

УДК 339.9

***СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО РЫНКА
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ******Шульженко К.Е.,****Студентка кафедры «Экономики и управления»**«Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»**Россия, Владивосток***Аннотация**

Актуальность темы исследования обусловлена современными тенденциями внешнеэкономической деятельности. На фоне активной интеграции экономики нашей страны в международное сообщество и увеличения международного товарооборота растёт спрос на услуги транспортно-логистических компаний. Практически каждая компания, которая сталкивается с внешнеэкономической деятельностью обращается за услугами в данный вид компаний. Именно с их помощью возможно осуществлять импортные или же экспортные операции, так как этот сложный процесс требует высококвалифицированных специалистов в данной сфере, которые смогут взять на себя ответственность в оформлении документации, а также консультации по интересующим клиентов вопросам.

Ключевые слова: транспортная логистика, анализ, международный рынок услуг, транзит, ВЭД.

***CURRENT TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE GLOBAL
TRANSPORT SERVICES MARKET******Shulzhenko K. E.,****Student of the Department of Economics and Management,*

Vladivostok State University of Economics and Service

Vladivostok, Russia

Annotation

The relevance of the research topic is determined by modern trends in foreign economic activity. Against the background of the active integration of the economy of our country into the international community and the increase in international trade, the demand for the services of transport and logistics companies is growing. Almost every company that is faced with foreign economic activity applies for services to this type of company. It is with their help that it is possible to carry out import or export operations, since this complex process requires highly qualified specialists in this field, who will be able to take responsibility in the preparation of documentation, as well as advice on issues of interest to customers.

Keywords: transport logistics, analysis, international market of services, transit, foreign economic activity.

Формирование международной экономики происходит уже очень давно. В основном данному процессу способствует обмен продукцией и технологиями посредством транспортных услуг. Естественно, транспортные потоки и маршруты развивались при помощи воздействия на них экономической составляющей государства. Появление новых отраслей в промышленности, а также их сепарация по определённым видам услуг или же товара привело к появлению специализированного вида транспорта и услуг.

Прежде чем уделить внимание рыночным отношениям, акцентируем внимание на развитие процесса структурирования, который охватывает область

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

транспорта. Структура транспорта понимается как состав, количественные соотношения и виды взаимосвязи отдельных отраслей [1]. Структура строится на таких показателях, как доля в процентном значении, как пассажирская, так и транспортная. Естественно, включена разновидность транспорта в данную структуру, а также количество независимых отраслей. Ещё важной деталью является удельный вес транспортного средства.

На рисунке 1 и 2 можно подробнее рассмотреть структуру грузооборота и пассажирооборота в мире (доли видов транспорта) [2].

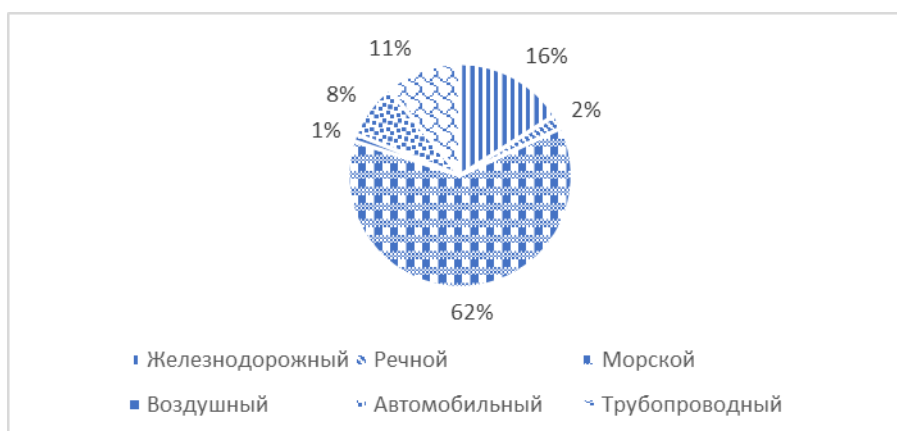


Рисунок 1 – Доля различных видов транспорта в мировом грузообороте в 2019 г., %



Рисунок 2 – Доля различных видов транспорта в мировом пассажирообороте в 2019 г., %

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Формирование структуры грузооборота и пассажирооборота в стране возникает посредством давления определённых параметров, таких как:

- научно-технические процессы;
- темпы развития транспорта;
- рост благосостояния населения стран;
- укрепление позиций на мировом рынке.

На современном жизненном этапе у всех видов транспорта определена специализация. В большинстве своём существуют конкретные границы, как и где использовать данный вид транспорта и его основное, а главное эффективное предназначение.

Как правило, при транспортировке груза не ограничиваются перевозкой на определённом виде транспорта. Товар может перевозиться автомобилем, позже железнодорожным транспортом. Таким образом, данная ситуация вызвала необходимость введения такого понятия как интермодальные услуги. Данные услуги представляют собой использование при процессе перевозки товара два или более видов транспорта. Существует пять основных направлений в транспортной логистике при оказании интермодальных услуг, которые указаны в таблице 1 [3].

Таблица 1 – Направления транспортной логистики при оказании интермодальных услуг

| Грузоперевозки | Характерные черты |
|--------------------------------|--|
| Железнодорожные перевозки | Экономичность услуги. |
| Водные перевозки | Маленькая скорость и большие затраты энергетических ресурсов |
| Автомобильные перевозки | Мобильность, безопасность, экономичность и высокая оперативность |
| Воздушные перевозки | Скорость доставки |
| Трубопроводные транспортировки | Перемещение природных ресурсов |

Транспортная логистика способствует транзиту груза из страны в страну и является важным связующим их звеном [4].

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Регулировку транспортных потоков так же обеспечивают транспортно-логистические компании. Самый распространённый вид поставки товаров осуществляется посредством такого вида транспорта, как автомобильный. Он более удобен для перевозки на небольшие расстояния. Но также существует ряд недостатков у данного средства передвижения:

- высокая себестоимость перевозок;
- вероятность краж и ограблений;
- ограничение грузоподъемности перевозок;
- состояние дорог и их протяженность;
- сравнительно небольшой срок эксплуатации.

Железнодорожный транспорт не уступает в популярности автомобильному. Главным минусом является ограниченность в количестве перевозчиков, другими словами монополистические отношения.

Возглавляет рейтинг мирового рынка по транспортно-логистическим услугам три страны: США – 23%; Европейские страны – 19%; Китай – 15%.

Если говорить о России, то её доля на рынке составляет всего 2%.

Исходя из данных можно сделать вывод, что Россия не играет большой роли на мировом рынке транспортной логистики, тем не менее, услуги данного типа продолжают развиваться и расти.

В таблицах 2 и 3 представлены данные о доле стран в грузообороте и пассажирообороте [5]

Таблица 2 – Доля различных видов транспорта в грузообороте по странам в 2019 г., %

| Страна | Ж/Д | Автомобильный | Морской | Воздушный |
|--------|-----|---------------|---------|-----------|
| Россия | 55% | 4% | 12% | 1,5% |
| США | 30% | 25% | 27% | 2% |

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

| | | | | |
|---------|------|-------|-----|------|
| Франция | 10% | 21,5% | 50% | 1% |
| Япония | 0,5% | 7,5% | 91% | 0,5% |

Таблица 3 – Доля различных видов транспорта в пассажирообороте по странам в 2019 г., %

| Страна | Ж/Д | Автомобильный | Воздушный | Прочие виды транспорта |
|---------|-------|---------------|-----------|------------------------|
| Россия | 33,2% | 33% | 18,6% | 15,2% |
| США | 0,4% | 88% | 11,3% | 0,3% |
| Франция | 9% | 84,2% | 6% | 0,8% |
| Япония | 33,9% | 56,9% | 8,3% | 0,9% |

Известный факт, что на экономическую сферу деятельности всегда оказывается влияние политической деятельность, таким образом они вступают в тесное взаимодействие между собой. Таким образом, положительная тенденция экономического развития способно воздействовать на правомерность государства, а в свою очередь принимаемые решения властями, например, о ценообразовании, неизменно влияет на экономическую сферу деятельности транспортных услуг.

В наше время транспортная логистика довольно нестабильна, что соответствует экономическому состоянию России. Данная ситуация произошла в следствии приспособленчества страны к таким ситуациям, как санкции, а также к курсу валюты и ценам на нефть. Введение санкций в 2015 году сильно ударило по транспортной логистике нашей страны, показатели динамики снизились до отрицательных. В настоящее время динамика пошла в рост, произошел значительный скачок с прибавкой около девяти процентов [6].

Так же прогнозируется активный рост перевозок между Китаем и Европой как морским транспортом, показатель будет равен приблизительно трём процентам, так и воздушным видом транспорта, показатель будет ровняться

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

четырёх процентов [7] Данный прогноз составлен к 2023 году, к этому привело замедление роста ВВП (валовой внутренний продукт) в стране. Но всё же железнодорожный транспорт преобладает перед показателями других видов транспорта. Существенно увеличилась потребность в развитии экспресс-доставки, как на международном уровне, так и внутри России. На её развитие повлияла электронная коммерция и несырьевой экспорт Российской Федерации.

Сильное влияние на транспортную эволюцию внутри страны (России) оказывает два существенных фактора – это курс национальной валюты и регулирование изменений нормативными документами отрасли.

Если говорить об экспресс доставке, то нужно понимать, что существует риск, который основан на потребителе и его возможностях. Именно они воздействуют на объёмы хранения, а также складской обработки доставки. Зарождающийся тренд в развитии онлайн-канала продаж B2B - клиентов (business-to-business) [8]. B2B - термин, определяющий вид информационного и экономического взаимодействия, классифицированного по типу взаимодействующих субъектов, в данном случае это – юридические лица, которые работают не на конечного рядового потребителя, а на такие же компании, то есть на другой бизнес. Другими словами, это продажи, в которые заказчиками выступают одни юридические лица, а поставщиками или подрядчиками – другие юридические лица [9].

Появляются проблемы с наличием персонала в определённой отрасли – это вытекающее из политики «обеления» складского бизнеса. «Любое обеление в настоящем моменте, когда нет высоких темпов экономического роста, означает дополнительное изъятие средств из потребления в пользу государства. Поэтому это еще в большей степени подрывает потребительский спрос», -

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

утверждает Александр Сафонов (проректор Академии труда и социальных отношений) [10]. Так же уровень цен на услуги возрос, и конкуренция стала носить более напряжённый характер из-за определённых действий Федеральной налоговой службы в сторону логистической системы.

Вступили в силу изменения требований по передаче сведений по движению товара, что потребовало значительных изменений в IT - и бизнес-процессах (IT – информационно-коммуникационные технологии).

Если говорить о России и её участии в конкуренции на международной арене, то наше государство пока не способно оказать влияние на данную сферу в связи с малыми объёмами перевозки груза. Международный рынок перевозок при этом обладает чертами идеальной конкуренции. К последствиям для России санкций Евросоюза можно отнести значительное сокращения импорта и не особо примечательный рост экспортных перевозок. Сократились поставки такого вида продукции как мяса, фруктов и молочной продукции, что привело к ежеквартальному снижению грузопотока в пределах одного миллиона рублей [6]. Предприятия оказывающие услуги, включающие в себя рефрижераторные перевозки, претерпели серьёзные потери. Государство поменяло политику вследствие введения санкций и перенаправило свои ресурсы (в виде транспорта и его услуг) в сторону Азии. Немаловажными причинами на это повлияло лояльное отношение к таким аспектам как экология и технологическая оснащённость. Так же это сказалось на концентрации транспортных ресурсов внутри страны. Перевозка стала более активной в межрегиональном смысле. Это является негативной тенденцией для выхода Российских предприятий по оказанию транспортно-логистических услуг на международную арену. Более того, результатом преобладающей деятельности транспортно-логистических компаний внутри страны стало значительное снижение показателей выручки.

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Большая часть Российских компаний имела в наличии не распределённую прибыль в рублях, что значительно ухудшило положение в момент падения валюты нашей страны. Соответственно, стоимость ремонта и введения инноваций в плане услуг и технологий значительно возросла. Именно из-за данного факта развитие компаний приостановилось в связи с отсутствием возможностей. Отечественные компании по оказанию транспортно-логистических услуг имеют незначительную конкуренцию в сравнении с европейскими представителями.

Очевидно, что прогрессом в сфере данных услуг было русско-китайское соглашение, подписанное в 2019 году в начале января. Данный фактор буквально «воскресил» транспортно-логистическую деятельность российских предприятий. Посредством соглашения между Россией и Китаем возникло преимущество, которое поспособствовало изменению установленных маршрутов. Ранее была лишь возможность перемещать грузы и доставлять их на определённые точки, при том, что они не должны были быть расположены более чем на тридцать километров вглубь страны [11]. По правилам, установленным в соглашении оба государства спокойно могут перемещать грузы посредством автомобильного транспорта по территории обеих стран. Данная поставка товара происходит без изменений, то есть с постоянным перевозчиком и без перегрузки [12]. Так же существуют сложности в плане конкуренции между Китаем и Россией, в частности из-за того, что отечественные компании очень слабо с материальной стороны поддерживаются государством в отличии от Китайской Народной Республики [13].

Таким образом можно наблюдать неспособность транспортной логистики бороться с конкуренцией, а также с политическими подвижками, в силу отсутствия развитости [14]. Из-за нестабильности экономики на современном

этапе, стоит обратить внимание на такие факторы, которые непосредственно воздействуют на транспортные услуги и улучшают возможности данной стези:

- рост доходов населения (возможность покупать и оплачивать услуги);
- цифровизация [15];
- перемены на мировом рынке торговли;
- новации, вызывающие преобразование в деятельности (новое оборудование и программы);
- перемены в системе внутренних рынков.

Особое внимание следует уделить цифровизации, которая существенным образом сказывается на снижении затрат транспортных компаний и обеспечивает быстрый рост бизнеса. Цифровизация – это внедрение современных цифровых технологий в различные сферы жизни и производства [16]. Цифровая модернизация помогает не только логистическим компаниям выйти на новый уровень, но также способствует успеху на мировом рынке среди различных государств.

Первое упоминание о цифровой платформе было в 2018 году. Именно тогда было сказано об необходимости её внедрения в транспортно-логистические системы. Цифровая платформа транспортного комплекса (ЦПТК) планирует запуск в 2024 году, об этом сообщил Минтранс [17]. Естественно, это скажется положительно на рынке и его изменениях.

Таким образом, в нынешней ситуации мировой рынок транспортных услуг находится в неопределённом состоянии, об этом говорит непостоянство со стороны экономики государств, а также политических ситуаций. Существует много рисков, связанных с кризисной составляющей данной отрасли. Именно это должно поспособствовать направлению сил на укрепление предприятий своих позиций на рынке транспортной логистики. Также важную роль играет

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

модернизация технологий – она позволит сократить расходы компаний, а также защитит их от рисков. Так же ЦПТК поможет оптимизировать такие процессы как коммуникация с клиентами и их поиск, что естественно способствует увеличению выручки и возможностей фирмы по улучшению сервиса и её имиджа.

Библиографический список:

1. Грис, Т. Мировая экономика, экономическая интеграция, глобализация рынков [Текст]: учебное пособие / Т. Грис. –СПб., 2007. –284 с.
2. Техническая и гуманитарная литература. Транспорт в мировой экономике. // WWW/ TELENIR.NET. [Электронный ресурс] – URL: http://www.telenir.net/shpargalki/mirovaja_yekonomika_shpargalka/p34.php (Дата обращения: 08.06.2021);
3. История, терминология, новости развития. Основные задачи повышения качества транспортного обслуживания грузовладельцев. // Железная дорога [Электронный ресурс] – URL: <https://rly.su/ru/content/обеспечение-качества-транспортного-обслуживания-грузовладельцев-на-основе-взаимодействия> (Дата обращения: 08.06.2021);
4. Колобов, А.А. Основы промышленной логистики [Текст]: учебное пособие / А.А. Колобов, И.Н. Омельченко. – М., 2016. –312 с.
5. Деревцова В.П. Развитие мирового рынка транспортных услуг [Электронный ресурс] – URL: https://alley-science.ru/domains_data/files/1April2020/RAZVITIE%20MIROVOGO%20RYNKA%20TRANSPORTNYH%20USLUG.pdf (Дата обращения: 09.06.2021);

6. Исследовательское агентство M.A.Research. [Электронный ресурс] – URL: <https://ma-research.ru/> (Дата обращения: 09.06.2021);
7. Рост без активов [Электронный ресурс] – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3862169> (Дата обращения: 10.06.2021);
8. Обзор тенденций развития транспорта и логистики в 2019 году. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.pwc.ru/> (Дата обращения: 10.06.2021);
9. Всё об интернет-маркетинге. Что такое B2B продажи: особенности и техники. // Calltouch blog [Электронный ресурс] – URL: <https://blog.calltouch.ru/chto-takoe-b2b-prodazhi-osobennosti-i-tehniki/> (Дата обращения: 10.06.2021);
10. Экономика. Какие последствия может иметь сокращение неформального сектора. // Газета РБК. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2019/09/24/5d81ec209a7947a916d86aad#:~:text=Обе%20ление%20—%20это%20изменение%20правил,перестройки%20это%20отнимает%20от%20роста> (Дата обращения: 11.06.2021);
11. Левченко Т.А. Российско-китайское инвестиционное сотрудничество: современное состояние и направления активизации / Т.А. Левченко, В.Д. Богатырев // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2018. - № 4 (25). – С. 183-186.
12. Пустохин Д.А., Некрасова Е.С. Проблемы перевозки грузов автотранспортом в международной логистике // Материалы 23-й Международной научно-практической конференции. Актуальные проблемы управления – 2018. Государственный университет управления. - Москва, 2019. - С. 143-146.
13. Левченко Т.А. Активизация инвестиционных вложений в транспортную инфраструктуру России с использованием механизмов

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

государственно-частного партнерства / Т.А. Левченко // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. – 2016. - № 4 (27). – С. 74-80.

14. Okunkova E.A. Analysis of innovative activity of Russia and foreign countries on the basis of international ratings / Okunkova E.A., Sharova I.V., Mironova D.A., Kuznetsova E. // SGEM International Multidisciplinary Scientific Conference on Social sciences and Arts. - 2018. - Т. 5. - №1.5. - С. 45-54.

15. Селезнева Д.С., Слепенкова Е.В. Цифровизация как одна из тенденций развития транспорта и логистики в 2019г. // Человеческий капитал и профессиональное образование. - 2019. - №1-2 (28). - С. 69-74.

16. Компания Центр 2М. Что такое цифровизация и какие сферы жизни она заденет. // Центр2М. [Электронный ресурс] – URL: <https://center2m.ru/digitalization-technologies> (Дата обращения 13.06.2021);

17. Единая цифровая платформа транспортного комплекса заработает в 2024 году [Электронный ресурс]. – URL: <http://truckandroad.ru/politics/edinaja-cifrovaja-platforma-transportnogo-kompleksa-z-arabotaet-v-2023-godu.html> (Дата обращения: 14.06.2021).

Оригинальность 94%