Филиппова Мария Владимировна

студентка

ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» г. Санкт-Петербург

РЫНОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РФ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Аннотация: в данной статье рассматривается проблема развития рынка транспортно-логистических услуг. В работе используются метод анализа и монографический метод. В результате проведенного исследования выявлены проблемы развития рынка ТЛУ, а также перспективные сегменты развития рынка ТЛУ.

Ключевые слова: рынок ТЛУ, сегменты развития рынка, транспортно-ло-гистические услуги.

Рынку транспортно-логистических услуг присуще следующие характерные особенности:

- 1) рынок ТЛУ РФ развивается от центра в регионы, где значительное влияние на социально-экономическое развитие оказывает такой фактор, как логистическая инфраструктура, которая в свою очередь недостаточно развита;
- 2) высокий уровень транспортных издержек в стоимости единицы продукции (табл. 1);
 - 3) высокий уровень логистических затрат (табл. 1);
 - 4) низкая доля логистического аутсорсинга (табл. 1);
 - 5) крайне низкая доля сегмента управленческой логистики (рис. 1);
- 6) На рынке аутсорсинга значительную долю занимают транспортные услуги (рис. 1).

Страна	ВВП, млрд \$	Логистические затраты	Доля логистических затрат в ВВП, %	ТЛУ	Логистический аутсорсинг	Доля аутсорси- нга,%
США	15650,0	1332,0	8,5	1141,9	928,3	81,3
Европа	16210,0	1487,6	9,2	1197,9	773,9	64,6
Китай	8260,0	1486,8	18,0	1210,6	593,2	49,0
Россия	2017,5	382,5	19,0	307,7	120,9	39,3
Мир, всего	71830,0	8350,6	11,6	7322,0	4027,0	55,0

Низкая доля логистического аутсорсинга объясняется тем, что в России основная часть услуг в сфере перевозок, хранения грузов, управления запасами и цепочками поставок, выполняется собственными транспортно-логистическими службами.

Сознательный отказ от услуг логистического оператора – следствие нескольких причин:

- 1) отсутствие на рынке реальных 3PL-компаний с охватом всей территории страны;
 - 2) нежелание компаний менять технологическую цепочку;
 - 3) боязнь допуска логистического оператора к коммерческой информации;
- 4) традиционная организация бизнеса, при которой транспортные, погрузочные и иные виды работ выполняются исключительно собственными силами компаний [1].

Структура рынка ТЛУ состоит из трех основных сегментов:

- 1) грузоперевозки;
- 2) экспедирование, в т. ч. управленческая логистика (3PL выход за пределы простой транспортировки товаров и 4PL интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставки грузов);
 - 3) складирование и дистрибуция.

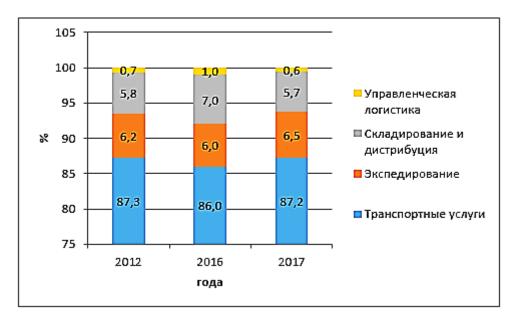


Рис. 1. Структура и динамика рынка ТЛУ в РФ за 2012 г., прогноз на 2016 г., 2017 г., %. [2; 3; 4]

В 2016 г. в сфере логистики ожидается снижение доли транспортных услуг, что связано с падением объема производства в России. Прежде всего, снижается доля железнодорожных перевозок, с сопровождением конкурентного давления со стороны автомобильного и трубопроводного транспорта. Наиболее динамичный сегмент в 2016 г. — это складские услуги. Положительная тенденция развития в сегменте складских услуг связана с ростом предложения и спроса на качественные коммерческие площади, а также со строительством складов по технологии «built-to-suite», т.е. со строительством объекта по заказу конкретного клиента. Однако, в 2017 г. по прогнозу в сегменте складские услуги ожидается тенденция к снижению, это связано со снижением годового прироста качественных коммерческих площадей при плавном росте арендных ставок в пределах инфляции.

Основными рисками для рынка ТЛУ являются:

- 1) ухудшение геополитических условий, расширение экономических санкций;
- 2) неустойчивость финансово-экономической ситуации, отток капитала, падение объема инвестиций, в том числе в инфраструктуру;

- 3) стагнация производства, в частности закрытие предприятий малого и среднего бизнеса;
- 4) сокращение внешнеторговых грузопотоков, изменение географии поставок;
- 5) замедление роста доходов населения и внутреннего спроса, обусловленное изменением потребительской модели поведения (от потребления к сбережению);
 - б) снижение спроса на транспортные услуги, рост конкуренции;
- 7) упрощение рынка, снижение доли услуг добавленной стоимости (грузоперевозки и прямая аренда складов) [4].

Таким образом, для решения выявленных проблем, а также для повышения конкуренции в сфере железнодорожного транспорта, необходимо: развивать терминально-логистические центры, которые позволят удовлетворить спрос отраслей экономики на качественные складские услуги; расширить спектр логистических услуг до уровня 3PL и 4PL; упростить процедуру оформления соответствующих документов на ту или иную услугу для привлечения новых клиентов на рынок ТЛУ; развивать логистический аутсорсинг, что позволит сделать рынок ТЛУ более привлекательным для хозяйствующих субъектов.

Список литературы

- 1. Кислова Ю. Методические и практические аспекты проведения маркетинговых исследований рынка транспортно-логистических услуг 2015 г./Ю. Кислова [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.logistika-prim.ru/sites/default/files/log_0115_s14-24.pdf
- 2. Объем и структура российского рынка транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter_1.shtml
- 3. Прогноз динамики рынка транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter_7_2.shtml

4. Симонова Л. Рынок ТЛУ в условиях экономической рецессии: прогноз до 2017 г. / Л. Симонова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.konfer.ru/files_BTF2014/Simonova.pdf