

**Гончарова Татьяна Гарриевна**

канд. экон. наук, доцент, преподаватель

**Гомзяков Александр Николаевич**

студент

Школа экономики и менеджмента

ФГАОУ ВПО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

## **ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ПРИМОРСКОГО КРАЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ**

***Аннотация:** статья посвящена исследованию рынка транспортно-логистических услуг Приморского края. Предметом исследования является – методы и инструменты исследования рынка транспортно-логистических услуг Приморского края. Целью работы является исследование рынка транспортно-логистических услуг Приморского края. Авторами проанализированы особенности развития логистики.*

***Ключевые слова:** рынок, инфраструктура, логистика, издержки, транспортно-логистические услуги.*

Логистика как наука, как прикладная наука все быстрее набирает обороты в России и в частности Приморском крае – одном из основных внешнеэкономических столпов Российской Федерации, который тесно взаимодействует с ведущими международными партнерами АТР (Азиатско-Тихоокеанского региона).

По данным сайта <http://vladivostok.flagma.ru>, в Приморском крае на настоящий момент осуществляют транспортно-логистическую деятельность 584 компании. Из них 410 – во Владивостоке [6].

Но более 70 процентов компаний, которые зарегистрированы на данный момент, и позиционирующих себя как логистические компании, не способны в полной мере реализовать деятельность, которая подразумевает не только перевозку

грузов, как многие полагают, но и предоставить экспедиционные услуги – планирование перевозок, хранение, расчет затрат, страхование, таможенное оформление и так далее.

В конечном итоге, качество оказываемых услуг не на должном уровне из-за неэффективности работы компании. Это связано с тем, что руководители и организаторы компаний не осведомлены в полной мере о том, что же на самом деле представляет собой логистика, и набирают либо некомпетентных в этом вопросе сотрудников, либо просто не хотят улучшать качество оказываемых услуг [4].

Во многом это связано с тем, что транспортно-логистический рынок на Дальнем Востоке и в Приморском крае в частности только начинает развиваться и недостаточная конкуренция среди компаний ведет к тому, что качество услуг не улучшается, а остается на том же уровне или ухудшается вовсе [7].

В большей мере это относится к компаниям-гигантам в рамках Приморского края, которые представлены в таблице 1.

Таблица 1

Десять лучших транспортно-экспедиционных компаний  
Приморского края на 2015–2016 гг.

№	Название Фирмы
1	ТИС – ЛОДЖИСТИК
2	Балт Шельф Холдинг
3	Global logistic
4	Best logistics
5	ТЭК Логист
6	VI-logistic
7	ВМПК-ДВ
8	АТЛ Трейдинг
9	Дальневосточная Транспортная Группа
10	ВТС-ЛОГИСТИК

*Источник: [1].*

Данные компании на сегодняшний день являются лучшими в своей отрасли. Но это только ~ 2% из того большого количества компаний, которые существуют на данный момент в Приморском крае и пропасть между остальными компаниями достаточно велика.

Фирмы осуществляют все виды перевозок (мультимодальные, интермодальные, унимодальные), занимаются хранением, страхованием, таможенным оформлением, расчетом стоимости и поиском оптимального маршрута с целью оптимизации и сокращения логистических издержек.

Но эти компании, в силу развивающейся инфраструктуры края, конкуренции на рынке транспортных услуг региона не могут конкурировать с компаниями из центральных регионов страны [4].

И только одна компания входит в ЕвроАзиатскую Логистическую Ассоциацию (ЕАЛА). Данная компания представлена на пятой позиции в таблице, является лауреатом номинации «Транспортно-экспедиторская компания в логистических цепях» и входит в пятерку лучших компаний страны по средней динамике годового оборота по версии ЕАЛА [5].

На сегодняшний день ситуация омрачается и геополитическими факторами. Санкции, эмбарго, повышенные таможенные пошлины ослабляют в целом транспортно-логистический комплекс Приморского края. Так по данным Примстата, грузооборот автомобильного транспорта подвергся значительному падению в 2016 году по отношению к 2015 году. Деятельность автомобильного транспорта представлена в таблице 2.

Таблица 2

Деятельность автомобильного транспорта в Приморском крае, 2015 г.

	Январь 2016	В % к	
		Январю 2015	Декабрю 2015
Грузооборот, тыс. т-км	44841.4	101.7	89.5

Источник: [8].

Из данных таблицы можно заметить, что грузооборот на январь 2016 года по отношению к декабрю 2015 года не соответствует норме и отстает на 10.5%. В сравнении с январем 2015 года показатели упали на 12.2%.

Это также связано с тем, что в нынешней политической обстановке и экономической блокаде в целом увеличился индекс потребительских цен, индекс тарифов на перевозки и другую экономическую деятельность, который представлен в таблице 3.

Таблица 3

Изменение цен по секторам экономики в 2016 г, %

	Январь 2016 к	
	декабрю 2015	январю 2015
Индекс потребительских цен	103.5	115.4
в том числе:		
на продовольственные товары	104.9	119.8
на непродовольственные товары	103.2	111.6
на платные услуги	101.5	113.2
Индекс цен производителей промышленных товаров (1)	101.7	109.2
Сводный индекс цен на продукцию (затраты, услуги) инвестиционного назначения (2)	101.8	105.4
в том числе:		
индекс цен производителей строительную продукцию (3)	99.4	100.5
<i>Индекс тарифов на грузовые перевозки (4)</i>	<i>108.9</i>	<i>150.3</i>
Индекс тарифов на услуги связи для юридических лиц	100.0	102.1
Индекс цен производителей сельскохозяйственной продукции	102.5	102.4

Источник: [9].

1. По видам деятельности «Добыча полезных ископаемых», «Обрабатывающие производства», «Производство и распределение электроэнергии, газа и воды».

2. До января 2016 года – сводный индекс цен строительной продукции.

3. До января 2016 года – индекс цен производителей в строительстве (строительно-монтажные работы с прочими затратами).

4. Без учета авиа и железнодорожного транспорта.

Исходя из данных таблицы, можно сделать вывод, что такой сектор экономики как грузовые перевозки подвергается значительным переменам и изменениям индекса цен по сравнению с остальными секторами.

Так, например, индекс тарифов на грузовые перевозки, *без учета авиа и железнодорожного транспорта*, по отношению января 2016 года к декабрю и январю 2015 г. изменился на 41.4%. По отношению к январю 2015 года индекс тарифов составлял 150.3%, а к декабрю 2015 года – 108.9%.

Итак, можно сделать вывод, что ситуация на рынке транспортно-логистических услуг в Приморском крае на данный момент достаточно нестабильная, так как на рынок оказывает влияние не только внутренняя конъюнктура рынка, но и внешнеэкономическая среда.

*Но ситуация в ближайшее время в Приморском крае будет стремительно меняться в лучшую сторону.*

*Приморский край был открыт для иностранных инвесторов как новый, перспективный регион, в котором можно вести экономическую деятельность.*

Это связано развитием портов.

Повышенное внимание портам юга Дальнего Востока уделяет и правительство РФ. Так, одним из ключевых событий для порта Посъет стало увеличение его акватории. Сегодня есть возможность принимать в нем крупнотоннажные суда длиной до 400 метров и осадкой до 17 метров [5].

Помимо этого ведутся переговоры с Китаем о создании логистического центра в бухте Троица (порт Зарубино).

Эксперты рынка уверены, что реализация мер по развитию портов увеличит грузопоток и будет способствовать развитию логистики в крае.

Немаловажную роль играет упрощение таможенного оформления.

Время нахождения груза в пути сокращается, а это в свою очередь заставляет импортеров выбирать доставку товаров морем.

В будущем выгодное геополитическое положение Приморья продолжит способствовать укреплению внешнеэкономических связей со странами Азии.

А развитию логистики края будет способствовать сокращение сроков доставки грузов внутри страны. Уже сегодня есть потенциал сократить время нахождения груза в пути до Москвы с 20–30 до 8–9 дней [2].

Отправной точкой анализа для разработки стратегии развития регионов является исследование влияния макросреды. Сложность анализа заключается в многогранности влияния макросреды на регион, поэтому помимо определения ключевых факторов макросреды, оценки силы и направления их общего влияния при помощи количественной методики, а также исследования влияния основных групп факторов, для региона важно рассмотреть воздействие макросреды в разрезе приоритетных отраслей экономики. Установка критериев силы воздействия, определяющих граничные значения различных степеней влияния, и графическое представление результатов анализа позволит оптимизировать процесс разработки рекомендаций по использованию возможностей развития отраслей экономики региона и нейтрализации угроз внешней среды. Оценка влияния макросреды на отрасль представляет собой некую стройную и прозрачную систему организации информации о внешнем влиянии, позволяющую отличить чрезвычайно важное от просто важного. Эти внешние факторы формируют отношение между основными игроками рынка и влияют на структуру отрасли.

Сегодня целенаправленные усилия правительства РФ направлены на развитие удаленных регионов Дальнего Востока [3].

В стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2025 года выделен отдельный пункт о создании и развитии транспортно-логистического кластера.

Основной целью развития транспортно-логистического кластера является интеграция в транспортно-логистическую систему АТР и приведение транспортно-логистической системы Приморского края в соответствие со стандартами АТР.

Перед транспортно-логистическим комплексом Приморского края стоят следующие задачи:

- обеспечение транспортировки экспортных грузов из регионов Сибири и Дальнего Востока;
- привлечение транзитных грузов и повышение роли порта Восточный как центра регионального траншипмента;

– увеличение степени обработки грузов.

Обозначенные задачи могут быть решены за счет реализации следующих направлений:

- 1) развитие портовой системы.
- 2) увеличение масштаба субъектов транспортно-логистического кластера;
- 3) повышение производительности портовой системы региона;
- 4) снятие ограничений, связанных с десинхронизацией развития транспортных отраслей;
- 5) усиление опорной сети автомобильных дорог;
- 6) развитие трубопроводного транспорта;
- 7) развитие инфраструктуры границы;
- 8) создание Сухого порта.

«Сухой порт» – один из элементов этих коридоров. Сегодня через Приморье ввозится большой объем грузов для регионов Дальнего Востока.

Но товары, которые завозятся в Приморье через европейскую часть России, значительно дороже именно из-за транспортно-логистической составляющей.

Формирование таких «коридоров» позволит систематизировать перевозку грузов, сделать ее оптимальной и снизить ценовую составляющую продукции, сделав ее более доступной. Реализация проекта намечена на 2014–2016 гг.

Плюсы от создания «Сухого порта»:

- привлечение иностранных и отечественных инвесторов;
- рабочие места;
- ценовая доступность продукции;
- привлекательность края как экономического субъекта;
- более четкая систематизация транспортных коридоров [8].

Подводя итоги, можно представленную стратегию развития транспортно-логистического комплекса разделить на основные направления, которые представлены на рисунке 1.



Рис. 1. Направления развития транспортно-экспедиционного комплекса Приморского края

Эти направления подразумевают собой развитие потенциала Приморской логистической системы в целом в условиях транспортно-логистического кластера, повышение привлекательности для иностранных инвесторов, развития городской инфраструктуры.

Уже сейчас можно наблюдать, как выполняются задачи, запланированные в стратегии социально-экономического развития Приморского края. Функционируют транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2».

Можно наблюдать приток инвесторов, компаний, готовых стать резидентами свободного порта в городе Владивостоке. Уже сейчас было подписано пять соглашений, которые принесут экономике Дальнего Востока 1,334 миллиарда рублей [4].

Все это будет способствовать развитию транспортно-логистического рынка, и создаст почву для здоровой конкуренции внутри региона среди транспортных компаний, которая задаст высокие стандарты обслуживания, тем самым компании обратят внимание на повышение качества предоставляемых ими услуг.

Что нас ждет в ближайшие годы?

То, как изменился в течение 2014–2015гг. рынок транспортно-логистических услуг из-за перемен в экономической и политической ситуации в России и в мире, скажется и на ситуации в наступившем 2016 году.

Резкое падение рубля в декабре 2014 года оказало существенно влияние на потребительский и сырьевой рынки.



Уменьшили объемы перевозок из стран Европы – Чехии, Германии, Польши.

В связи с этим изменились приоритеты ведущих мировых ритейлеров. Хотя и изначально была выбрана позиция удержания рынка вместо его расширения и поиска новых возможностей для роста и развития [10].

Дальнему востоку и рынку транспортно-логистических услуг Приморского края стоит ожидать переориентации мировых игроков на Азиатско-Тихоокеанский регион, так как именно сейчас им необходимо исследовать новые территории, которые весьма привлекательны как для производителя, так и для потребителя.

### ***Список литературы***

1. Бац Т.Г. Транспортная логистика приморского края – проблемы и перспективы / Т.Г. Бац, Н.С. Поготовкина // Международная Научно-практическая конференция «Развитие дорожно-транспортного и строительного комплексов и освоение стратегически важных территорий Сибири и Арктики: Вклад Науки» (15–16 декабря 2014 г.). – С. 20–21.

2. Белозерцева Н.В. Анализ тенденций развития рынка грузоперевозок в приморском крае / Н.В. Белозерцева, М.С. Ярайкина // Вестник ВГУЭС. – 2013. – №1 (19). – С. 150–155.

3. Кметь Е.Б. Особенности оценки влияния макросреды на приоритетные отрасли экономики регионов // Экономика и предпринимательство. – 2014. – №7. – С. 358–364.

4. Майзнер Н.А. Состояние и тенденции развития аутсорсинга логистических услуг в Дальневосточном регионе // Экономика и предпринимательство. – 2015. – №10–2 (63–2). – С. 440–446.

5. Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/>

6. Пензина Т.Р. Рынок логистических услуг Приморского края // Вестник ДВО РАН. – 2007. – №4. – С. 123–126.

7. Первый Дальневосточный логистический портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.logistdv.ru/>

8. Сухой порт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://overlandport.ru/about/>

9. Федеральная служба государственной статистики по Приморскому краю [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primstat.gks.ru>

10. Юдакова А.И. Тенденции развития логистических предприятий в приморском крае // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. – 2013. – №26. – С. 124–128.