

Характеристика структуры перевозок транспортно-логистического комплекса и его динамика

Абдюшева Динара Рамилевна¹, Степанов Алексей Алексеевич²

¹аспирант, ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», г. Москва, Российская Федерация, ORCID: 0000-0001-6784-3262, e-mail: d.abdyusheva@gmail.com

²д-р экон. наук, ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», г. Москва, Российская Федерация, e-mail: astepanov@guu.ru

Аннотация

В статье приведена характеристика структуры перевозок транспортного логистического комплекса и его динамика. Анализ современного состояния рынка транспортно-экспедиционного обслуживания позволяет выделить существенные изменения рынка в сторону совершенствования технологий и модернизации логистических схем. В современном мире транспорт, связь, интернет-технологии, системы управления взаимоотношениями с клиентами и экспедиционная инфраструктура являются частью человеческой жизни, элементом международного взаимодействия на всех уровнях – глобальном, региональном и межстрановом. Структура рынка транспортно-экспедиционного обслуживания представляет собой сложный механизм причинно-следственных связей, которые обеспечивают плотность рынка в условиях макроэкономической среды. В систему транспортно-экспедиционного обслуживания входит ряд подсистем, взаимодействующих между собой: отраслевая, рыночная, организационная, ассортиментная, производственно-технологическая, территориальная, институциональная, социальная и другие.

Современная Россия обладает мощным, многоотраслевым транспортным комплексом: на ее территории функционируют основные виды транспорта. Между тем Россия не является лидером мирового рынка транспортно-логистических услуг, уступая позиции по доле стран в мировом грузообороте США, Китаю и европейским странам. Структура перевозки грузов во всем транспортно-экспедиционном комплексе России достаточно неоднородна. Выделен факт того, что в структуре перевозимых грузов наблюдается тенденция роста объемов перевозки низкодоходных грузов на фоне стабильного уровня объемов перевозки высокодоходных. По складским помещениям Россия также не является лидером. В области транспортно-экспедиционного обслуживания Россия уступает всем европейским странам, но современное развитие цифровых технологий может России выйти на мировой уровень.

Ключевые слова: транспорт, транспортно-экспедиционное обслуживание, грузооборот, развитие цифровых технологий, грузоперевозки, транспортная система, экономика.

Цитирование: Абдюшева Д.Р., Степанов А.А. Характеристика структуры перевозок транспортно-логистического комплекса и его динамика//Управление. 2019. № 4. С. 24–31.



Characteristics of the transportation structure of the transport-logistical complex and its dynamics

Abdyusheva Dinara¹, Stepanov Aleksey²

¹Postgraduate student, State University of Management, Moscow, Russia, ORCID: 0000-0001-6784-3262, e-mail: d.abdyusheva@gmail.com

²Doctor of Economic Sciences, State University of Management, Moscow, Russia, e-mail: astepanov@guu.ru

Abstract

The structure and dynamics of the transport and logistics complex transportation have been described in the article. The analysis of the current state of the transport-forwarding service market allows to distinguish significant market changes in terms of improving technologies and modernizing logistics schemes. Today, transport, communications, Internet technologies, systems of customer relationship management and expeditionary infrastructure are part of human life and are type of international interaction at the global, regional and intercountry levels. The structure of the market of freight forwarding services is a complex mechanism of relations between factors and structures, that can ensure the density of the market under the influence of factors of the macroeconomic environment. In the structure of the studied forwarding, services there is a number of small systems, that fully interact with each other: industrial, market, organizational, assortment, production and technological, territorial, institutional, social and other structures.

Modern Russia has a powerful, diversified, transport complex; all types of transport are represented on its territory. However, Russia is not the leader in the world market of transport and logistics services, in terms of the share of countries in world freight turnover. Russia is inferior to the positions of the United States, China and other European countries. The structure of the cargo transportation throughout the transport and forwarding complex of Russia is quite heterogeneous. The fact has been highlighted, that in the structure of transported goods a trend of growth in the volume of transportation of low-income goods against the background of a stable level of transportation volumes of high-yield cargo is observed. In terms of warehouses, Russia is also not in the lead; for expeditionary services. Russia is inferior to all European countries, but the modern development of digital technologies will help Russia reach the world level of service.

Keywords: transport, freight forwarding services, cargo turnover, development of digital technologies, cargo transportation, transport system, economics.

For citation: Abdyusheva D.R., Stepanov A.A. Characteristics of the transportation structure of the transport-logistical complex and its dynamics (2019) *Upravlenie*, 7 (4), pp. 24–31. doi: 10.26425/2309-3633-2019-4-24-31

Современная Россия обладает мощным многоотраслевым транспортным комплексом. На ее территории представлены все виды транспорта. На сегодняшний день транспорт, связь, интернет-технологии, системы управления взаимоотношениями с клиентами и экспедиционная инфраструктура представляют собой часть человеческой жизни, являются элементом международного взаимодействия на глобальном, региональном и межстрановом уровнях. Цель статьи – выявление структуры перевозок и исследование динамики транспортно-логистического комплекса.

Проводя анализ актуального состояния рыночной отрасли транспортно-экспедиционного обслуживания (далее – ТЭО), мы можем определить концептуальные изменения рынка в области совершенствования технологий, модернизации логистических схем и системы взаимоотношений между звеньями всего логистического потока. Изучив понятийный аппарат экспедиционного обслуживания, мы можем обнаружить, что структура рынка ТЭО представляет собой сложный механизм связей между факторами и подсистемами, которые обеспечивают плотность рынка под влиянием условий макроэкономической среды. В структуре ТЭО имеется ряд подсистем, полностью взаимодействующих между собой:

отраслевая, рыночная, организационная, ассортиментная, производственно-технологическая, территориальная, институциональная, социальная и другие.

Проанализируем место России в мировом рынке ТЭО.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат), в 2016 г. Россия занимала первое место среди выделенных стран по железнодорожным перевозкам и последние места – по морскому и автомобильному грузообороту (табл. 1) [8].

Доли в общем объеме мирового рынка транспортно-логистических услуг (далее – ТЛУ) составляют: США – 23 %; европейские страны – 19 %; Китай – 15 %; Россия – 4 % от общего объема рынка. На рисунке 1 представлен объем рынка ТЭО за период 2012–2016 гг.

Из рисунка 1 следует, что в 2016 г. объем ТЛУ составил более 3 270,5 млрд руб., при этом прослеживается тенденция к увеличению данного показателя. В свою очередь, на протяжении 2012–2015 гг. объем рынка ТЛУ в денежном выражении неизменно увеличивался: с 2 516,6 до 2 985,1 млрд руб. Положительная динамика обусловлена, прежде всего, повышением тарифов при минимальных темпах роста объема грузоперевозок и грузооборота [2].

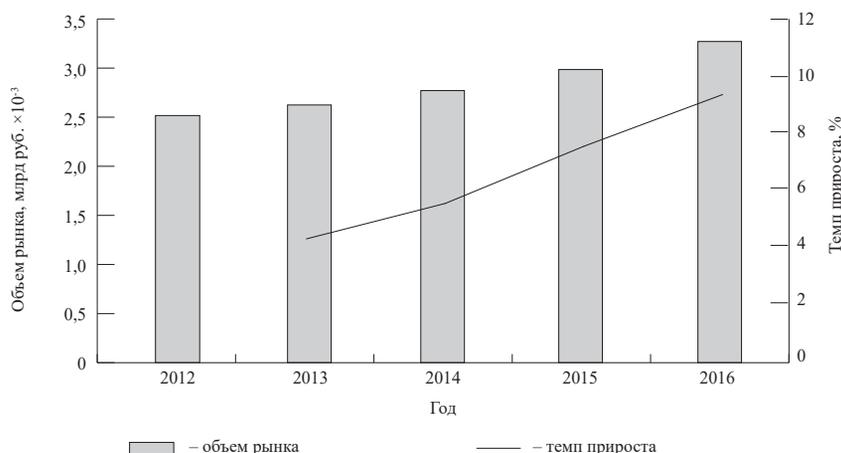
Таблица 1

Доля стран в грузообороте в 2016 г.

Table 1. Share of countries in freight turnover in 2016

Страна	Грузооборот по видам транспорта, %			
	железнодорожный	автомобильный	морской	воздушный
Россия	55	4	12	1,5
США	30	25	27	2,0
Франция	10	21,5	50	1,0
Япония	0,5	7,5	91	0,5

Источник: [8] / Source: [8]



Составлено авторами по материалам источника [1] / Compiled by the authors on the materials [1]

Рис. 1. Объем рынка транспортно-экспедиционного обслуживания по состоянию на 2012–2016 гг., млрд руб.

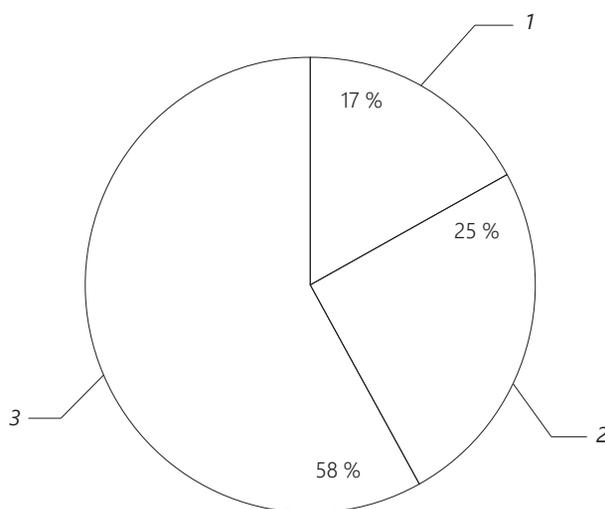
Figure 1. The volume of the freight forwarding services market in 2012–2016, billion rubles

В 2017 г. доли в мировом транспортно-логистическом рынке (далее – ТЛР) услуг по данным Росстата составили: Европа – 19,1 %; США – 23,0 %; Китай – 15,2 %; Япония – 11,2 %; Германия – 8,9 %; Россия – 4,1 % [8]. В России объем ТЭО за 2017 г. составил 4 %, однако, как следует из рисунка 1, объем ТЛУ возрастает, что подразумевает положительную тенденцию.

Рассмотрим структуру мирового рынка ТЭО на 2017 г. (рис. 2).

На исследуемом рынке преобладают компании, которые оказывают услуги:

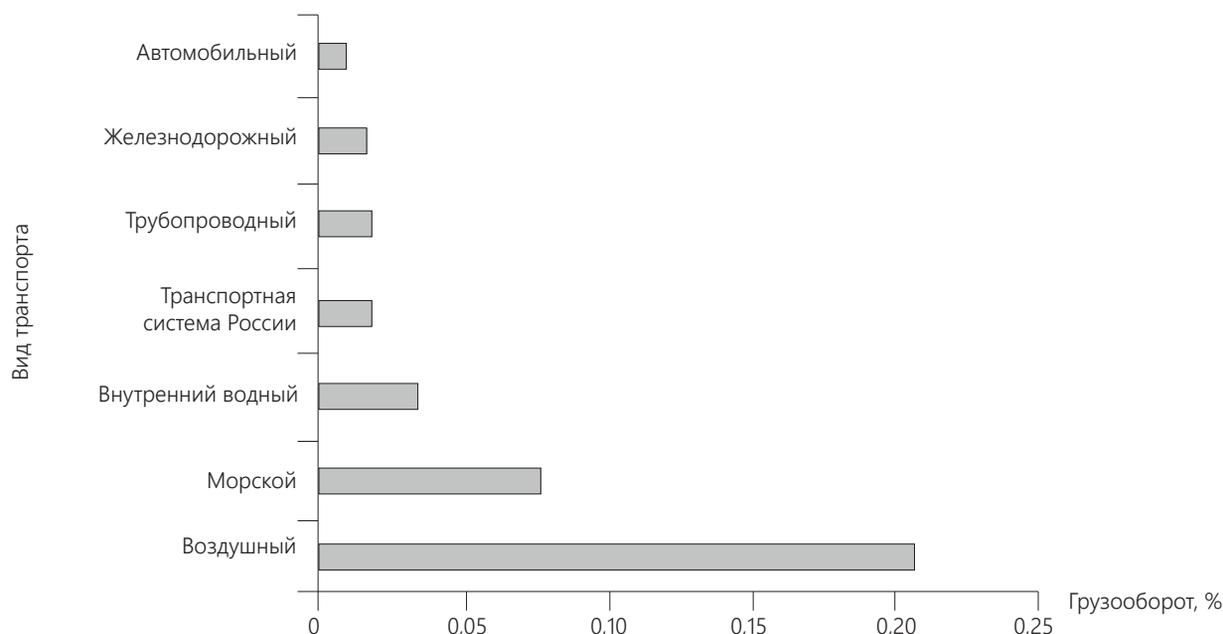
- 2PL (англ. SecondPartyLogistics). Это простая форма аутсорсинга, оператор организует транспортировку и складское размещение груза. Провайдерами такого уровня является большинство отечественных грузоперевозчиков. Они имеют материальную базу в виде парка техники различной грузоподъемности и занимаются обеспечением перевозок – это управленческая логистика с долей в 17 %.



1 – управленческая логистика; 2 – комплексная логистика; 3 – грузоперевозки и экспедирование

Источник: [8] / Source: [8]

Рис. 2. Структура рынка транспортно-экспедиционного обслуживания
Figure 1. Freight forwarding services market structure



Источник: [7] / Source: [7]

Рис. 3. Динамика экономического роста в стране и грузовых перевозок по видам транспорта, 2016 г. к 2015 г.
Figure 3. Dynamics of economic growth in the country and freight traffic by modes of the transport, 2016 to 2015

- 3PL (ThirdPartyLogistics) – провайдер оказывает комплексные услуги по доставке. В этот перечень входит: перевозка, маркировка, упаковка, перегрузка и другие операции – сюда относится комплексная логистика с долей в общей структуре 25 %.
- 4PL (ForthPartyLogistics) – оператор с самой высокой степенью вовлечения в бизнес клиента. Происходит интеграция всех компаний, имеющих отношение к цепи поставки груза. Оператор управляет всеми процессами и контролирует их качество. Это грузоперевозки и экспедирование с долей 58 % [4].

Изучая сведения рынка ТЛУ за 2016 г., видим, что российский валовой продукт на затраты на выполнение логистических операций насчитывает 20 %, а мировой – 11, 4 %. Главным показателем функционирования экономики страны традиционно являлся и остается валовой внутренний продукт (далее – ВВП). Он способен отразить все изменения и процессы в совокупности, которые происходят в деятельности хозяйствующих субъектов страны. По материалам Росстата, с III квартала 2011 г. ВВП

России снижается. Также отметим, что если до 2014 г. происходило только сокращение темпов роста, то во второй половине 2014 г. и далее ВВП страны стал снижаться (рис. 3).

На наш взгляд, основными факторами для такого снижения стали:

- введение санкций со стороны стран Евросоюза и США;
- ослабление курса валюты, ценовое снижение нефти;
- ухудшение уровня благосостояния населения, платежеспособности большей части населения страны.

Из-за перечисленных факторов происходит значительное подорожание импорта товаров. По данным Росстата динамика цен на товары в 2014 г. к уровню 2013 г. возросла более чем на 11 %. Ценовой барьер в этот же период на продовольственные товары вырос на 15,4 %, на непродовольственные – на 8,1 % [8]. Все перечисленные выше факторы по снижению темпов роста, снижению ВВП страны отразились на ТЭО России.

Таблица 2

Основные показатели деятельности транспортной системы России по видам транспорта за период 2014–2016 гг., млн т.

Table 2. Key performance indicators of the Russian transport system by mode of transport for the period 2014–2016, million tons

Показатели	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Железнодорожный	1 375	1 329	1 227
Автомобильный	5 417	5 041	5 138
Магистральный трубопроводный (нефть и нефтепродукты)	1 078	1 071	1 088
Морской	16	19	25
Внутренний водный	119	121	118
Воздушный	1,3	1,2	1,1

Источник: [6] / Source: [6]

Таблица 3

Перевозки грузов по видам транспорта России за 1 полугодие 2017–2018 гг., млн тонн

Table 3. Freight transportations by modes of Russian transport for the 1st half of 2017–2018, million tons

Отрасли	Перевозки		
	Январь–июнь 2017 г.	Январь–июнь 2018 г.	Январь–июнь 2018 г. в % к аналогичному периоду 2017 г.
Транспорт всех отраслей экономики	3 657,9	3 744,2	102,4
В том числе:			
транспорт отраслей Минтранса России	3 088,8	3 153,7	102,1
железнодорожный общего пользования	623,2	644,5	103,4
автомобильный	2 414,7	2 458,5	101,8
морской	11,73	9,78	83,4
внутренний водный	38,62	40,42	104,7
воздушный	0,532	0,534	100,4
трубопроводный	569,1	590,5	103,8

Источник: [6] / Source: [6]

В докладах Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс) объем грузоперевозок в 2016 г. в стране составил не более 6 776,5 млн т, произошло снижение данного показателя к уровню 2015 г. на 3,5 %. Объем коммерческих грузоперевозок в 2016 г. составил 2 978,6 млн т, что на 3,3 % ниже относительно уровня 2015 г.

К тенденциям развития рынка ТЛУ России эксперты относят:

- снижение объемов коммерческих перевозок и грузооборота;
- снижение стоимостных и физических показателей международных перевозок;
- повышение и обострение конкурентной борьбы [1].

В таблице 2 представлены основные показатели деятельности транспортной системы России по видам транспорта за период 2014–2016 гг. в соответствии с данными Росстата [6].

В таблице 3 представлены данные перевозки грузов по видам транспорта за первые полугодия 2017–2018 гг.

Проанализируем исполнение перевозок грузов: из таблицы 3 следует, что перевозка грузов увеличивается практически по всем исследуемым отраслям. Исключение составляет лишь морской транспорт – здесь процент снижения составляет 16,6 % в 2018 г. к аналогичному периоду 2016 г. [5].

Отметим, что структура перевозки грузов во всем транспортно-экспедиционном комплексе России достаточно неоднородна. Также выделим факт, что в динамике грузоперевозок наблюдается тенденция роста объемов перевозки низкодходных грузов на фоне стабильного уровня перевозок высокодходных грузов.

Рассмотрим ниже структуры грузоперевозок и экспедирования в России по основным видам транспорта.

Структура экспедирования железнодорожным транспортом. Отметим основные положительные

моменты грузооборота на железнодорожном транспорте:

- регулярность движения;
- скоростной фактор;
- массовые потоки грузов и пассажиров;
- низкая себестоимость перевозок.

Железнодорожный транспорт предлагает клиентам различные способы пакетирования для перевозок (табл. 4).

Структура экспедирования морским транспортом за период 2015–2017 гг. Отметим, что экспортные грузы из года в год занимают лидирующие положения в составе экспедирования морским транспортом России. Так, в 2017 г. они составили более 35 % от общей структуры экспедирования морским транспортом. На втором месте транзитные грузы, в общей структуре перевозок морским транспортом на 2017 г. они составили более 30 %. Импортные и каботажные грузы по структуре перевозок за 2015–2016 гг. распределились почти одинаково, но в 2017 г., составив более 15 % и 5 % соответственно.

Структура перевозок воздушным транспортом по состоянию на 2017 г. Несмотря на положительную динамику, российские перевозчики на 2017 г. занимали лишь 45 % рынка международных автомобильных перевозок (в начале 2000 г. – 25 %). Задачу повышения конкурентоспособности для отечественных перевозчиков правительство России решает комплексно, при плотном взаимодействии с Союзом транспортников России и отраслевыми ассоциациями.

Наиболее крупный объем перевозок рынка России за 2017 г. пришелся на автомобильный (5,14 млрд т.) и железнодорожный транспорт (1 227 млрд т по общему пользованию, промышленного пользования – 3,073 млрд т).

По статистическим данным Минтранса за 2017 г. объем перевозок грузов в России составил 5 213,1 млрд т/км, что на 1,8 % больше, чем за аналогичный период 2016 г. В 2019 г. Минтранс планирует подписать межправительственное соглашение с Китаем,

Таблица 4

Перевозки грузов и грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования за период 2013–2017 гг.

Table 4. Freight transportation and cargo turnover of public railway transport for the period 2013–2017

Показатель (перевезено грузов)	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Всего, млн т	1382	1421	1381	1375	1329
Из них:					
в контейнерах	26,7	28,1	28,6	30,4	28,6
пакетами	19,4	21,9	22,4	22,1	25,7
Удельный вес контейнеров массой брутто 20 т и более в общем отправлении грузов в контейнерах, %	85,0	97,9	99,8	100,0	99,9

Источник: [6] / Source: [6]

в рамках которого автомобильным перевозчикам будет разрешено доставлять груз до пункта назначения, а не только до приграничной зоны. Расширению торговых отношений с приграничными государствами и уменьшению доли транспортных расходов в цене перевозимых грузов послужит также открытие автомобильного коридора «Россия – Монголия – Китай» в 2019 г. К 2020 г. объем товарооборота между двумя странами достигнет отметки в 200 млрд долл. США.

Структура грузоперевозок автомобильным транспортом в 2017 г. По данным статистического агентства России среди перевозок грузов некоммерческого характера, автомобильный транспорт занял более 68 % от общего числа перевозок некоммерческих грузов, в оставшиеся 32 % вошла перевозка железнодорожным, водным и авиационным (воздушным) транспортом.

Структура и динамика российского рынка складских услуг. Российский рынок складских услуг по показателю индивидуального хранения является высоко конкурентным. Вхождение на данный рынок новых игроков признано затруднительным. Отметим, что в данной среде присутствует большое количество 3PL-провайдеров, которые имеют международный опыт.

Рынок России по складским помещениям неоднороден. Предложения в Москве и области достигают 18 000 тыс. кв. м., в С.-Петербурге до 2,8 млн кв. м, в целом по России – 8,4 млн кв. м [3]. По статистическим данным независимого маркетингового агентства AGT, сделки на рынках регионального масштаба, заключенные между собственниками и арендаторами складских площадей по территории России,

за 2018 г. составили 35 % от общего спроса рынка складирования. Такие города России, как Екатеринбург, Новосибирск и Челябинск, являются лидерами по объемам складских помещений, сдаваемых в аренду. Эти города забирают львиную долю от общих сделок на федеральном уровне – 73 %, за исключением прямых сделок между собственниками и агентами. Основные проблемные моменты складского комплекса России в системе транспортно-экспедиционного обслуживания: перепроизводство; лишние операции в перемещении, отсутствие адресного хранения грузов.

Заключение

Обобщая сказанное выше, отметим, что в России накопился ряд проблем в транспортно-экспедиционном обслуживании: неразвитость инфраструктуры, отсутствие четкого постпродажного обслуживания и квалифицированных специалистов логистического обслуживания. Лидером мирового рынка транспортно-логистических услуг Россия не является, по доле стран в мировом грузообороте Россия уступает позиции США, Китаю и другим европейским странам. По складским помещениям Россия не лидирует, по экспедиционному обслуживанию Россия уступает всем европейским странам, однако, по мнению автора, современное развитие и внедрение цифровых технологий в эту область поможет оптимизировать логистические процессы и вывести Россию на мировой уровень [1].

Библиографический список

1. Абдюшева, Д. Р. Анализ современного состояния транспортного комплекса России // Вестник университета. 2018. № 8. С. 56–61.
2. Степанов, А. А. Формирование маркетинговой системы транспортно-экспедиционного обслуживания в современной России: монография. М.: Каталог, 2005. 164 с.
3. Плужников, К. И., Чунтомова, Ю. А. Транспортное экспедирование. М.: Транслит, 2006. 528 с.
4. Горин, В. С. Концептуальные основы транспортно-экспедиционного обслуживания бизнеса и населения // Вестник университета. 2009. № 11. С. 25–26.
5. Свиридчук, Г. П. Перспективы развития пассажирских и технических станций на железных дорогах России // Материалы 21-й Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы управления – 2016». М.: ГУУ, 2016. С. 79–82.
6. Транспорт и связь в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf (дата обращения: 09.10.2019).

References

1. Abdysheva D. R. Analiz sovremennogo sostoyaniya transportnogo kompleksa Rossii [*Analysis of the current state of the transport complex of Russia*], Vestnik Universiteta, 2018, no. 8, pp. 56–61.
2. Stepanov A. A. Formirovanie marketingovoi sistemy transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya v sovremennoi Rossii: monografiya [*Formation of the marketing system of forwarding services in modern Russia: a monograph*], Moscow, Katalog, 2005, p. 164.
3. Pluzhnikov K. I., Chuntomova Yu. A. Transportnoe ekspedirovanie [*Transport forwarding*], Moscow, Translit, 2006, p. 528.
4. Gorin V. S. Kontseptual'nye osnovy transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya biznesa i naseleniya [*Conceptual foundations of forwarding services for business and the public*], Vestnik Universiteta, 2009, no. 11, pp. 25–26.
5. Sviridchuk G. P. Perspektivy razvitiya passazhirsikh i tekhnicheskikh stantsii na zheleznikh dorogakh Rossii [*Prospects for the development of passenger and technical stations on the*

7. Бюллетень социально-экономического кризиса в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf> (дата обращения: 09.10.2019).
8. Федеральная служба государственной статистики (Росстат) (официальный сайт) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gks.ru/> (дата обращения: 01.10.2019).
6. *railways of Russia*], *Materialy 21-i Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii "Aktualnye Problemy Upravleniya – 2016"* [*Proceedings of the 21st International scientific and practical conference "Actual Problems of Management – 2016"*], Moscow, GUU, 2016, pp. 79–82.
6. *Transport i svyaz' v Rossii* [*Transport and communication in Russia*]. Available at: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf (accessed 09.10.2019).
7. *Byulleten' sotsial'no-ekonomicheskogo krizisa v Rossii* [*Bulletin of the socio-economic crisis in Russia*]. Available at: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf> (accessed 09.10.2019).
8. *Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki (Rosstat) (ofitsial'nyi sait)* [*Statistics rei publicae Federal Service (Rosstat), official website*] Available at: <https://www.gks.ru/> (accessed 01.10.2019).