



Электронное научное издание
«Ученые заметки ТОГУ»
2014, Том 5, № 4, С. 1164 – 1172

Свидетельство
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/
ejournal@pnu.edu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@pnu.edu.ru)

УДК 656.078.12

© 2014 г. **Е. А. Белова,**
Ю. А. Килькеева, канд. экон. наук,
А. А. Треногина

(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Данная статья посвящена состоянию мирового рынка транспортно-логистических услуг, уточнению основных тенденций развития и проблем функционирования.

Ключевые слова: логистика, транспорт, логистические операторы, логистические издержки, рынок транспортно-логистических услуг.

Е. А. Belova, Y. A. Kilkeeva, A. A. Trenogina
**TRENDS OF THE GLOBAL MARKET OF TRANSPORT
AND LOGISTICS SERVICES**

The article is devoted to the modern state of transport and logistics services in the world. The authors specify the main tendencies of development and functioning of transports and logistics companies.

Keywords: transport, logistics, logistics operators, logistics costs, market of transport and logistics services.

В течение последних пятнадцати лет в мировой торговле произошли кардинальные изменения, связанные, с одной стороны, со снижением торговых барьеров и либерализацией торговых режимов, а с другой – с динамичным развитием экспортно ориентированных секторов экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Интенсивный процесс переноса производства (в том числе крупнотоннажного) из Западной Европы и США в страны Юго –восточной Азии и формирование обратного потока готовых изделий в условиях роста потребления в развитых странах стали важнейшим стимулом развития глобального рынка транспортно-логистических услуг, что в свою очередь отразилось и на объемах мирового рынка (рис.1).

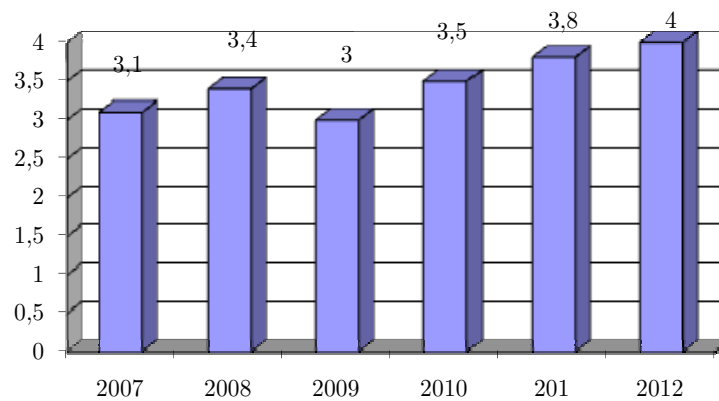


Рис. 1. Динамика объема мирового рынка транспортно-логистических услуг, 2007 – 2012 гг. (трлн. долл.) [1]

Спрос на комплексные транспортно-логистические услуги, формируется под влиянием таких основных факторов как: динамика мировой экономики и международного товарообмена, глобализация грузопотоков и усложнение схем доставки, потребности в оптимизации расходов, связанных с перевозкой, хранением и дистрибуцией товаров.

Анализируя данные представленные на рисунке 1, следует отметить разворот тенденций, обусловленный влиянием различных факторов внешней среды, основными из которых на наш взгляд являются следующие: кризисные явления, экономическая и политическая ситуация в мире, изменение структуры и факторов производства, изменение структуры потребления, дестабилизация финансовой системы, долговые проблемы развитых стран.

Также нельзя не отметить, того факта, что относительно быстрые темпы восстановления мировой торговли, благодаря, прежде всего, решающей роли стран Юго-Восточной Азии, КНР и Индии определили направление, структуру и динамику грузовых потоков, а также спрос на транспортно-логистические услуги не только на внешнем, но и на внутреннем рынке, за счет стимулирования внутреннего спроса и потребления, ориентации на расширение собственных рынков. Так, из семи основных направлений грузовых потоков ориентированных на Восточную Азию для шести характерен положительный прирост (рис.2).

Как видно из данных представленных на рисунке 2 максимальный прирост приходится на направление Юго-Восточная Азия – Восточная Азия. К одной из причин, положительно повлиявших на темпы прироста можно отнести, тот факт, что на территории Азии находится 13 из 20-ти крупнейших мировых контейнерных портов, в том числе семь из них в КНР.

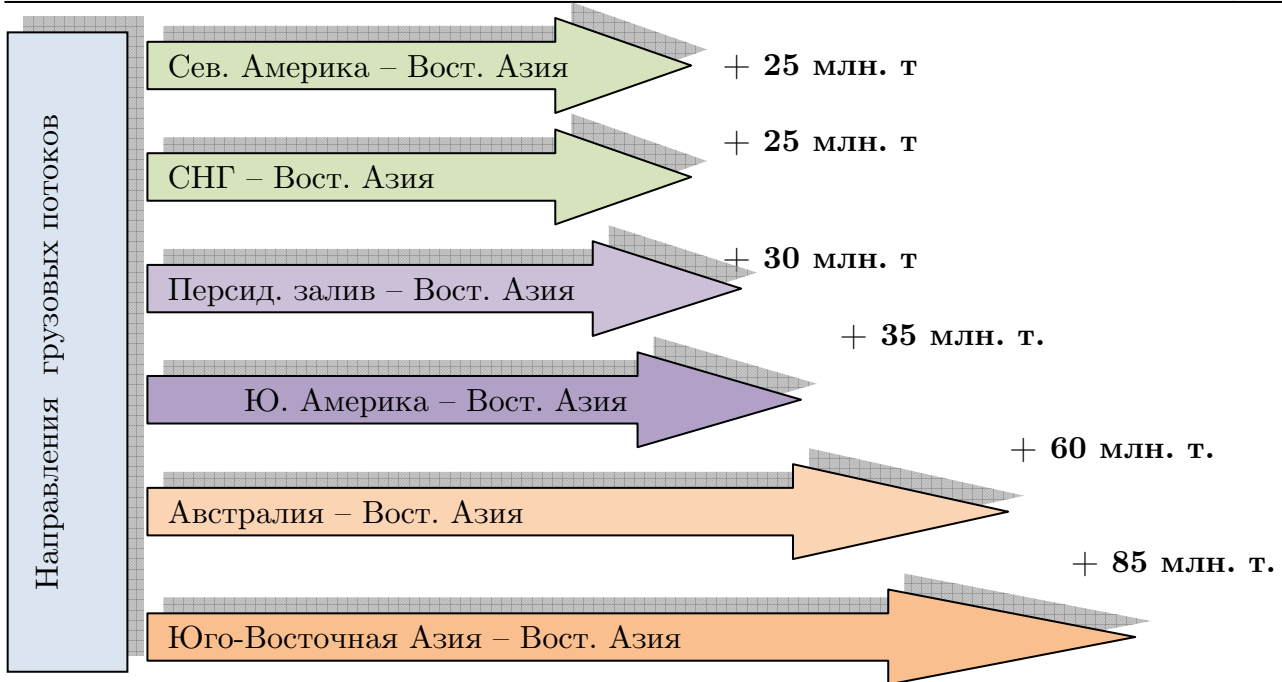


Рис.2. Динамика грузовых потоков по направлениям, ориентированным на Восточную Азию

В тоже время, следует отметить, что на сегодняшний день самым крупным поставщиком логистических услуг в мире пока остается США (80 – 90 млрд. долл.), далее следуют Германия (25 – 26 млрд. долл.), Япония (40 – 45 млрд. долл.), Великобритания, Нидерланды, Гонконг (22 – 28 млрд. долл.), Корея и другие [2]. Что касается импорта транспортно-логистических услуг, то пока распределение объемов следующее: США (90 – 100 млрд. долл.), Германия – 52 млрд. долл. (7,56%), Япония – 42,3 млрд. долл. (6,24%), Великобритания – 35,8 млрд. долл. (5,21%); Франция – 29,5 млрд. долл. (5,01%); Дания – 23,9 млрд. долл. (3,48%); Индия – 31,1 млрд. долл. (3,47%); Республика Корея – 29,9 млрд. долл. (3,41%); Италия – 22,6 млрд. долл. (3,3%); Нидерланды – 16,6 млрд. долл. (2,41%). Сложившееся распределение обусловлено уровнем развития транспортной и логистической инфраструктуры, объемами производства и потребления, участием в формировании и распределении мирового товарооборота.

Существующие мировые тенденции соответствующим образом отражаются на географической структуре востребованности транспортно-логистических услуг (рис. 3).

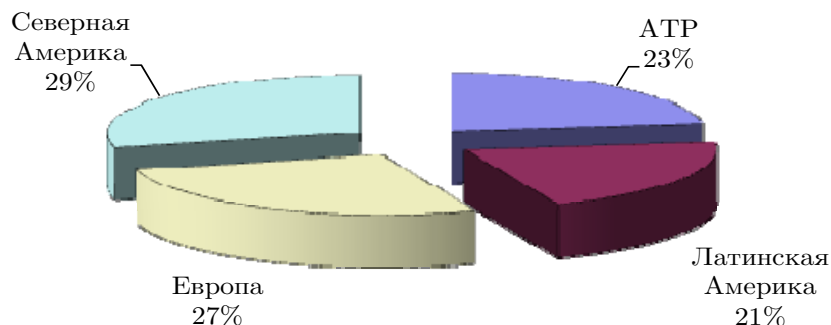


Рис. 3. Географическая структура востребованности транспортно-логистических услуг
Так, удельный вес Северной Америки и Европы незначительно, но превосходит

долю стран Азиатско-тихоокеанского региона и Латинской Америки, при этом по прогнозам специалистов, в перспективе основными игроками мирового рынка транспортно-логистических услуг будут страны Азиатско-тихоокеанского региона и Латинской Америки, активно развивающие внешнюю торговлю, внутреннее производство и потребление, транспортно-логистическую инфраструктуру.

Таким образом, при благоприятной конъюнктуре прогнозируется дальнейшее увеличение объемов мирового рынка транспортно-логистических услуг.

Общемировую структуру рынка транспортно-логистических услуг на сегодняшний день формируют три основных составляющих (рис. 4): грузоперевозки и экспедирование (58%), комплексная (25%) и управленческая логистика (17%).

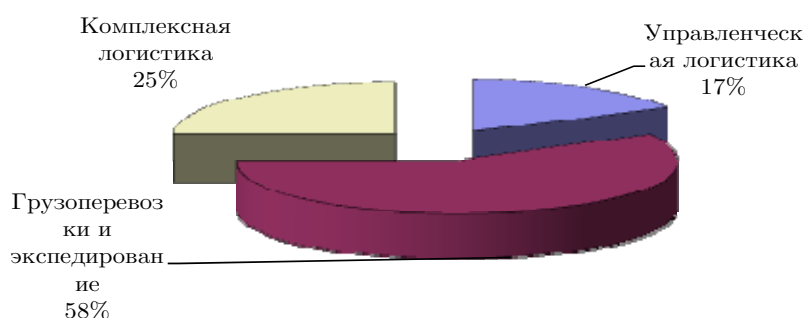


Рис.4. Структура мирового рынка транспортно-логистических услуг

Данное распределение свидетельствует о том, что на рынке преобладают компании предоставляющие комплексные услуги 2PL (Second Party Logistics), 3PL (Third Party Logistics) и 4PL (Fourth Party Logistics), а их присутствие на рынке в значительной доле, особенно 3PL и 4PL, характеризует уровень развития логистики.

На сегодняшний день для оценки уровня развития логистики широко применяется несколько методик.

Методология оценки развития логистики на основе расчета индекса эффективности логистики – LPI (Logistics Performance Index) предложенная Всемирным банком.

Расчет индекса развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой – EMLI (Emerging Market Logistics Index), отражающий степень привлекательности рынка логистики для иностранных инвестиций.

«Индекс глобальной интеграции DHL (DHL Global Connectedness Index)», предложенный мировым лидером в области логистики и экспресс-доставки, компанией DHL [4].

В основе предложенных методик лежат разные субсегменты, выявляемые в рамках исследования, как результат одни и те же страны занимают разные рейтинговые позиции.

В данной работе были проанализированы результаты исследований уровня логистики на основе вышеперечисленных методик.

Расчет индекса эффективности логистики – LPI основаны на определении следующих субиндексов: общая оценка, таможенное оформление, инфраструктура, международные перевозки, компетенция в области логистики, возможность отслеживания грузов, своевременность доставки. Более наглядно представлены результаты исследования на основе расчета индекса эффективности логистики – LPI на рисунке 5.

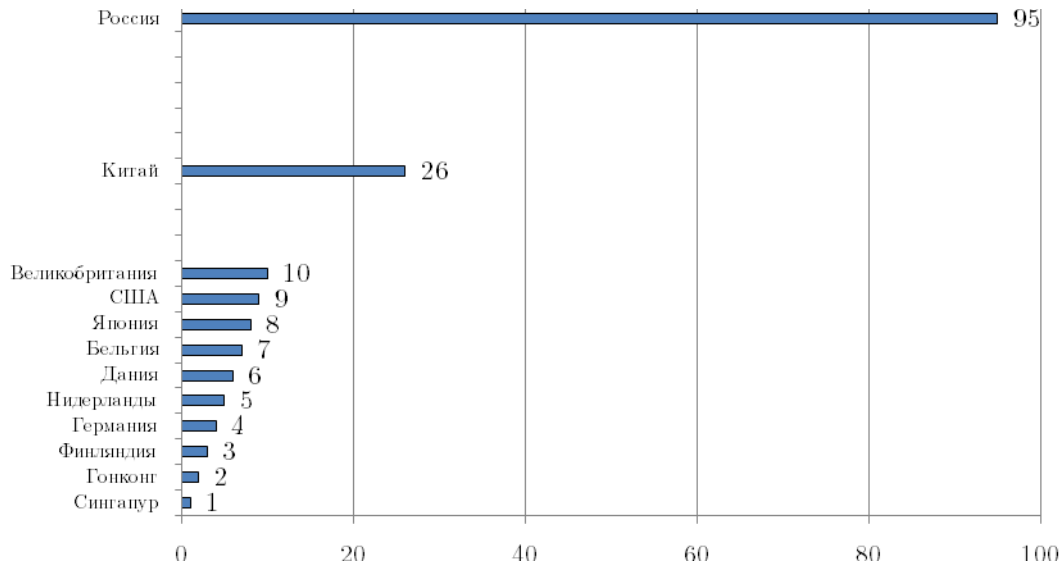


Рис. 5. Рейтинг стран по развитию логистики [5]

Как видно из данных представленных на рисунке 5 лидером рейтинга является Сингапур с максимальным количеством баллов – 28,9, вторую позицию занимает Гонконг с количеством баллов равным 28,84. При этом необходимо отметить, что при оценке уровня развития логистики Китай и Гонконг оцениваются по отдельности, и КНР в данном рейтинге занимает всего лишь 26 место. Что касается РФ, ее место в общем рейтинге 95, на наш взгляд, данное распределение обусловлено, прежде всего, целым комплексом причин, имеющих как правило, негативное воздействие. Так, например, низкий уровень транспортной обеспеченности и доступности большинства регионов России, отраслевые проблемы, тормозящие развитие транспортного комплекса, недостаток инфраструктуры, либо в некоторых случаях ее полное отсутствие и т.д.

При определении индекса EMLI оценка уровня развития логистики производится на основе расчета трех субиндексов, имеющих следующие удельные веса: размер и динамика развития рынка – 50% общего индекса, рыночная совместимость – 25%, развитие транспортных коммуникаций – 25%.

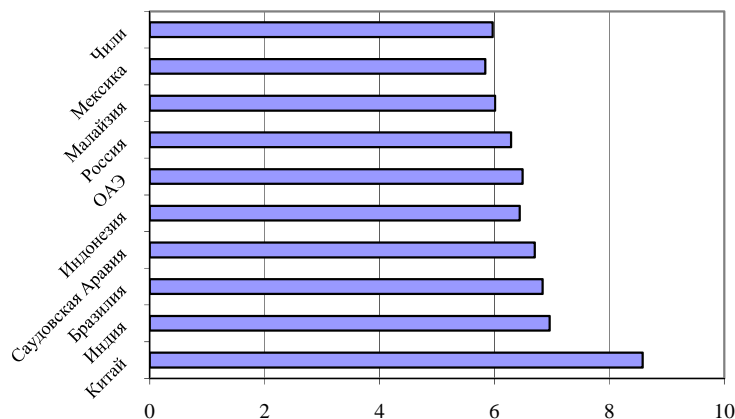


Рис.6. Наиболее привлекательные развивающиеся страны для инвестирования в сферу логистики по индексу EMLI в 2012 г.

Первую позицию в данном рейтинге занимает Китай, помимо которого в рейтинг наиболее привлекательных стран для вложения инвестиций в развитие логистики попали также Индия (2), Бразилия (3), Саудовская Аравия (4), Индонезия (5), Объединенные Арабские Эмираты (6), Россия (7), Мазайзия (8), Мексика (9), Турция (10). По прогнозам специалистов в ближайшей перспективе наиболее привлекательными с точки зрения инвестирования и дальнейшего сотрудничества в сфере транспортно-логистических услуг будут КНР, Индия и Бразилия. Как отмечалось выше изменение направлений грузовых потоков, перенос производства, увеличение внутреннего потребления будут способствовать изменению географической структуры востребованности транспортно-логистических услуг.

Индекс глобальной интеграции DHL (рис.7) позволяет исследовать данные по различным типам международных торгово-экономических связей, включая следующие субиндексы: международные потоки товаров (Trade Pillar), капитала (Capital Pillar), информации (Information Pillar) и человеческих ресурсов (People Pillar). Отличительной особенностью индекса глобальной интеграции является, то, что с его помощью анализируется как глубина межгосударственных взаимосвязей (Depth), так и их географический охват (Breadth). В результате анализа и оценки уровня развития логистики, определяются страны, взаимодействующие с большим количеством других государств и те, для которых характерны прочные связи только в рамках небольшой группы государств-партнеров.

Основываясь на данных представленных на рисунке 7 следует отметить, что самый высокий индекс по итогам 2012 г. характерен для Нидерландов, Сингапура и Люксембурга. При этом в 2012 г. из рейтинга были исключены Гонконг (Китай) и Мальта, на их место пришли Дания (9 позиция) и Германия (10 позиция). В рейтинге GCI Россия находится в середине списка, занимая 68-ю позицию среди 140 стран. Данное значение уровня интегрированности России в мировую экономику обусловлено динамикой объемов международной торговли и потоков капитала.

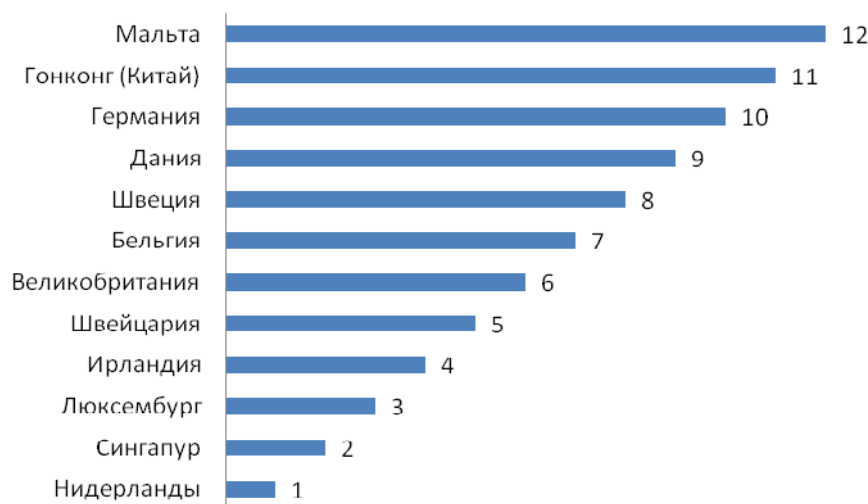


Рис. 7. Страны с наиболее обширными и глубокими международными связями по индексу DHL GCI в 2012 г.

Основываясь на данных представленных на рисунке 7 следует отметить, что самый высокий индекс по итогам 2012 г. характерен для Нидерландов, Сингапура и Люксембурга. При этом в 2012 г. из рейтинга были исключены Гонконг (Китай) и Мальта, на их место пришли Дания (9 позиция) и Германия (10 позиция). В рейтинге GCI Рос-

сия находится в середине списка, занимая 68-ю позицию среди 140 стран. Данное значение уровня интегрированности России в мировую экономику обусловлено динамикой объемов международной торговли и потоков капитала.

К еще одному значимому критерию отражающему уровень развития логистики на наш взгляд целесообразно отнести долю транспортно-логистических издержек в валовом внутреннем продукте. Данный показатель отражает эффективность организации логистики, а также конкурентоспособность компаний и национальной экономики в целом. На рисунке 8 приведено сравнение удельного веса транспортно-логистических издержек в ВВП по странам – лидерам рейтингов.

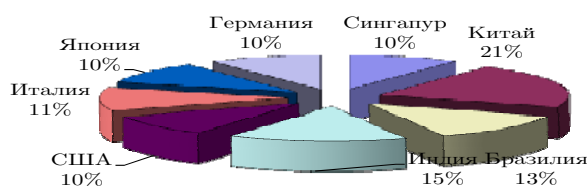


Рис. 8. Сравнение уровня транспортно-логистических издержек в ВВП

Так, максимальное значение 18,1% характерно для Китая, а минимальное для Сингапура и Германии – 8,1 и 8,3%, соответственно. Основная причина сложившегося уровня издержек заключается в следующем: КНР только развивает транспортно-логистическую систему, главные центры находятся как правило на юго-востоке (Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Шеньжень) [6], и нельзя не отметить тот факт, что дальнейшему развитию препятствует целый комплекс системных и структурных проблем, сдерживающих снижение себестоимости.

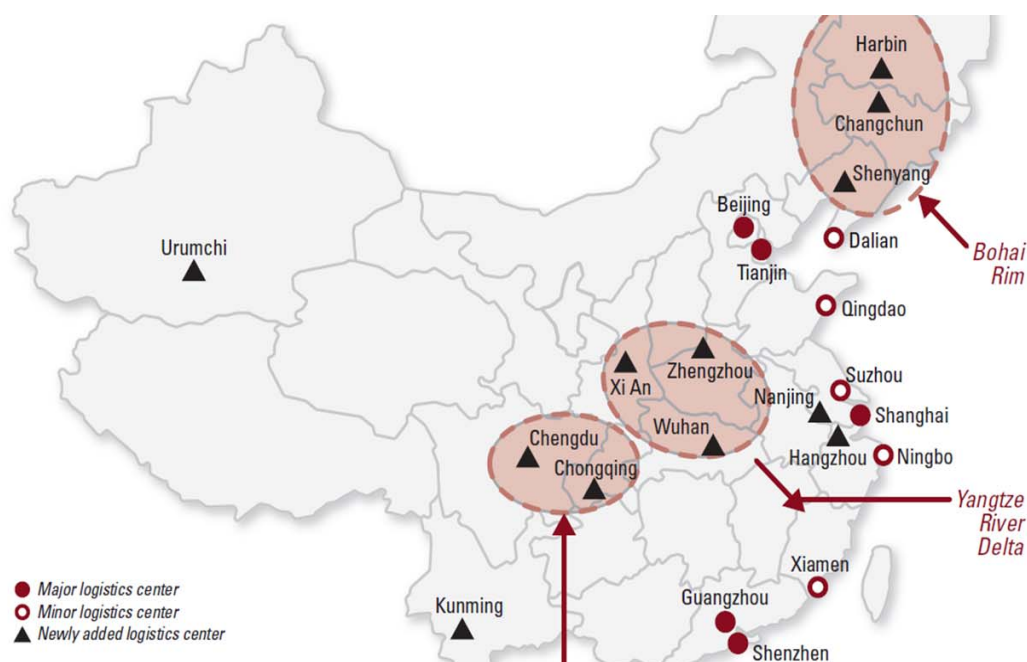


Рис.9. Расположение транспортно-логистических центров на территории Китая

Существующая в Китае транспортно-логистическая система неэффективна и пока еще значительно отстает от мировых стандартов и технологий. Так, например, перегрузочные мощности увеличиваются непропорционально быстрорастущему спросу на перевалку грузов, несмотря на значительные вложения в транспортную инфраструктуру, что, как следствие, приводит к дефициту производственных мощностей. Средний период хранения сырья на обрабатывающих предприятиях составляет в среднем 20 дней, готовой продукции – 51 день, запасов торговых предприятий – 34 дня, доля поврежденных товаров при хранении и дистрибуции превышает на сегодняшний день 2% [7].

Но, несмотря на существующие отраслевые проблемы и учитывая темпы роста объемов внешней торговли, внутреннего потребления и расширения производства, рынок транспортно-логистических услуг становится одним из перспективных направлений развития. Совершенно очевидно, что создание транспортно-логистических центров (ТЛЦ) по территории КНР и особенно в приграничных зонах будет способствовать повышению эффективности транспортно-логистической системы в целом, и снижению удельного веса транспортно-логистических издержек в ВВП страны.

Германия же в свою очередь уже обладает достаточно развитой и оптимальной транспортно-логистической системой, определяющей столь невысокий уровень издержек. Ее транспортно-логистические центры формировались на основе существующей транспортной инфраструктуры (железнодорожный и автомобильный виды транспорта) в крупных транспортных узлах.

При этом немецкая модель характеризуется рядом особенностей, способствующих эффективному развитию рынка транспортно-логистических услуг: государственная поддержка на всех уровнях (выделение средств федеральным бюджетом, выделение дотаций бюджетам федеральных земель, целевые дотации и т.д.); определение источников инвестиционных средств; определение функций компаний, иницилирующих создание транспортно-логистических центров; участие государства на всех стадия создания и развития ТЛЦ.

Следует отметить, что для РФ данный показатель составляет 19%, что негативно характеризует потенциал развития транспортной логистики, свидетельствуя о менее благоприятных условиях развития по сравнению с другими участниками мирового рынка транспортно-логистических услуг [8].

Учитывая лидирующие позиции в мире по уровню развития логистики (результаты исследований и рейтингов), в рамках данной работы был исследован передовой опыт Сингапура и определены его ключевые факторы успеха: развитая производственная база; развитая транспортная инфраструктура; соглашение о свободной торговле; развитая IT-инфраструктура; благоприятные условия для развития бизнеса; согласованность между видами транспорта; поддержка государства в развитии рынка транспортно-логистических услуг; активное использование государственно-частного партнёрства; использование общенациональной системы подачи торговой документации TradeNet.

Наиболее значимым фактором успеха, на наш взгляд, является разработка и активное использование единого электронного окна TradeNet, способствующее упрощению документированных процедур, повышению производительности, снижению затрат, повышению эффективности работы государственных органов, привлечению прямых инвестиций в результате повышения операционной эффективности и прозрачности.

Таким образом, резюмируя вышеизложенное следует отметить, что в условиях расширения мирового товарооборота, глобализации грузопотоков и перенесения производства в страны Юго-Восточной Азии и организации экспорта готовой продукции,

роль транспортно-логистических услуг становится все более значимой, так как эффективное развитие транспортно-логистических центров способствует снижению стоимости созданного продукта и уровня издержек в валовом внутреннем продукте, что в свою очередь отражается на уровне доходов и конкурентоспособности страны.

Список литературы

- [1] Данные компаний РБК research / Источник Armstrong & Associates, Inc [Электронный ресурс] – URL: <http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/> (дата обращения 18.10.2014)
- [2] Сравнительные характеристики развития мирового и российского рынка транспортно-логистических услуг в 2010-2012 годах– Информационно-аналитическая служба ОАО «Корпорация Развитие», 2013
- [3] Старкова Н. О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н. О. Старкова, С. М. Саввиди, М. В.Сафонова // Научный журнал КубГАУ – №85(01) – 2013
- [4] Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза / Д. Курочкин // «Компас экспедитора и перевозчика» – 2013 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.baif.by/stati/mezhdunarodnye-reitingi-> (дата обращения 13.10.2014)
- [5] Global Rankings 2012 [Электронный ресурс]. – URL: <http://lpi.worldbank.org/2012> (дата обращения 14.10.2014)
- [6] China 2015: Transportation and Logistics Strategies [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.atkearney.com/documents> (дата обращения 15.10.2014)
- [7] Буглак А. Китайская логистика – мощный рычаг управления рынком / А. Булгаков // Логинфо, – 2012
- [8] Объем и структура российского рынка транспортно-логистических услуг / РБК. – 2013. [Электронный ресурс]. URL: http://www.rbc.ru/reviews/transport_chapter_1.shtml (дата обращения 03.10.2014)

E-mail:

Кильжеева Ю. А. – kiljeeva@list.ru