

Хегай Юрий Александрович

кандидат технических наук, доцент,
доцент кафедры экономики и организации
предприятий энергетического
и транспортного комплексов
Сибирского федерального университета

ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Аннотация:

Развитие всей транспортной отрасли неразрывно связано со становлением рынка логистических услуг. В России он относительно молод и сейчас активно продвигается. В данной статье представлена общая картина состояния рынка логистических услуг в РФ. Рассмотрены актуальные проблемы в этой отрасли и возможные варианты выхода из них, а также обозначены некоторые перспективы развития транспортно-логистических услуг в России.

Ключевые слова:

логистика, транспортная логистика, транспортно-логистические услуги, грузооборот, транспортная стратегия, перевозки, экономический кризис.

Khegay Yury Aleksandrovich

PhD in Technical Sciences,
Assistant Professor,
Department for Economics and Management of
the Energetic and Transport Complexes Enterprises,
Siberian Federal University

PROSPECTS AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES MARKET

Summary:

The development of the transport industry is inseparably linked with the development of the logistics services market. The Russian logistics market is rather young and is growing rapidly now. A general picture of the logistics services market of Russia is studied in the article. The author discusses the topical problems of this industry and possible ways of their resolution, as well as specifies some prospects of transport and logistics services' development in Russia.

Keywords:

logistics, transport logistics, transport logistics services, freight turnover, transport strategy, transportation, economic crisis.

В современном обществе происходит постоянное развитие и совершенствование транспортной отрасли, благодаря чему растет роль и распространение данной отрасли логистики, представляющей собой услуги по качественной и быстрой доставке грузов. Во многих развитых странах мира наблюдается тенденция к усилению роли подобных услуг. Расширение сферы применения логистики является одной из характерных тенденций современной экономики.

Логистика представляет собой науку о планировании, контроле и управлении разного рода операциями, такими как транспортировка, хранение и другое, которые позволяют в конечном итоге довести сырье или материалы до клиента (потребителя) в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачу, хранение и обработку соответствующей информации [1].

Выделено такое определение, как транспортная логистика – наука о системной интеграции транспортных и логистических активностей (действий хозяйствующих субъектов) в форме транспортно-логистических услуг для оптимизации грузопотоков на основе действующего законодательства.

Важнейшая задача логистики заключается в том, чтобы спланировать оптимальное территориальное (географическое) размещение необходимого сырья и материалов для обеспечения потребностей в них и для бесперебойной работы предприятия. С помощью целого комплекса стоящих перед специалистами задач можно максимально оптимизировать транспортную услугу и, как следствие, максимизировать прибыль, с помощью наибольшего снижения возможных издержек. Конечно, основная роль будет зависеть от работы логистической компании.

Российский рынок логистических услуг состоит из четырех сегментов:

- перевозка грузов различными видами транспорта;
- складирование и дистрибуция;
- экспедиторские услуги;
- управленческая логистика (управление цепями поставок).

В России транспортная логистика наиболее актуальна. Структура российского транспортно-логистического рынка по видам услуг за 2012 г. представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Структура российского транспортно-логистического рынка по видам услуг за 2012 г.

Виды услуг	Значение, в %
Грузовые перевозки	87,3
Экспедиторские услуги	6,2
Складирование и дистрибуция	5,8
Управленческая логистика	0,7
Итого:	100,0

Из таблицы 1 видно, что грузоперевозки (транспортно-логистические услуги) составляют 87,3 % от всего объема рынка российской логистики, 12 % приходится на услуги по складированию и экспедированию и менее 1 % (0,7 %) – это управление цепями поставок [2].

Актуальность именно транспортной логистики связана с огромной территорией России (площадь страны 17,1 млн км²). Транспортная система России представляет собой множество путей и дорог: железных дорог – 86 тыс. км; автомобильных дорог (с твердым покрытием) – 841 тыс. км; магистральные трубопроводы – 242 тыс. км; внутренние водные судоходные пути – 101 тыс. км; воздушные маршруты – 800 тыс. км [3].

При такой обширной транспортной системе в России важным становится правильное и оптимальное составление плана перевозки, а именно определение наилучшего (наикратчайшего) пути следования грузов. Транспортная логистика занимается комплексом определенных задач, связанных с планированием перемещения грузов для получения наилучшего результата.

Невозможно проводить анализ состояния рынка транспортно-логистических услуг без анализа грузооборота в стране. По видам транспорта он представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Грузооборот по видам транспорта, млрд ткм

Вид транспорта	2000	2005	2008	2009	2011	2012
Железнодорожный	1373	1858	2116	1865	2011	2128
Автомобильный	153	194	216	180	199	223
Трубопроводный	1916	2474	2464	2246	2382	2422
Морской	122	60	84	98	100	78
Внутренний водный	71	87	64	53	54	59
Воздушный	2,5	2,8	3,7	3,6	4,7	5,0
Итого:	3637,5	4675,8	4947,7	4445,6	4750,7	4915

Структура грузооборота по видам транспорта в России представлена в таблице 3.

Таблица 3 – Структура грузооборота по видам транспорта в России, в %

Вид транспорта	2000	2005	2008	2009	2011	2012
Железнодорожный	37,75	39,74	42,77	41,95	42,33	42,30
Автомобильный	4,21	4,15	4,37	4,05	4,19	4,54
Трубопроводный	52,67	52,91	49,80	50,52	50,14	49,28
Морской	3,35	1,28	1,70	2,21	2,10	1,58
Внутренний водный	1,95	1,86	1,29	1,19	1,14	1,20
Воздушный	0,07	0,06	0,07	0,08	0,10	0,10
Итого:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Из таблиц 2 и 3 видно, что в 2012 г. наибольший грузооборот приходится на железнодорожный и трубопроводный транспорт, а наименьший – на воздушный, который объясняется высокой стоимостью перевозок.

По данным Росстата, в 2012 г. объем перевозок грузов составил 7 206 000 т (без трубопроводного транспорта) – 107,7 % к уровню 2011 г. Грузооборот в 2012 г. составил 2 494 000 000 ткм (без трубопроводного транспорта) – 105,2 % [4]. Динамика грузооборота по видам транспорта в России в 2012 г. к уровню 2011 г. представлена на рисунке 1.

**ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА ТРАНСПОРТА
В РОССИИ В 2012 Г., % К 2011 Г.**

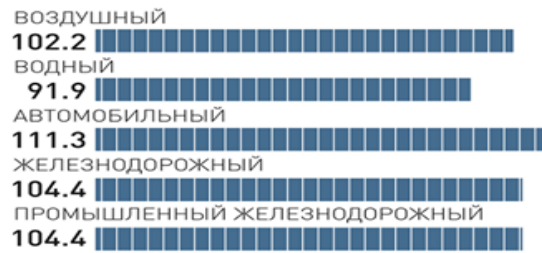


Рисунок 1 – Динамика грузооборота по видам транспорта в России в 2012 г. к уровню 2011 г.

Объем коммерческих перевозок грузов, выполняемых всеми видами транспорта (без трубопроводного и железнодорожного необщего пользования), в 2012 г. составил 3 125,2 млн т (102,2 % к уровню 2011 г.), а коммерческий грузооборот – 2 480,5 млрд ткм (104,3 %).

Структура коммерческих перевозок грузов по видам транспорта РФ за 2012 г. представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Структура коммерческих перевозок грузов по видам транспорта РФ за 2012 г.

Вид транспорта	Значение, в %
Железнодорожный общего пользования	40,7
Автомобильный	54,2
Внутренний водный	4,5
Морской	0,6
Итого:	100,0

Самая большая доля коммерческих перевозок грузов приходится на автомобильный – 54,2 % и железнодорожный транспорт – 40,7 %.

Если анализировать структуру перевозок грузов с предыдущим годом, то доля автомобильного и железнодорожного транспорта практически не изменилась, доля морского снизилась с 1,2 до 0,6 %, а доля водного возросла с 4,2 до 4,5 %.

Железнодорожный транспорт преобладает в структуре коммерческого грузооборота, на долю которого приходится 89,6 % в 2012 г. Доля автомобильного транспорта имеет тенденцию к постоянному росту, начиная с середины 1990-х гг., так в 2011 г. он составил 4,5 %, а в 2012 г. – 5,1 % [5].

По итогам грузооборота транспорта в России наблюдается тенденция к постоянному увеличению этого показателя, особенно в последние годы, что ставит перед экономикой и развитием данной отрасли новые задачи, а в особенности перед развитием и совершенствованием логистической инфраструктуры.

Нужно стремиться к тому, чтобы транспортная логистика в перспективе полностью удовлетворяла все стоящие перед ней потребности экономики и населения, была конкурентоспособной на мировом рынке.

В Транспортной стратегии на период до 2030 г. логистика выступает как важнейшая составляющая [6]. Анализ мировых тенденций показывает, что рынок транспортных услуг усложняется, все элементы транспортного процесса интегрируются на базе применения концепции логистики и современных логистических технологий.

В 2012 г. Всемирный банк проанализировал логистические инфраструктуры 155 стран мира и составил рейтинг, где Российская Федерация находится на 95 месте между Гвинеей-Бисау и Ливаном. Возглавляют список такие страны, как Сингапур, Гонконг и Финляндия. Россия не только не улучшила свою позицию, но и опустилась на несколько позиций вниз. Этот рейтинг важен для анализа отрасли, он составляется по опросам представителей логистического бизнеса практическую значимость.

Оценивается логистическая инфраструктура той или иной страны по следующим показателям [7]:

- состояние транспортной инфраструктуры;
- предоставляемые логистические услуги и их качество;
- таможенная процедура;
- качество обеспечения информацией;

– своевременность доставки и возможные сложности в организации перевозки.

Современный логистический рынок России с каждым днем все стремительней развивается, но существует ряд проблем, с которыми сталкиваются отечественные и зарубежные компании.

Предварительный анализ состояния логистики в нашей стране свидетельствует о наличии существенных проблем и барьеров [8]. Это, в частности:

- недостаток инвестиций (в том числе иностранных) в логистическую инфраструктуру;
- моральный и физический износ транспортной, складской, информационной инфраструктур;
- отсутствие сформированного рынка 3PL-провайдеров;
- недостаточный уровень квалификации персонала компаний в области логистики и управления цепями поставок;
- несовершенство законодательной и нормативной базы в области логистики;
- отсутствие достоверной и унифицированной статистической отчетности по логистике;
- острый дефицит дипломированных логистов.

Все отрасли экономики требуют предварительного планирования и постоянного контроля со стороны государства, тем более такая молодая и развивающаяся отрасль для России, как логистическая инфраструктура. Это доказал экономический кризис в 2008 г.

В период экономического кризиса логистика пострадала в большей степени. Объем ее услуг снизился на 40 % – это процент по всей транспортно-логистической отрасли, включающей такие сегменты как грузоперевозку, складирование, экспедицию и управленческую логистику.

В наибольшей степени от кризиса пострадала складская логистика, которая связана с тем, что в докризисные годы был большой интерес к строительству больших и дорогостоящих логистических центров. Но, в кризисные годы возникла потребность в менее дорогостоящих складских услугах, а их на рынке оказалось минимальное количество. Как следствие, снижение загрузки складских комплексов привело к снижению стоимости аренды данных услуг и к остановке строительства новых логистических центров.

Экономический кризис еще раз доказал, что логистика нуждается в постоянном планировании, управлении и контроле. Все эти функции мог бы осуществлять специально созданный орган власти, например, Министерство логистики, в его интересах были бы все сегменты данной отрасли.

Еще одной проблемой молодой отрасли логистики в России является технико-технологическое отставание российских предприятий и их неспособность на данный момент конкурировать с иностранными.

Возможные направления развития российского рынка логистических услуг – это:

- разработка организационной структуры логистики на всех уровнях (государственном и региональных);
- создание центров логистики (региональные информационно-аналитические);
- организация подготовки кадров для логистической отрасли в регионах;
- совершенствование транспортной инфраструктуры;
- законодательное обеспечение сквозной логистической деятельности.

В Транспортной стратегии на период до 2030 г. большое внимание уделено развитию логистики. Для данной отрасли в отечественной практике из-за технико-технологического отставания от других стран важно следить за новыми разработками и технологиями организации как всей отрасли, так и отдельных операций (перевозки, экспедирования, складского хранения и т.д.) в мире. Хотя некоторые российские предприятия уже внедряют и владеют ими.

Существуют предприятия, характеризующие себя как полноценные 3PL-провайдеры и это не только международные операторы, способные предложить комплексное логистическое решение. Однако, по мнению клиентов и экспертов рынка, найти качественный 3PL-сервис в России достаточно сложно.

По мнению экспертов, в логистической отрасли существуют две важные и основные сложности: законодательство и большие расстояния. Что касается первой, – проблема не в том, что Россия не имеет законов, а в том, что они по-разному интерпретируются. Необходимо, чтобы в каждом регионе одни и те же законы объяснялись одинаковым образом.

Инвесторы нуждаются в стабильности законодательства, в уверенности, что их вложения защищены. Также многие эксперты в развитии отечественной логистики видят такие сложности, как малое количество специалистов в данной области и инвестиции. Логистические проекты, как правило, предусматривают достаточно серьезные вложения, затраты на создание парков, закупку оборудования, IT-обеспечение и т.д.

При анализе стратегического развития транспортно-логистической отрасли России необходимо учитывать в ней мировые тенденции:

– постепенная международная интеграция и укрупнение компаний, глобализация мирового рынка транспортных услуг (транснациональные корпорации будут составлять скелет мирового рынка);

– повышение требований к качеству транспортно-логистических услуг, к таким характеристикам, как скорость, своевременность, ритмичность, надежность доставки, сохранность грузов (это приведет, в первую очередь, к развитию автомобильного и воздушного транспорта, интенсивному развитию технологий перевозок, образованию крупных специализированных транспортно-логистических центров);

– внутреннее регулирование (все в большей степени направлено на преодоление рыночных барьеров и выравнивание условий конкуренции);

– усиление процессов регулирования рынков товаров и услуг;

– создание единого правового поля для торговли услугами, в частности, логистическими;

– повышение значимости социальных факторов в развитии транспорта (увеличение продолжительности жизни, концентрация населения, рост доходов);

– особое внимание к вопросам технического и технологического развития транспортных услуг, в том числе транспортно-логистической инфраструктуры, техники, технологий перевозок;

– усиление влияния экологических факторов на развитие транспорта (в настоящее время сложилась ситуация, когда, с одной стороны, существуют требования по снижению вредного воздействия на окружающую среду, а с другой – доступ на рынок ограничен лишь общими правилами лицензирования грузовых перевозок и никак не связан с экологическими параметрами деятельности).

Подготовка высококвалифицированных специалистов по логистике является ключевой задачей при формировании направлений государственной политики по ее развитию в транспортном комплексе РФ.

Перспектива развития российских транспортно-логистических услуг связана со многими факторами, один из которых – это вступление России во Всемирную торговую организацию. Это послужило своего рода катализатором становления логистической инфраструктуры, а именно проведение работы по стандартизации законодательства, совершенствование технологий электронного обмена информацией [9].

Членство в ВТО предоставит возможность увеличения импортно-экспортных операций, российский рынок станет более открытым для экспансии зарубежных компаний, возрастет спрос на транспортно-логистические услуги. Однако для этого необходима работа госорганов по стратегическому планированию и координации различных программ и планов развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Еще одним фактором развития логистической отрасли является создание Объединенной транспортно-логистической компании между Казахстаном, Беларуссией и Россией. Будучи объединенной, она займется перевозкой контейнерных грузов в Едином экономическом пространстве. Также это позволит сформировать платформу для реализации других проектов в будущем, а инвестиции в Объединенную транспортно-логистическую компанию позволят обслуживать транспортные потребности экономик стран Таможенного союза.

Игроки отечественного логистического рынка сталкиваются с проблемами слабо развитой инфраструктуры, недостатком складских и транспортных мощностей и невысокой надежностью цепей поставок. К этому можно добавить огромные географические масштабы рынка и быстрорастущий спрос на различные виды транспортно-логистических услуг. Для решения обозначенных проблем необходима целенаправленная государственная политика в области развития логистики.

Развитие логистики в России целесообразно обозначить в формате отдельного национального проекта. Ведь все совершенствования и серьезные изменения в отрасли могут способствовать тому, что транспортно-логистическая отрасль станет одной из ведущих в отечественной экономике, а значит, соответствующей высоким мировым стандартам.

Ссылки:

1. Резер С.М. Логистика. Словарь терминов. М., 2007. 412 с.
2. РБК. URL: <http://www.rbc.ru/reviews/transport2013> (дата обращения: 10.02.2014).
3. Транспорт и связь в России 2012 г. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/3e4fc4004e3423529616fe18bf0023dd (дата обращения: 10.02.2014).
4. Там же.
5. РБК ...
6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188 (дата обращения: 10.02.2014).
7. Мамонтов Е. Логистика хромает // Российская газета. 2012. 29 мая.
8. Клименко В.В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры // Логистика сегодня. 2012. № 5.
9. Привалов Е.В. Вступление России в ВТО: Будущее транспортно-логистического рынка // Там же. 2013. № 03 (57).

References:

1. Rezer, SM 2007, *Logistics. Glossary*, Moscow, 412 p.
2. RBC 2013, retrieved 10 February 2014, <<http://www.rbc.ru/reviews/transport2013>>.
3. *Transport and communications in Russia in 2012* 2012, retrieved 10 February 2014, <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/3e4fc4004e3423529616fe18bf0023dd>.
4. *Transport and communications in Russia in 2012* 2012, retrieved 10 February 2014, <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/3e4fc4004e3423529616fe18bf0023dd>.
5. RBC 2013, retrieved 10 February 2014, <<http://www.rbc.ru/reviews/transport2013>>.
6. *Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030* 2013, retrieved 10 February 2014, <http://www.min-trans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188>.
7. Mamontov, E 2012, 'Logistics lame', *Rossiyskaya Gazeta*, May 29.
8. Klimenko, VV 2012, 'Development of transport and logistics service of the Russian Federation in the context of the formation of logistic Statistical infrastructure', *Logistics today*, no. 5.
9. Privalov, EV 2013, 'Russia's accession to the WTO: The Future of the transport and logistics market', *Logistics today*, no. 03 (57).