

УДК 338

**СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА  
ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ**

**Шуклина З.Н.**

*д.э.н, профессор,*

*Брянский государственный университет им. академика И.Г.Петровского,  
Брянск, Россия*

**Рыгайло В.А.**

*Брянский государственный университет им. академика И.Г.Петровского,  
Брянск, Россия*

**Фомичёва М.А.**

*Брянский государственный университет им. академика И.Г.Петровского,  
Брянск, Россия*

**Аннотация.** В статье рассмотрены подходы к определению рынка логистических услуг, отражена полемика ученых по развитию рынка, проведен анализ структуры мирового рынка транспортно-логистических услуг, выделены тенденции и проблемы развития российского рынка.

**Ключевые слова.** рынок, логистика, логистические услуги, транспортно-логистические услуги.

**MODERN APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF THE LOGISTICS  
SERVICES MARKET**

**Shuklina Z. N.**

*PhD, Professor,*

*Bryansk State Academician I.G. Petrovski University,  
Bryansk, Russia*

**Rygaylo V. A.**

*Bryansk State Academician I.G. Petrovski University,  
Bryansk, Russia*

*Fomicheva M. A.*

*Bryansk State Academician I.G. Petrovski University,*

*Bryansk, Russia*

**Annotation.** The article deals with the approaches to the definition of the market of logistics services, the analysis of the structure of the world market of transport and logistics services, highlighted the problems of development of the Russian market.

**Keywords:** market, logistics, logistics services, transport and logistics services.

В современных турбулентных условиях для большинства рынков основная часть услуг, оказываемых потребителю, приходится на сферу логистики, то есть на перевозку, подготовку к потреблению, грузопереработку, складирование, хранение, экспедирование и сервисное обслуживание. Наблюдается рост логистических затрат в цене продукции, причем, как отмечают эксперты, на управление запасами приходится от 20 до 40 %; на транспортные расходы –15–35 %; затраты на административно-управленческие функции достигают 9–14 %. Считается, что снижение расходов на логистику на 1 % соразмерно 10%-му росту объема перевозок.

Гаджинский А.М. предлагает рассматривать логистику как направление хозяйственной деятельности, которое заключается в управлении материальными потоками в сферах производства и обращения [1, с. 102]. Чернякова С.А. под логистикой понимает организацию, планирование, контроль и регулирование движения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника до конечного потребителя [2,с. 41]. Зуева О.Н. и Колесников Б.В. видят основное назначение логистики в оптимизации затрат (материальных, финансовых, людских, временных, транспортных, интеллектуальных) для выполнения поставленной задачи [3,с. 54]. Согласно такой позиции, Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМЭЛ № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

логистические потоки формируются в следствие динамичного перемещения или выполнения операций и функций с материальными и финансовыми потоками в цепи поставок.

В качестве основных параметров и условий можно выделить следующие характеристики логистических услуг:

- 1) тесная взаимосвязь с источником;
- 2) многовариантность качества;
- 3) направленность сервиса;
- 4) отсутствие возможности создавать запасы услуг;
- 5) зависимость спроса на услуги от цен;
- 6) скорость оказания [7].

Капустина Л.М. рассматривает мировой рынок транспортно-логистических услуг через призму стремительного развития на основе диверсификации в направлении расширения мультимодальных транспортных услуг и распределительных центров с комплексными технологиями упаковки и предпродажной подготовки товарных потоков [4, с. 110]. Ведущим поставщиком логистических услуг в мире остаются США (80-90 млрд долларов). в год), затем Япония (40-45 миллиардов долларов.), Германия (25-26 миллиардов долларов.), Соединенное Королевство, Нидерланды, Гонконг (по 22-25 млрд. долл). Текущий рейтинг стран определяется уровнем развития транспортно-логистической инфраструктуры, объемом производства и потребления транспортных услуг, участием в формировании и распределении мировой торговли. В России наибольшей долей рынка обладают трубопроводный и железнодорожный транспорт, в мире — морской (60%). Трубопроводные перевозки в целом по миру занимают всего 1%, тогда как в РФ — 50% грузооборота [18].

При анализе особенностей рынка логистических услуг в 21 веке необходимо отметить, что для рынка характерно повышение роли информационных технологий, внедрения программных продуктов, автоматизации звеньев логистической цепочки, аутсорсинга услуг. Развитию рынка транспортно-логистических услуг препятствуют: недостаточный уровень квалификации персонала в сфере логистики и управления цепями поставок; несовершенство законодательной и нормативной базы; отсутствие достоверной и унифицированной статистической отчетности в сфере логистики. На рис.1 представлена существующая структура мирового рынка транспортно-логистических услуг (рис.1.).

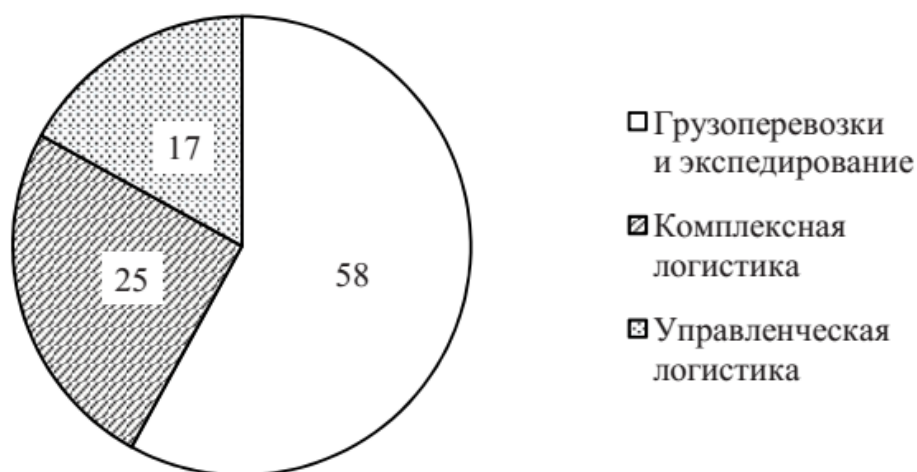


Рис. 1 -Структура мирового рынка транспортно – логистических услуг [4]

По структуре рынок формируют три основные составляющие: грузоперевозки и экспедирование (58%), комплексная (25%) и управленческая логистика (17%). В целом мировой рынок логистических услуг оценивается на уровне 5-7 трлн. долларов. Доля России на рынке логистических услуг едва достигает 0,5 %. Эксперты считают, что при снижении в России затрат на транспортировку и логистику примерно до 10-11% ВВП, можно получить 180-190 млрд долларов, которые ежегодно

можно инвестировать в отрасль. Это больше в 4-5 раз фактических инвестиций, которые пока составляют 45 млрд долларов.

Кубичек В.В., Скрипаль А.С. отмечают, что сегмент транспортно-логистических услуг в России представлен компаниями среднего бизнеса, оказывающими традиционные услуги по перевозке и складской обработке грузопотоков, а сегмент комплексных логистических услуг (оказываемых 3PL-провайдерами) на рынке представлен в основном ведущими международными компаниями [7, с. 283]. Непрозрачность современного рынка транспортно-логистических услуг России снижает спрос на комплексные логистические услуги, что обусловлено отсутствием достаточной информации об участниках рынка, а также низким уровнем доверия к контрагентам и, как следствие, к логистическому аутсорсингу. Значительным барьером, затрудняющим как вход на рынок, так и развитие отечественного рынка транспортно-логистических услуг, является отсутствие развитой инфраструктуры [7, 8].

Таблица 1- Классификация логистических услуг на международном рынке [21]

Направления логистических услуг	Описание
1PL – First Party Logistics	независимая логистика, выполняющая функции управления потоками
2PL – Second Party Logistics	выполняются услуги узкоспециализированных операторов по видам услуг: транспортные, информационные, складские, сервисные
3PL – Third Party Logistics	Операции выполняются аутсорсинговой компанией комплексно
4PL – Fourth Party Logistics	управление цепями поставок, планирование и оптимизация цепочек на основе интеграции информационно-технологических систем, маршрутизации и решения транспортных задач, структуризации, оптимизации документооборота, консалтинга и лизинга

5PL – Fifth Party Logistics	Клиентоориентированные услуги с глубоким использованием Интернет-технологий, CRM – разработок и блокчейн ( криптографических методов)
-----------------------------	---

На российском рынке активно работают международные компании FM Logistic, Kuehne&Nagel, Schenker, развивают свою деятельность отечественные компании – «Национальная логистическая компания» (НЛК), Компания «КИА-центр». Но по востребованности услуг 4PL-уровня российский рынок находится на стадии формирования спроса и предложения. В основном эти услуги предоставляет филиал французской компании GEFCO CIS, который совмещает мониторинг, планирование, управление и контроль в отношении логистических процессов и удовлетворенности клиента [20,21].

Транспортно-логистическая инфраструктура, соизмеримая с потребностями современной российской экономики, нуждается в реконструкции и вводе новых инфраструктурных объектов, что существенно увеличивает издержки. Шкурина Л.В., Маскаева Е.А., проанализировав конкурентоспособность российских логистических предприятий, отмечают, что низкий уровень конкурентоспособности обусловлен длительным застоем этого рынка [11]. Колесников А.М., Латыпова Р.Р. подчеркивают, что современный бизнес предъявляет высокие требования к качеству, объему и доступности логистических услуг [5]. Основу российского рынка логистических услуг составляют транспортно-экспедиторские услуги (93,5 %). Доля услуг комплексной логистики, в том числе хранение и дистрибуция, и управленческой логистики, соответственно, составляют 5,8 % и 0,7 %.

По совокупности характеристик на потенциальных клиентов оказывают влияние качество, доступность, скорость и объем логистических услуг, что выступает в виде критерия и базы для решения о перспективном

долгосрочном сотрудничестве компаний и потребителей услуг. Качество перевозок оценивается с учетом сохранности грузов, скорости, точности и экономичности перевозки, гибкости и уровня сервиса в обслуживании клиентов, технико-технологического и информационного сопровождения грузов, уровня сохранности и готовности техники и персонала (водителей, слесарей, экспедиторов), качества сопроводительных и таможенных документов. Большинство российских компаний не могут отвечать современным требованиям, в связи с чем настоятельно требуют решения по вопросу по качества, ассортименту и клиентоориентированности логистического бизнеса [17].

Ещё одной причиной возникновения сдерживающих факторов развития на рынке транспортно-логистических услуг является документально-организационная ограниченность, которая касается таможенного оформления, что значительно увеличивает сроки доставки: контейнеры могут простоять на таможенных постах до двух недель. Для решения технологических задач необходимо наладить работу в области мультимодальных перевозок, особенно на стыке железных дорог и морских портов [9]. Затраты бизнеса на таможенные услуги в России достигают 1600 долларов на одну операцию [10], что с совокупности в транспортно-логистическими услугами существенно повышает стоимость доставки грузов при экспортно- импортных операциях. Важно подчеркнуть, что в ресурсном плане развитие логической системы в России предполагает обновление материальных средств производства, использование инновационных технологий транспортировки, складирования, сервиса, современных информационных систем, финансового сопровождения, квалифицированных и мотивированных кадровых ресурсов [12].

По мнению Криворучко О.Н., Россия существенно отстает от лидера рейтинга — Китая, где стоимость логистических услуг составляет 18% ВВП страны. В соответствии с новыми трендами логистика в Китае видоизменяется, превращаясь из трудоемкой в интеллектуалоемкую отрасли, о чем свидетельствует использование передового оборудования и техники. Можно выделить мировые технологические тренды, включающие робототехнику, беспилотники, новые управленческие решения, облачные технологии. К интеллектуальному логистическому оборудованию относится автоматически управляемая тележка (AGV), которая используется в сортировочной зоне, точно сортирует посылки и заменяет двух сотрудников. Несмотря на высокую стоимость автотранспортных услуг транспортная логистика развивается, и совокупный экспорт инвестиций из Китая в 2007-2017 гг. составил 649 млрд долл., из которых на транспортно-логистическую отрасль пришлось 40,9 млрд долл. Инвестиции Китая в регион в 10,7 раз превышают российские [9]. Россия хотела бы влиять на экономику среднеазиатских стран на паритетной основе или быть лидером, но по своим экономическим возможностям Россия Китаю объективно не конкурент, просто сложно найти сейчас конкурента и что-то противопоставить Китаю. Несмотря на масштабы территории, рост конкурентных позиций, емкость рынка, привлекательность логистики РФ для иностранных инвесторов пока не увеличивается [16, 18]. В то же время на рынке развивается и совершенствуется менеджмент российских логистических компаний, повышаются компетенции и квалификация менеджеров, оптимизируются навыки по построению эффективных цепочек поставок [12].

Результаты исследований, проведенных американскими специалистами по логистическому менеджменту, позволяют сделать вывод, что операции, Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666



связанные с логистикой в США, занимают в обрабатывающей промышленности от 24% до 32%, в строительной, горнодобывающей и других отраслях-от 17 до 26%, в сфере услуг-25%. Наибольшая доля в структуре логистических издержек в экономике США приходится на себестоимость товарно-материальных и транспортных расходов, которые, начиная с 1990 года, в совокупности составляют более 95 %. Так, в 2010 году доля логистических затрат на содержание резервов составила 33,2 %, транспортных - 62,9 %, (вместе 96,1 %), административных-3,9% [18].

Проведенный Стафеевой Н.П. анализ позволил определить конкурентные преимущества и слабости России на мировом рынке логистических услуг, необходимость совершенствования таможенного регулирования и транспортной инфраструктуры [10]. Развитию рынка транспортно-логистических услуг может способствовать концентрация усилий и расширение ассортимента услуг, сокращение количества конкурирующих фирм по перепродаже простой услуги, развитие компаний, выполняющих индивидуальные сложные логистические сервисы на основе персонализации заказов. Выявленные проблемы особенно влияют на региональные рынки [13]. В таблице 2 сведены и охарактеризованы основные проблемы рынка логистических услуг РФ.

Таблица 2 – Проблемы рынка логистических услуг

Проблема	Пути решения
Низкий уровень контейнеризации внутренних и частично внешнеторговых грузопотоков	Развитие технологий контейнерных перевозок, оптимизация качественных и стоимостных параметров контейнерных перевозок
Дисбаланс между объемами экспорта и импорта, низкий уровень эффективности логистики	Привлечение к контейнерным перевозкам массовых грузов
Вытеснение железнодорожных	Привлечение грузов с «параллельных» маршрутов в

перевозок	приоритетном порядке
-----------	----------------------

Если в западной части страны внедряются современные информационные системы, компании имеют развитые складские комплексы с необходимым складским оборудованием и оптимальный парк транспортных средств, то в отдаленных регионах России (Сибирь и Дальний Восток) ситуация обратная. Учитывая, что развитие транспортно-логистической деятельности на макроуровне обусловлено состоянием региональных рынков, логистические компании европейской части страны также сталкиваются с серьезными проблемами при осуществлении межрегиональных и международных перевозок [14].

Таким образом, тенденции развития рынка логистических услуг в мире позволяют выявить слабые стороны в деятельности российских логистических компаний и оценить те риски, с которыми они на данный момент сталкиваются. Основной проблемой рынка можно считать не отвечающий мировым стандартам уровень логистической инфраструктуры в стране. Необходимо на федеральном уровне решать эти проблемы и поддерживать российские компании, причем сами участники рынка, развивая логистический бизнес и решая локальные задачи, должны ориентироваться на инновационные технологии, квалифицированные кадры, разрешение сложившихся системных проблем путем создания профильных ассоциаций, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия с государственными органами власти.

#### **Библиографический список**

1. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник.- М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2012. 484 с.
2. Черникова С.А. Основы логистики: учебное пособие.- Пермь: ИПЦ «Прокрость», 2018. 240 с.

3. Зуева О.Н., Колесников Б.В. Развитие методологии логистики в сфере таможенного оформления товаров // Управленец. 2013. №1(41). С. 52-55.
4. Капустина Л.М. Россия на мировом рынке транспортно-логистических услуг // Сборник Уральского государственного экономического университета, Екатеринбург. 2016. С. 109-122.
5. Колесников А.М., Латыпова Р.Р. Количественная оценка риска при организации интермодальных грузоперевозок // Экономический вектор. 2017. №3(10). С. 16-24.
6. Криворучко О.Н. Основы логистического управления качеством транспортных услуг // Экономика транспортного комплекса. 2016. №18. С. 84-97.
7. Кубичек В.В., Скрипаль А.С. Проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг // Сборник Тихоокеанского государственного университета, Хабаровск. 2015. С. 281-284.
8. Кужева С.Н. Использование сбалансированной системы показателей в управлении логистикой // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». 2014. № 4. С. 88-94.
9. Прушковский Л.В., Глазунова О.А. Критерии и классификация сервиса в сфере логистических услуг // Вестник БУКЭП. 2018. №3. С.252-263.
10. Стафеева Н.П. Оценка современного состояния и перспективы развития транспортно-логистической системы Российской Федерации в контексте управления рисками // Управленческое консультирование. 2018. №3. С. 157-165.
11. Шкурина Л.В., Маскаева Е.А. Современные подходы к оценке конкурентоспособности транспортно-логистической компании на рынке перевозок // Наука и техника транспорта. 2017. №4. С. 50-54.
12. Шуклина З.Н. Ресурсное богатство и ресурсные проблемы экономического развития // Отходы и ресурсы, 2018. т.5. №1,

13. Якунина Ю.С. Логистические услуги: особенности и специфика в условиях российского рынка // ВЕСТНИК УДМУРТСКОГО УНИВЕРСИТЕТА. 2014. Т. 24. Вып. 4. С. 107-112.
14. Божанов П.В. Методы исследования логистической деятельности. URL: <http://elib.bsu.by/bitstream/>.
15. Вискова А.Ю., Веремеенко В.Г. Проблемы и перспективы российского рынка транспортно-логистических услуг. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemu-i-perspektivy-rossiyskogo-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug>.
16. Глазкова Н.Г., Землянская С.В. Особенности функционирования российского рынка логистических услуг. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-funktsionirovaniya-rossiyskogo-rynka-logisticheskikh-uslug>
17. Иванова А. В. Способы оценки логистического сервиса. URL: <http://www.lscm.ru/index.php/ru/avtoram/item/501>.
18. Исследование: факторы, тормозящие логистику в 2018 году. URL: <https://rb.ru/opinion/logistika-2018/>.
19. Парамонов И.В. Анализ состояния рынка логистических услуг. URL: <https://socionet.ru/publication.xml?h=spz:cyberleninka:32509:16437361>.
20. Прогнозы для рынка транспортно-логистических услуг на ближайший год. URL: <https://logist.today/2018/01/25/prognozy-dlja-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug-na-blizhajshij-god/>.
21. Якунина Ю.С., Окольнішнікова І.Ю. Тенденции развития современного рынка логистических услуг в России. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-sovremennogo-rynka-logisticheskikh-uslug-v-rossii>.

*Оригинальность 79%*