

## **АНАЛИЗ СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ РОССИИ**

*О.А. Копылова (науч. рук. А.Н. Рахмангулов)*

*Магнитогорский государственный технический  
университет им. Г.И. Носова,*

*455000, Челябинская обл., г. Магнитогорск, пр. Ленина, д. 38,  
кафедра промышленного транспорта, olesya.k863@yandex.ru*

### ***Аннотация***

Проанализирована ситуация и основные тенденции на рынке транспортно-логистических услуг, а также влияние факторов спроса на развитие логистики в России. Выявлен ряд проблем сдерживающих формирование рынка логистических услуг на региональном уровне.

### ***Актуальность работы***

Актуальность исследования факторов спроса и предложения рынка транспортно-логистических услуг обоснована мировыми тенденциями глобализации, растущим интересом к аутсорсингу логистических функций российскими предприятиями.

### ***Основные проблемы***

Предложение на рынке транспортно-логистических услуг в регионах не соответствует растущему спросу. Низкий уровень транспортно-логистической инфраструктуры в регионах препятствует развитию рынка логистических услуг, что сказывается на темпах экономического роста страны в целом.

В настоящее время рынок транспортно-логистических услуг находится на стадии формирования, демонстрируя при этом высокую динамику роста. По данным агентства РосБизнесКонсалтинг в 2005-2007гг объем российского рынка логистического аутсорсинга увеличивался в среднем на 17,8 % в год [1].

Предложение на рынке транспортно-логистических услуг представлено, в основном, компаниями, занимающимися транспортно-экспедиторской (49%) и складской (39%) деятельностью (рис. 1). При этом основная часть всех логистических операторов России сосредоточена в Центральном и Северо-Западном федеральных округах, соответственно 63,4% и 14,6% (рис. 2) [2].

Доля компаний, способных оказать полный комплекс логистических услуг, в России составляет не более 5%, причем основная их часть находится в Московской области, а в регионах представлена филиалами, ориентированными на оказание отдельных услуг, таких как транспортировка и складирование.

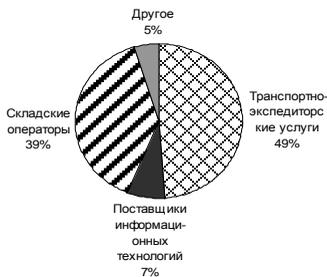


Рис. 1. Распределение числа логистических операторов по видам услуг в России, %

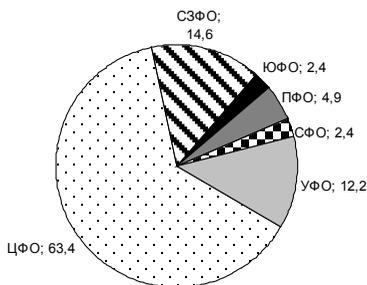


Рис. 2. Распределение числа логистических компаний по федеральным округам, %

Тенденции глобализации и аутсорсинга в деятельности компаний-клиентов стимулируют рост спроса на комплексные логистические услуги, в том числе и на региональных рынках, что приводит к изменению стратегий логистических операторов (рис. 3).



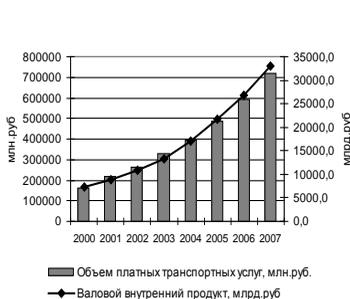
Рис. 3. Схема влияния изменений в деятельности компаний-клиентов на стратегию развития логистических операторов

Анализ исследований рынка логистики и складской недвижимости в России показал, что дальнейшее формирование спроса и предложения на логистические услуги зависит от ряда факторов (рис. 4) [1, 3]. Оценка степени влияния этих факторов между собой и на рынок в целом составляет основную сложность при прогнозировании спроса на транспортно-логистические услуги.

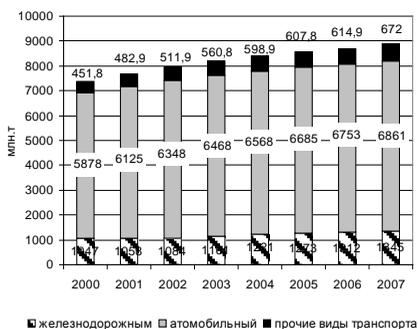
Рассмотрение отдельных связей между факторами показало, что с 2000 года объем транспортных услуг увеличивался пропорционально росту ВВП в среднем на 20% в год (рис. 5). Увеличение грузопотока наблюдается по всем видам транспорта (рис. 6).



*Рис. 4. Факторы, оказывающие влияние на спрос на транспортно-логистические услуги*



*Рис. 5. Зависимость объема транспортных услуг от роста ВВП, 2000-2007гг.*



*Рис. 6. Динамика объемов перевозки грузов различными видами транспорта, 2000-2007гг.*

В среднем по РФ грузооборот по всем видам транспорта в период с 2000 по 2007 годы увеличивался на 4,8% ежегодно. Увеличение грузооборота происходит не только в результате роста объемов перевозок, но и за счет увеличения дальности перевозки, усложнения схем доставки грузов, что связано с развитием логистических принципов организации производства и распределения, а также с активной экспансией в регионы транснациональных компаний и торговых сетей.

Глобализация экономики приводит к увеличению товарообмена между странами. В период с 2000 по 2008 годы импорт и экспорт увеличивался в среднем в год соответственно на 25% и 21%. Анализ товарной структуры показал, что наибольший интерес для логистических операторов представляет грузопоток импорта. Спрос на импортные товары, а, следовательно, и на перевозки импортной продукции, увеличивается с ростом уровня жизни населения (рис. 7). На потребительском рынке России в настоящее время импортные товары составляют 50% среди продовольственных групп и 80% – среди промтоварных групп. Объем импорта в рублях, приходящийся в среднем на одного человека, в 2,67 раз меньше среднедушевых доходов населения. В течение всего исследуемого периода эта тенденция сохраняется.

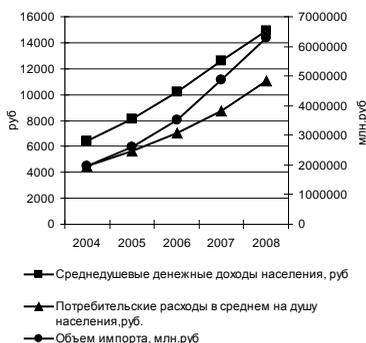


Рис. 7. –Динамика роста объема импорта и уровня жизни населения, 2004-2008 гг.

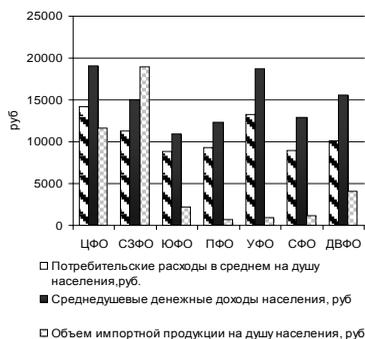


Рис. 8. Сравнение среднедушевого дохода населения и объема импортной продукции на душу населения в регионах

Анализ этих показателей для каждого региона показал, что по мере отдаленности округа от центральной части России разница между среднедушевым доходом и объемом импортной продукции увеличивается. Это связано с тем, что основной поток импорта и экспорта направляется в Москву и Санкт-Петербург с целью таможенного оформления. Импортные поставки в регионы носят во многом вторичный характер. Так почти 80% всех грузов, прибывающих в столицу автотранспортом,

затем следуют в другие города России. В Северо-Западном федеральном округе, например, количество импорта продовольственных товаров в рублях, приходящихся в среднем на одного человека, на 25% превышает среднедушевой доход, хотя по России в целом наблюдается обратная ситуация: доход превышает импорт. Суммарный «избыток» внешнеторговых грузов Северо-Западного округа составляет порядка 53 млрд. руб. (рис. 8).

С ростом доходов увеличиваются соответственно и потребительские расходы населения (рис. 7). Процент использования денежных доходов населением на покупку товаров и оплату услуг в среднем по России составляет около 70%. Такой высокий процент потребительских расходов объясняет первое место торговли (21,2%) в структуре ВВП по видам деятельности.

Динамичное развитие импортно-экспортных операций, оптовой и розничной торговли способствует росту грузопотоков и повышению спроса на весь комплекс транспортно-логистических услуг (рис. 9,10).

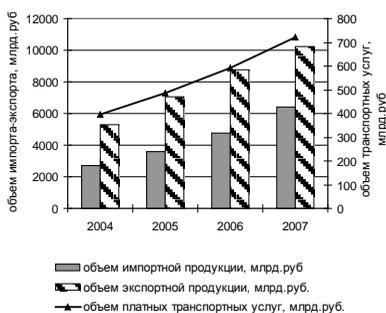


Рис. 9. Динамика объема импортно-экспортных операций и транспортных услуг, 2004-2007 гг.

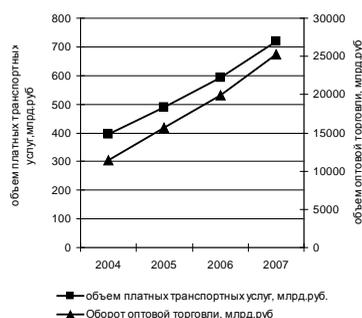


Рис. 10. Динамика объема транспортных услуг и оборота оптовой торговли, 2004-2007 гг.

Набирающей обороты экономики страны не в полной мере отвечает транспортная система в России. При росте ВВП в 6% транспортная инфраструктура должна прирастать на 10-12% в год, в то время как она растет только на 1% [4].

За последние 10 лет уровень автомобилизации вырос на 85%, а процент увеличения дорожного хозяйства составил 20%. Доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, работающих в режиме перегрузки, достигла почти 30% (14 тыс. км), а в пределах Московского транспортного узла более 60%. Потери РФ, обусловленные низкой пропускной способностью автомобильных дорог, составляют 3% от ва-

лового внутреннего продукта, что в 6 раз выше, чем в странах Европейского Союза [4].

Мощности портовой инфраструктуры позволяют обеспечивать не более 75% переработки российских внешнеторговых грузов. Дефицит перегрузочных мощностей по стратегическим экспортным грузам (нефть, уголь, зерно, минеральные удобрения) препятствует диверсификации и наращиванию объема внешней торговли [6].

Помимо недостаточного развития транспортной сети существует проблема в отсутствии качественных складов, особенно в регионах России. Из-за дефицита складских комплексов средним и мелким логистическим компаниям, которых на региональном рынке большинство, приходится осуществлять хранение грузов на низкокачественных складах, что приводит к потере потенциальных клиентов, готовых передать складскую логистику на аутсорсинг. Это объясняет низкий уровень предложения логистических услуг на региональных рынках. Общая площадь качественных складов составляла на конец 2007 года около 5 млн. м<sup>2</sup>, из которых почти 63% приходилось на Московскую область [1].

С глобализацией деятельности торговых сетей растет спрос на складскую недвижимость в регионах. Однако строительство качественных складов в регионах способны осуществить только крупные логистические операторы, которые при определении месторасположения склада руководствуются интересами своих клиентов.

Неравномерность распределения транспортной и складской инфраструктуры сдерживает формирование предложения на региональном рынке почти на 5-7%.

### ***Заключение***

Таким образом, анализ факторов спроса показал, что динамичное развитие торговли, увеличение объемов перевозки грузов, особенно внешнеторговых, которые следуют в регионы страны, стало основой для повышения спроса на весь комплекс транспортно-логистических услуг. Немалую роль в этом сыграл активно идущий процесс глобализации рынка, сопровождающийся приходом на региональные рынки западных компаний, в технологические цепочки которых вовлечены интенсивные грузоперевозки. Существующие региональные диспропорции предложения и спроса на рынке транспортно-логистических услуг приводят к проблемам в системе товародвижения, доля транспортных затрат в конечной цене товара составляет в России 15-20% против 7-8% в странах с развитой рыночной экономикой. Для устранения диспропорций в развитии регионов, а также более эффективного продвижения грузопотоков необходимо создание сети транспортно-логистических центров. В настоящее время строительство логистических комплексов осуществляется силами

логистических операторов, которые при выборе мест расположения в силу высокого инвестиционного риска руководствуются быстротой окупаемости проекта без учета региональных факторов спроса и их взаимовлияний.

Недостаточный уровень как теоретического, так и практического решения вопроса размещения логистических центров обуславливает необходимость изучения закономерностей их расположения в России и за рубежом, анализа существующих методик решения этой задачи с последующей разработкой на основе комплексного исследования региональных факторов и мировых тенденций научно-методических основ по развитию и формированию транспортно-логистической сети.

### **Библиографический список**

1. Логистический форум Консолидация сильнейших. Эффективность антикризисных мер// Департамент Консалтинга РосБизнесКонсалтинг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <<http://consulting.rbc.ru/news/03/07/2009/13365.shtml>>.

2. Овчаренко Н., Титюхин Н. Кооперация – основа становления рынка транспортно-логистических услуг// Информационный портал о логистике. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <<http://www.loglink.ru>>.

3. Юсипова Д.Р. Организационно-экономические основы формирования складских комплексов в регионах России: автореф. дис. ...канд.эконом.наук/ Юсипова Динара Равиловна. - Москва, 2007. – 22 с.

4. Всероссийский круглый стол Формирование транспортной стратегии России до 2030года (материалы к обсуждению) // Официальный сайт Министерства Транспорта РФ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <<http://www.mintrans.ru/>>.

5. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <[www.gks.ru](http://www.gks.ru)>.

6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года: утверждена приказом Минтранса № 45 от 12.05.2005// Официальный сайт Минтранса России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=13024](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13024)>.