

ЛОГИСТИКА, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Числова Наталья Сергеевна

студентка

Дмитриев Александр Викторович

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный

экономический университет»

г. Санкт-Петербург

АНАЛИЗ РОССИЙСКОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСКИХ УСЛУГ

Аннотация: в статье раскрываются основные проблемы логистического рынка России. Наглядно представлены и проанализированы структура и динамика рынка транспортных и складских услуг. В итоговой части работы предложены пути развития рынка и меры по разрешению проблем.

Ключевые слова: экономика России, логистика, логистический рынок, рынок транспортно-складских услуг, транспорт, склады.

Логистика представляет собой широкий диапазон деятельности, куда входит транспортировка, складирование, контроль запасов, выбор местонахождения производства и складов и др. С учетом географического расположения, масштабов территории, структуры экономики, а также различной ориентированности российских товарных потоков, Россия имеет один из наибольших рынков транспортно-складских услуг, который имеет свои особенности структуры и развития, а также проблемы и перспективы.

Основываясь на исследование РБК Research, можно выделить следующие особенности российского логистического рынка:

1. Высокий уровень логистических затрат – неэффективность организации внутренней логистики компаний и транспортно-логистической системы страны

в целом. Доля логистических затрат в ВВП на 2013 год составляет 19%, в то время как в США – 8,5%, в Европе – 9,2%, в мире в целом – 11,6%.

2. Преобладание сырьевых товаров и полуфабрикатов в структуре грузопотоков, протяженность территории и удаленность основных экспортных производств от портов, нерациональное размещение производств и архаичность организации доставки грузов от производителя к потребителю, слабое развитие складской и транспортной инфраструктуры.

3. Основная часть услуг в сфере перевозок и хранения грузов, управления запасами и цепочками поставок, выполняется собственными службами предприятий-товаропроизводителей, дистрибьюторов или ритейлеров. Доля аутсорсинга на 2013 год составляет около 40%, в то время как в США – чуть более 80%, в Европе – около 65%, в мире в целом – 55%.

4. Преобладают услуги 2PL (грузоперевозки, экспедирование, прямая аренда складов), доля комплексных логистических услуг (3PL) составляет 8% оборота российского рынка транспортно-логистических услуг. Аналогичный показатель для стран Евросоюза – 19%.

Экономические санкции 2014–2015 гг. и замедление темпов роста экономики оказали отрицательное влияние на рынок транспортно-логистических услуг: упали объемы внутренних перевозок из-за снижения поставок импорта и сокращения собственного производства. Одновременно в России произошел резкий рост курса доллара. Растут тарифы госмонополий и стоимость кредитов, усложняется их получение. Теневые схемы на внутрироссийском и на внешнем рынке подорожали, а некоторые стали невозможными. Все эти изменения увеличили расходы потребителей и производителей услуг, связанных с транспортировкой, таможней и внешнеэкономической деятельностью.

На рынке складской логистики негативные явления наиболее остро проявят себя, начиная с 2016 года. В настоящее время компании завершают уже начатые проекты по вводу складских площадей, никто не остановил начатое строительство. В то же время на следующий год отсутствуют планы строительства новых складов на стадии нулевого цикла. Это значит, что в определённый период ввод

новых площадей будет минимален, и в связи с этим доля вакантных площадей может приблизиться к нулю.

В наиболее общем виде проблемы рынка выглядят именно таким образом. Обратимся к статистике.

Согласно принятой в Европе классификации, основными сегментами рынка транспортно-логистических услуг являются:

1. Грузоперевозки и экспедиторские услуги (около 93% рынка).
2. Комплексные логистические услуги, включающие услуги по хранению и дистрибуции товаров (около 6% рынка).
3. Управленческая логистика, в том числе услуги по оптимизации логистических бизнес-процессов.

В структуру общего рынка грузоперевозок по России традиционно включены грузоперевозки по всем видам транспорта: железнодорожный, трубопроводный, автомобильный, морской, внутренний водный и воздушный транспорт. Для анализа ситуации на рынке грузоперевозок используются показатели общего объема перевозок груза в натуральном выражении (рис. 1), исчисляемые в млн тонн, а также показатели общего грузооборота, исчисляемые в млрд тонно-км (рис. 2).

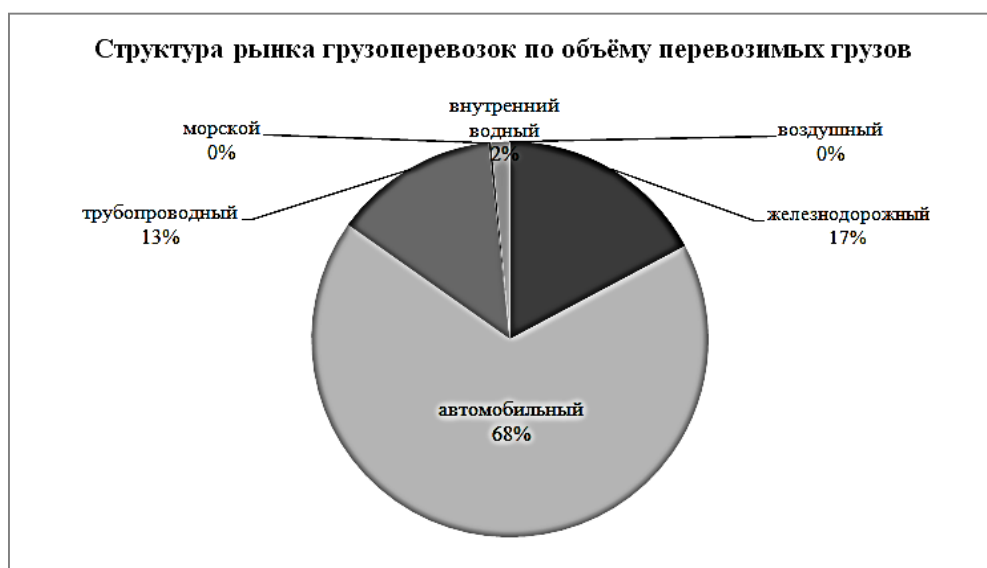


Рис. 1. Структура рынка грузоперевозок по объёму перевозимых грузов

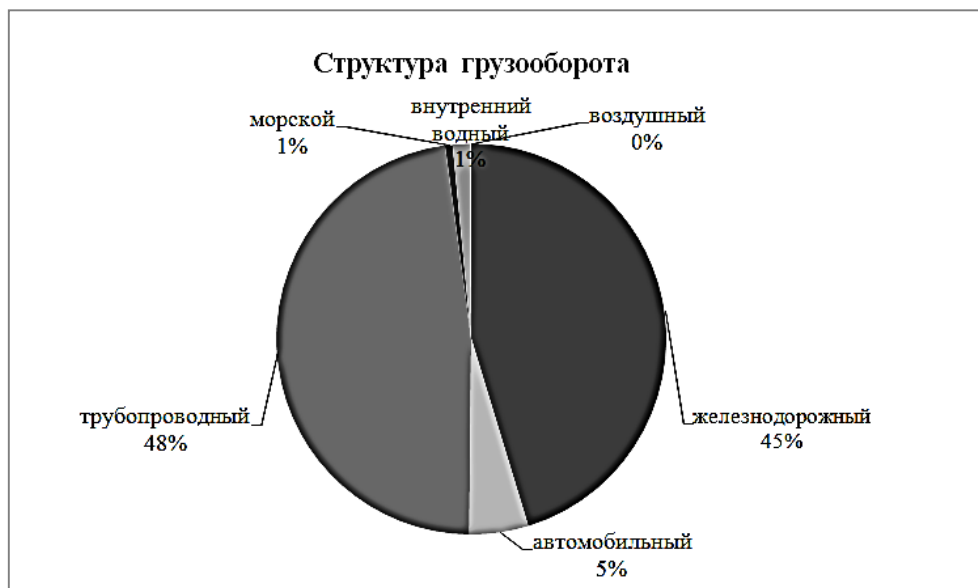


Рис. 2. Структура грузооборота

Исходя из полученных данных, можно сделать вывод, что большая часть грузов в России перевозится автомобильным транспортом, но преимущественно на короткие расстояния. Железнодорожный транспорт используется для перевозки менее 20% грузов, но эти грузы перемещаются на расстояния сравнимые с территорией страны. Аналогичным образом характеризуется использование трубопроводного транспорта. Грузоперевозки водным и воздушным транспортом имеют незначительные доли как в структуре рынка по объёму перевозимых грузов, так и в структуре грузооборота.

Особое внимание следует обратить на структуру рынка транспортных услуг по основным субъектам рынка.

Автомобильный транспорт. На российском рынке грузоперевозок автомобильным транспортом основную долю занимают предприятия малого бизнеса, осуществляющие до 90% перевозок.

Железнодорожный транспорт. Ключевая компания отрасли – ОАО «РЖД». В ведении компании находится более 252,9 тыс. единиц техники (по данным «Invest in Russia» на 2013 год). В то же время в отрасли представлены компании – независимые операторы, предоставляющие для грузоперевозок собственный парк. Среди них: UCL Rail (200,5 тыс. единиц), Globaltrans Investment plc (59 тыс.

единиц), ЗАО «Нефтетранссервис» (55,4 тыс. единиц), ГК «РТК» (48,7 тыс. единиц), ООО «Трансойл» (37,7 тыс. единиц).

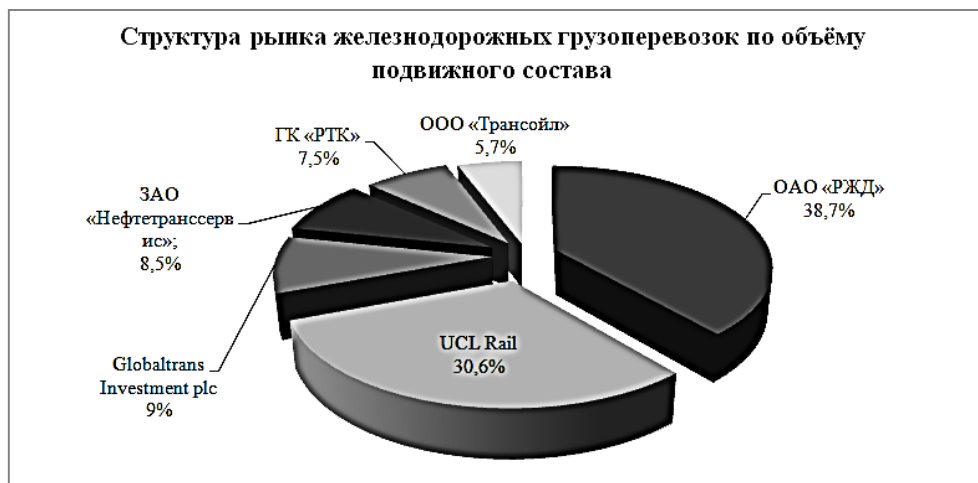


Рис. 3. Структура рынка железнодорожных грузоперевозок по объёму подвижного состава

Трубопроводный транспорт. Трубопроводный транспорт – наименее конкурентный сегмент российского рынка транспортных услуг. Газ по трубопроводам транспортирует ОАО «Газпром» через ЕСГ, Единую систему газоснабжения. А оператором магистральных нефтепроводов является компания-монополист «Транснефть».

Внутренний водный транспорт. Структура данной отрасли носит корпоративный характер; организационно-правовая форма всех компаний – Открытое акционерное общество (табл. 1).

Таблица 1

Краткая характеристика субъектов отрасли внутреннего водного транспорта

№ п/п	Наименование компании	Краткая характеристика
1.	Северо-Западное пароходство	Флот из 244 грузовых судов; 7 речных портов и 5 судозаводов в Ленинградской, Вологодской и Новгородской областях.
2.	Волга-Флот	Флот из 300 судов суммарным дедвейтом 804 тыс тонн; Акционер восьми судоремонтных заводов.
3.	Восточно-сибирское речное пароходство	Флот из 215 судов суммарным дедвейтом 115 тыс тонн.

4.	Обь-Иртышское речное пароходство	Флот из 186 судов суммарным дедвейтом 394 тыс тонн.
5.	Енисейское речное пароходство	Флот из 510 судов суммарным дедвейтом 752 тыс тонн.
6.	Западно-Сибирское речное пароходство	Флот из 473 судов суммарным дедвейтом 558 тыс тонн.
7.	Амурское пароходство	Флот из 200 судов.
8.	Московское речное пароходство	Флот из 137 судов суммарным дедвейтом 185,5 тыс тонн.

Морской транспорт. Данная отрасль представлена несколькими специфическими граппами компаний: операторы танкерного флота, контейнерные операторы, стивидорные компании, судоходные компании. Ключевые компании российского рынка представлены на рис. 4.

Операторы танкерного флота	Контейнерные операторы	Стивидорные компании	Судоходные компании
<ul style="list-style-type: none"> • GMT Газпром • Мурманское морское пароходство • НОВОШИП - Новороссийское морское пароходство • Приморское морское пароходство • Совкомфлот • Волжское пароходство 	<ul style="list-style-type: none"> • Группа компаний Global Ports Investments PLC • Национальная контейнерная компания (НKK) • Группа НМТП (Новороссийский морской торговый порт) • Транспортная группа FESCO 	<ul style="list-style-type: none"> • ЗАО «Первый контейнерный терминал» • ОАО «Петролеспорт» • ООО «Восточная стивидорная компания» • ОАО «Владивостокский МТП» • ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» • ОАО «Новорослесэкспорт» • ОАО «Новороссийское УТЭП» • ООО «Моби Дик» • ООО «Балтийская стивидорная компания» • ОАО «Калининградский МТП» 	<ul style="list-style-type: none"> • Арктиктрейд • Архангельская база тралового флота • Группа компания Палмали • Мурманское морское пароходство • Северное морское пароходство • Северо-Западное пароходство • Совкомфлот

Рис. 4. Ключевые компании российской отрасли морских грузоперевозок

Воздушный транспорт. По уровню конкуренции рынок грузоперевозок воздушным транспортном практически не отличается от железнодорожного: суще-

ствуется несколько лидеров отрасли, которые осуществляют основной грузооборот (88,2%) и лидируют вместе по объёму перевозимых грузов (76,6%).

В 2013 году такими компаниями являлись:

1. ООО «Авиакомпания «ЭйрБриджКарго» – 2976 млн тонно-км;
2. ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» – 1093 млн тонно-км;
3. ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» – 407 млн тонно-км;
4. ГК «Волга-Днепр» – 304 млн тонно-км;
5. ПАО «Авиакомпания «Сибирь» – 85 млн тонно-км.

Динамику развития рынка грузоперевозок можно так же, как и структуру рынка, рассмотреть с точки зрения развития во времени значений двух показателей: объёму перевозимых грузов и грузообороту.

Динамика объёма перевозимых грузов отражает основные тенденции развития российской экономики. Так, кризисный 2009 год повлёк за собой сокращение объёмов производства и, как следствие, снижения числа перевозимых грузов. Вторая волна кризиса в 2013–2014 гг. так и не позволила восстанавливающейся экономике достичь показателя докризисного периода, и объём перевозок сокращается вновь: в 2013 году темп роста составил 97% к показателю 2012 года, а в 2014 – 93,9% и 96,8% к уровню 2012 и 2013 годов соответственно. Также стоит отметить, что автомобильный транспорт повторяет траекторию суммарных перевозок, так как более 60% грузов в России перевозится именно автомобилями.

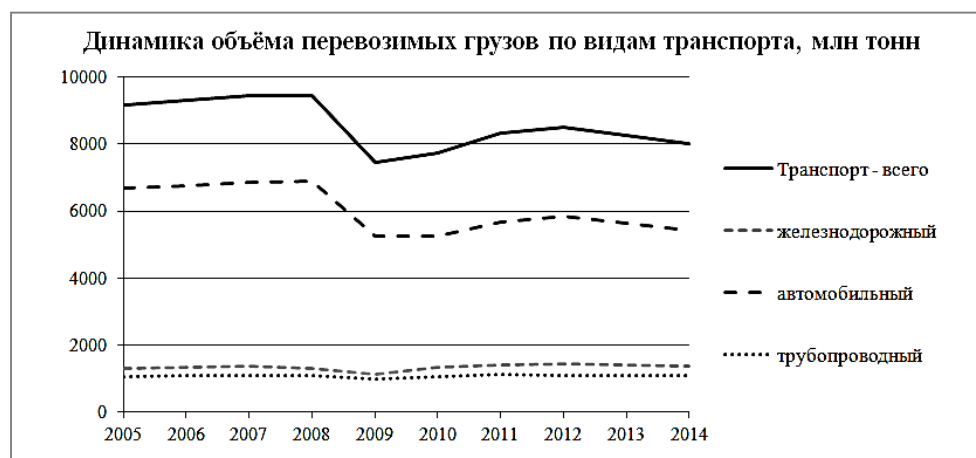


Рис. 5. Динамика объёма перевозимых грузов по видам транспорта

Динамика грузооборота также отражает существенное падение в 2009 году, однако в 2013–2014 гг. таких замедлений темпов роста не наблюдается. Темп роста в 2013 году составил 100,5%, а в 2014 – 99,92%. При сокращении объёмов перевозок темпы роста могли сохраниться за счёт увеличения дальности перевозок, что особенно заметно по динамике грузооборота железнодорожного транспорта.

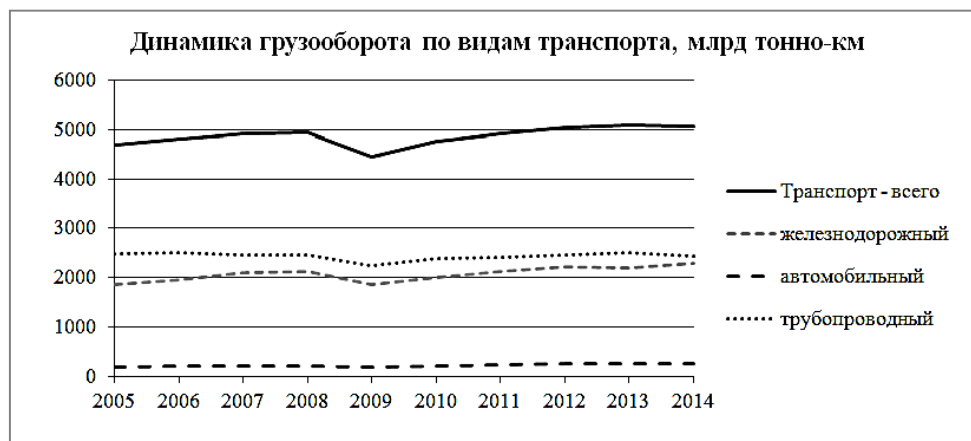


Рис. 6. Динамика грузооборота по видам транспорта

Взаимные санкции России и Западных стран по результатам 2014 года привели к почти мгновенному падению объемов международных поставок по разным видам продукции от 40% до 100%. «Помимо этого в России тоже упали объемы внутренних перевозок. Причины — снижение поставок импорта и сокращение собственного производства, а с октября к этому добавилось снижение потребления из-за роста цен. Количество свободных машин на внутрироссийском рынке быстро увеличилось, так как парк, задействованный на международных перевозках, добавился к внутрироссийскому, также потерявшему работу» [1].

Что касается динамики рынка с точки зрения перевозчиков, то здесь стоит обратить внимание только конкурентный сегмент рынка — автомобильные перевозки. Поскольку в связи с кризисной ситуацией в экономике в третьем квартале 2014 года уровень ставок на перевозки упал до себестоимости, в октябре началось сокращение и закрытие наименее устойчивых фирм.

Во всех остальных сферах в основном происходит только незначительное перераспределение доли рынка. Все компании-участники рынка являются крупными с точки зрения имущественного комплекса, а потому войти на рынок и выйти из него относительно сложно. Наиболее значительное изменение будет наблюдаться в следующем году в секторе авиаперевозок, когда с рынка окончательно уйдёт компания «Трансаэро».

Рынок складских услуг как часть логистического рынка занимает долю всего в 3%, но является принципиально важным сегментом для развития экономики страны.

Сегмент складской недвижимости России, начавший свое развитие около 10 лет назад, традиционно концентрировался в Московском регионе и Санкт-Петербурге. Однако по мере насыщения рынка, развития торговой инфраструктуры и увеличения объемов потребления в регионах, в России начали формироваться новые транспортно-логистические центры. Сегодня объем качественных складских площадей сконцентрирован вблизи городов, которые являются не только дистрибьюционными, но и крупными потребительскими центрами, однако перекос в сторону городов федерального значения по-прежнему велик (табл. 2).

Таблица 2

Характеристика отдельных территорий

Территория Характеристика	Москва (+МО) Санкт-Петербург (+ЛО)	Города-миллионеры, исключая Мск и СПб
Доля населения (%)	18	31
Доля территории (%)	1	21
Доля товарооборота (%)	30	32
Доля складских площадей класса А и В (%)	73	24

Динамика распределения спроса между городами имеет свои особенности развития.

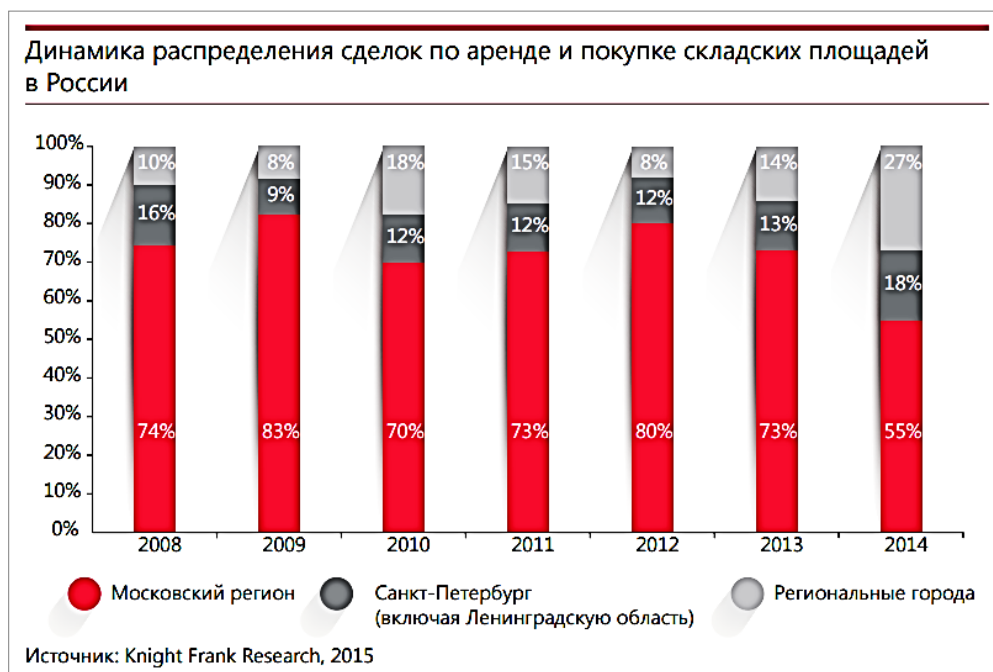


Рис. 7. Динамика распределения сделок по аренде и покупке складских площадей в России

В 2014 году относительно остальных периодов особенно заметна тенденция смещения рынка в сторону региональных городов. Доля Санкт-Петербурга варьируется незначительно, а Московский регион потерял за год почти 20%-ую долю в общем числе складских сделок.

На фоне увеличения доли вакантных площадей и снижения объема спроса на рынке складской недвижимости Московского региона, запрашиваемые ставки аренды также демонстрируют снижение. В свою очередь, в региональных городах зачастую отмечается нехватка качественного предложения, что способствует стабильному уровню арендных ставок.

В среднем ставки аренды (в месяц) в зависимости от города варьируются в пределах 150 рублей за м² (350–500 руб/м²), причём в Москве традиционно тарифы наиболее высоки и составляют в среднем 550 руб/м². Разброс в уровне вакантных площадей довольно велик: от 0% до 13%. В качестве причины превышения предложения над спросом можно назвать снижение активности на фоне кризисной ситуации в экономике.



Рис. 8. Ставки аренды складских площадей в различных городах России

Основными арендаторами складских площадей являются торговые операторы, на них приходится практически 70% сделок. Интерес логистических компаний довольно ограничен (11%), что объясняется наличием у них собственных площадей.



Рис. 9. Структура арендаторов складских площадей в России

Что касается динамики поглощения (спроса) складских площадей, то на рынке складских услуг замедление темпов роста экономики в 2014 году отразилось не так значительно, как на рынке грузовых перевозок.



Рис. 10. Динамика прироста оборота розничной торговли и поглощения складских площадей в регионах

В 2009 году прирост оборота розничной торговли значительно упал (с 2,5 млн руб. до 0,5 млн руб.), вместе с ним снизился и спрос на складские площади, а до 2011 года включительно оба показателя демонстрировали существенный рост. В 2012 году отмечается снижение, хотя на рынке грузовых перевозок 2012 год был наиболее показательным в сравнении с двумя предыдущими посткризисными периодами. 2014 год характеризуется увеличением поглощения складских площадей приблизительно на 18% и восстанавливаются темпы роста розничного оборота. Исходя из этого, можно сделать вывод, что регионы (исключая Москву и Санкт-Петербург) активно развиваются в секторе складских услуг и влияние экономических санкций оказалось для них менее значительным, чем на города федерального значения и сопряжённые с ними области.

Итак, целесообразно предложить следующие основные направления развития транспортно-логистического рынка:

1. Комплексная интеграция бизнес-процессов с целью минимизации издержек и повышения производительности труда, а в связи с этим и увеличение доли 3PL провайдеров логистических услуг, за счёт которых может увеличиться доля аутсорсинга.

2. Углубление экономической интеграции и освоение рынков Евразийского союза и прежде всего Казахстана, снижение логистических затрат внутри цепочек поставок за счет упрощения процессов таможенного оформления и ликвидации законодательных барьеров.

3. Разработка новых маршрутов и схем доставки грузов при экспорте / импорте на азиатском направлении, переориентация транспортно-логистических схем на Дальний Восток и юг страны.

4. Комплексное управление качеством, применение технологий на основе концепции «точно в срок» и внедрения системы быстрого реагирования на запросы потребителей.

5. Формирование инфраструктурной сети логистики: количество, размеры и географическое расположение мощностей, используемых в логистике, непосредственно влияют на уровень и издержки обслуживания потребителей. Особое внимание следует уделить возрасту и состоянию подвижного состава и инфраструктуры. Например, значительными «узкими местами» на сети железных и автомобильных дорог являются подходы к морским портам, аэропортам и пограничным пунктам пропуска.

Применительно к отдельным компаниям основное требование к их развитию – это повышение эффективности управления и администрирования процессами, в основе которых лежит:

- оптимизация затрат;
- автоматизация управления;
- высокий уровень сервиса;
- максимальное покрытие рисков.

Сами пользователи логистических услуг также задаются определёнными темпами и тенденциями развития рынка. Так, грузоотправители в настоящее время более жестко требуют соблюдения согласованных сроков доставки, вплоть до определенного часа. Вводится постоянный мониторинг статуса грузов, находящихся в транспортной сети, и применяются штрафные санкции за нарушение сроков доставки, даже за незначительные.

Что касается тенденции автоматизации, то здесь необходимо отметить, что, например, наличие автоматизированного (WMS) склада может составить сильную конкуренцию на современном рынке. С помощью автоматизации логистических процессов ускоряется и упрощается работа с информацией, уменьшается трудоёмкость работы персонала и улучшается общий контроль на складе, что позволяет значительно сократить издержки по сравнению с неавтоматизированным складом.

Таким образом, тенденций и предложений по развитию логистики достаточно много, так как на данный момент эта отрасль в нашей стране не совершенна. Реализация всех вышеназванных направлений будет способствовать повышению эффективности не только самого рынка, но и всех экономики страны в целом.

Список литературы

1. 2015 год: логистика, таможня, ВЭД – упадем, устоим, выживем, поднимемся // Отраслевой портал logistics.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.logistics.ru/tashbaev/tashbaev-56>
2. Транспорт и связь // Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#
3. Транспортная отрасль: грузовые перевозки // Российский фонд прямых инвестиций [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.investinrussia.com/transp-industry>
4. Рынок грузоперевозок 2015 // Логистическая компания МОЛКОМ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://molcom.ru/ru/news/news-of-the-logistics-market/102-rynok-gruzoperevozok-2015>
5. Рынок ТЛУ в условиях экономической рецессии: прогноз до 2017 года // РБК Research [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.optimalog.ru/docs/103/optimalog_isimonovairbc.pdf

6. Рынок складской и индустриальной недвижимости, Санкт-Петербург, III квартал 2015 года // Консалтинговая компания Knight Frank [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://content.knightfrank.com/research/605/documents/ru/2015q3kfindustrialmarketreportspbrus-3268.pdf>

7. Рынок складской недвижимости, Москва, III квартал 2015 года // Консалтинговая компания Knight Frank [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://content.knightfrank.com/research/596/documents/ru/2015q3kfindustrialmarketreportmscrus-3292.pdf>

8. Рынок складской недвижимости России 2015 // Консалтинговая компания Knight Frank [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://content.knightfrank.com/research/856/documents/ru/2015h2kfindustrialmarketreportspbrus-3015.pdf>