856/documents/ru/2015h2kfindustrialmarketreportsbrus-3015.pdf>.

Сегодня данные процессы сопровождаются инновационным преобразованием внутренней логистики, частично стимулированным развитием многоканального сбыта, под который логистические операторы активно создают специальные продукты.

Кризисное сжатие спроса приводит к увеличению объемов поставок сборных грузов, а выход торговых сетей в регионы в условиях низкого волатильного спроса на периферии повышает интерес к местным поставщикам FMCG-сегмента, включение которых в цепи поставок ритейлеров увеличивает спрос на качественную региональную логистику, которая сегодня в явном дефиците.

логистики, как инфраструктурное, так и операционное, импульсом к которому выступил сам рынок, его насыщение, рост торговой инфраструктуры в регионах, увеличение объемов потребления, а также развитие регионального рынка складской недвижимости (см. рис. 3), на котором сегодня появляются новые транспортно-логистические хабы.

Подытоживая общую оценку специфики институционально-рыночной трансформации логистики в России, можно резюмировать следующее.

Сохраняющаяся поныне сырьевая модель роста российской экономики, высокие прямые и

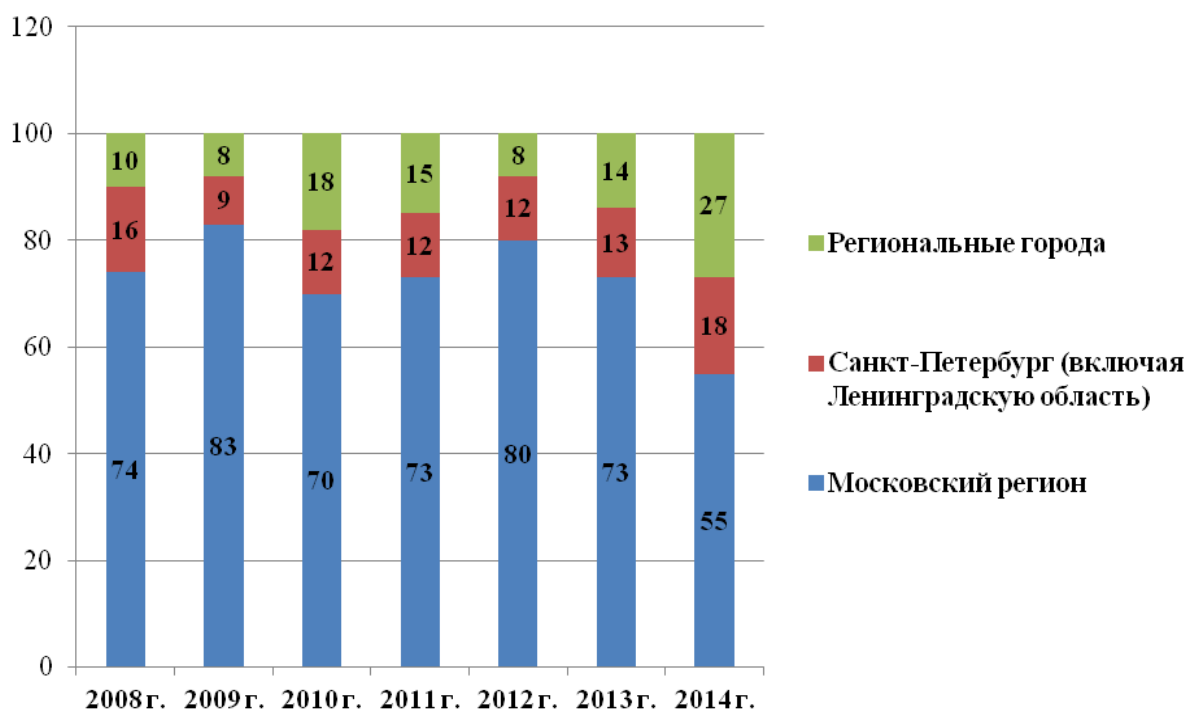


Рис. 3. Динамика распределения сделок по аренде и покупке складских площадей в России

Источник. Рынок складской недвижимости России 2015 // По результатам исследований Knight Frank. URL: <http://content.knightfrank.com/research/856/documents/ru/2015h2kfindustrialmarketreportsbrus-3015.pdf>.

Как показывают данные рис. 3, объем сделок в региональной складской логистике и объемы аренды площадей постепенно увеличиваются. “Московский регион и Санкт-Петербург по-прежнему остаются основными рынками спроса на качественные склады, однако региональные города уже на протяжении 3 лет демонстрируют увеличение объемов поглощения складских площадей, привлекая местных, а также федеральных и иностранных арендаторов и покупателей”²⁴.

Все вышесказанное позволяет констатировать качественное преобразование российской

косвенные издержки, дополненные кризисными внутренними и внешними ограничениями по спросу, выступают фактором системного ограничения развития отечественной логистики, снижения уровня логистических издержек в ВВП страны. Ограниченные возможности развития сферы товарного производства, построения межотраслевых цепей создания добавленной стоимости, интегрированных в глобальные цепи поставок, усиливают перекосы в развитии логистического рынка, на котором только ритейлеры формируют спрос на логистику, выступая “одиноким” драй-

вером качественного развития этого рынка. Преобладание сырья и полуфабрикатов в грузовой базе не позволяет увеличивать добавленную стоимость и аккумулировать прибыль на операционное развитие логистики и логистических технологий, поскольку сырьевой экспорт находится вне этих потребностей.

В данных условиях трансформация логистики в рычаг экономического роста возможна только при условии системного преобразования отраслевого комплекса страны, развития несырьевых направлений промышленного производства, развития конкурентного процесса на отраслевых рынках, усиливающего потребность в логистике как инструменте формирования рыночных преимуществ. Решение этих же задач определяет возможности более активного использования логистики и логистических технологий в портфеле ресурсов импортозамещающей индустриализации.

Вышеизложенное позволяет еще раз сделать вывод о том, что в современной экономике все взаимосвязано. Смычка производства и обращения не может быть эффективной, в том числе на уровне логистики, если их потенциалы не сбалансированы. Кредитное расширение спроса, вызы-

вающее гипертрофированный рост потребления, также ослабляет конкурентный процесс, снижая потребность в логистическом совершенствовании транспортировки продукции на рынке, растущая емкость которого может поглотить излишек предложения даже по не совсем конкурентной цене. Это выводит нас на более широкий спектр вопросов совмещения логистики и экономической политики, определяющей траекторию, пропорции, вектор и качество развития товарного сектора экономики.

¹ Альбеков А.У., Резников С.Н. Глобализация vs регионализация современных цепей поставок : монография. Ростов-на-Дону, 2014.

² Кузнецов М.М., Борисов А.В., Тихонов Д.А. Транспортно-логистическое взаимодействие стран в контексте мировой торговли // Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Т. 27 (66). 2014. № 1.

³ Резников С.Н. Мировая торговля и кризис перепроизводства в системе глобального товарного обмена : монография. Ростов-на-Дону, 2014.

⁴ Рынок складской недвижимости России 2015 // По результатам исследований Knight Frank. URL: <http://content.knightfrank.com/research/856/documents/ru/2015h2kfindustrialmarketreportsbrus-3015.pdf>.

Поступила в редакцию 06.08.2015 г.