DOI: 10.17117/na.2015.10.01.259

<http://ucom.ru/doc/na.2015.10.01.259.pdf>

Поступила (Received): 22.10.2015

Михайлюк М.В.
Рынок транспортно-логистических услуг России:
проблемные аспекты и направления
современного развития

Mikhailyk M.V.
The market of transport and logistics services in Russia:
problematic aspects and trends of modern development

В статье автор рассматривает особенности современной трансформации отечественного рынка логистики, выделяя в качестве базовых детерминантов его изменения модель роста экономики РФ с присущими ей недостатками и кризис, который обострил структурные дисбалансы последней. С точки зрения автора, потенциал развития логистического рынка страны определяется ограниченными возможностями форсированного развития и качественной перестройки сферы производства и товарного сектора экономики

Ключевые слова: логистический рынок, логистический аутсорсинг, кризис, спрос, санкции, структурные дисбалансы, импорт

Михайлюк Михаил Владимирович

Кандидат экономических наук, доцент
 Ростовский государственный университет путей
 сообщения
 г. Ростов-на-Дону, пл. Ростовского Стрелкового
 Полка Народного Ополчения, 2

The author considers the peculiarities of the modern transformation of the domestic logistics market by allocating as basic determinants of his change of growth model of the Russian economy with its inherent shortcomings and crisis, which has exacerbated the structural imbalances of the latter. From the point of view of the author, the development potential of the logistics market in the country is determined by the accessibility and quality of the forced restructuring of the sphere of production and commercial sectors

Key words: logistics market, logistics outsourcing, crisis, demand sanctions structural imbalances and imports

Mikhailyk Mihail Vladimirovich

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
 Rostov state university of railways
 Rostov-on-Don, pl. Rostov Infantry Regiment,
 People's Militia st. 2

В последнее десятилетие фактором стагнации российского рынка транспортно-логистических услуг и логистической отрасли в целом выступил глобальный кризис, влияние которого можно разделить на две составляющие. Первая связана с интегрированностью России в глобальный рынок, систему международной производственной и товарно-сбытовой кооперации, где РФ функционирует как открытая экономика. Вторая связана с конкретно-экономическими сложностями, обусловленными моделью роста экономики страны и тем затяжным геополитическим конфликтом, включение в который имеет для России конкретно-экономические следствия со знаком «минус».

Сюда же можно добавить специфику развития отечественного рынка транспортно-логистических услуг, которая опосредована более «емкими» факторами и условиями трансформации товарного сектора экономики, сферы товарного обращения и модели их несбалансированного взаимодействия.

Структурируем и последовательно изложим наше понимание процессов трансформации логистического рынка в контексте обозначенных составляющих.

Глобальная рецессия оказала серьезное замедляющее развитие практически на все экономики мира, что объясняется не просто симптомами замедления мировой торговли, но и более имманентными по своему содержанию причинами торможения глобального экономического роста, которое имеет не одинаковую, но отчетливую проекцию на отдельные экономики.

В XXI в. мир пришел в дефляционный тупик, достижение которого вызвано не столько просчетами в экономической политике отдельных развитых и развивающихся стран, сколько исчерпанием потенциала модели роста экономик. И развитые, и развивающиеся экономики оказались в плотной макроэкономической связке, «органичность» которой предопределила возможность наращивания объемов товарного обмена между странами. При этом, на одном полюсе этого обмена развивающиеся экономики через снижение уровня жизни населения (особенно, в Китае) максимально сократили стоимость производства продукции. На другом полюсе, запуск механизма кредитного финансирования спроса позволил несколько десятилетий адсорбировать потоки дешевого потребительского экспорта, идущие с Юга.

В 2008 г. в результате обнуления стоимости денег в странах развитого мира, прирост спроса плавно сошел на нет. Поскольку на его динамику было ориентировано расширение производственных структур ТНК по всему миру, развитие мировых цепей создания стоимости оказалось приторможено. Исчерпание возможностей снижения стоимости производства в одних странах привело к переносу производства в других, незначительному (поскольку это снова Азия) изменению маршрутов доставки и т.д.

Достаточно хорошо эта проблема сегодня разработана в рамках ростовской школы логистики, в частности учеными А.У. Альбековым и С.Н. Резниковым, которые отчетливо показали инволюцию модели стимулирования экономического роста и ее влияние на развитие глобальной производственно-распределительной логистики [1].

В целом, триггерами нынешней рецессии выступили сразу несколько факторов, которые последовательно наложились в одном временном интервале:

- ограниченные возможности удешевления стоимости производства в странах Юга, и, прежде всего, Китае. Он накопил серьезнейшие структурные дисбалансы и должен срочно реформировать экономику, иначе погибнет;
- сокращение объемов кредитного стимулирования конечного спроса в развитых экономиках;
- усиление дефляционного давления на мировую торговлю, которое в условиях ее фундаментального замедления лишь усиливает этот процесс.

В системе глобального товарного обмена замедление динамики торговых потоков сегодня сопровождается инерционными процессами передислокации производства из одних стран в другие (Мьянма, Камбоджа, Бангладеш и др.), а также углублением регионализации поставок, особенно в Азии.

Однако гораздо большая проблема здесь состоит в том, сможет ли процесс регионализации торговли и переориентации на внутренние рынки развивающихся стран и локально стран развитых, компенсировать потери в масштабах глобального экспорта продукции. Отсутствие достаточной емкости внутренних рынков Юга показывает, что такое замещение точно не будет скорым. Равным образом и Китай, перестраивая свои производственные цепи в рамках перехода от инвестиционно-ориентированной модели роста к потребительской, повышая норму сбережения в экономике и снижая заработную плату не сформировал емкий сегмент среднего класса, потребление которого сегодня выступило бы локомотивом выхода экономики из кризиса. Регионализация поставок в Азии в условиях монетарного ужесточения США обостряет зависимость этих экономик от структурных ограничений моделей их развития, что переводит их в фазу дифференцированного роста, где его темпы падают до уровня стран развитых.

Последние, не имея возможности существенно нарастить спрос, в том числе за счет улучшения балансовых счетов домохозяйств, входят в полосу очередного кризиса при сохраняющемся высоком уровне левериджа в корпоративном секторе и долговой нагрузки населения. США, используя потенциал третьего количественного смягчения и сокращая энергетические издержки на волне успехов сланцевой революции, повысили конкурентоспособность американских компаний, расширяя возможности роста производственных цепей в нефтехимической отрасли.

Тем не менее, потенциал развития в развитых экономиках остается весьма ограниченным, особенно для европейской периферии, которая несколько подняла свою конкурентоспособность благодаря структурным реформам и снижению стоимости труда.

В настоящее время, перестройка глобальных и региональных цепей поставок по определению не может протекать быстро. Развитый мир пытается освободиться от монетарных оков и нащупать более прочную почву для интенсификации производства и выстраивания цепей поставок продукции [3]. Этот процесс потребует времени, особенно в условиях растущего дефляционного давления на товаропроизводителей, что приводит к сокращению грузовой базы, снижению спроса на мировом рынке грузовых перевозок и т.д.

Развивающиеся экономики стоят перед не менее сложной задачей увеличения объемов товарного обмена в рамках новой конфигурации региональных цепей поставок, в которой Китай, вероятно, освободит часть мест в логистической системе многоступенчатой производственно-торговой кооперации. При этом, разделение возможностей перестройки экономик и их воспроизводственного потенциала в современных условиях будет еще более контрастным, неодинаковым. Поскольку часть стран не имеют достаточной ресурсной базы, отток капиталов с развивающихся рынков не позволит им нарастить инвести-

ционный ресурс и быстро перейти к капиталоемкой обрабатывающей промышленности. Другая часть стран должна будет заместить выпадающий из цепей Китай на нижних переделах. В итоге, эффективная перестройка региональных цепей создания стоимости будет ограничена дефицитом стран, способных повысить эффективность индустрии за счет форсированного перехода к инновациям и капитализации новых технологий.

Заметим, что такого рода преобразования были приторможены кризисом 2008 г. Сейчас, они постепенно расконсервируются, усиливая технологическую связь производственных цепей, при этом продуцируя совершенно новые формы экономической, логистической и рыночной волатильности.

Все это формирует механику текущей хаотизации глобального экономического пространства, формационно связанного на уровне корпораций цепями поставок. Особенности их развития, описанные выше, дополняет специфика развития российской экономики. Последняя, плотно, но относительно однобоко оказалась интегрирована в международную экономику.

Завершение глобального сырьевого супер-цикла привело к снижению стоимости нефти, «бенефициарами» которого стали многие сырьевые экспортеры, включая Россию. Компенсируя падение валютной выручки и, соответственно выпадающие доходы бюджета, эти страны ослабили свои валюты, что привело к бегству капиталов, приостановленному через монетарное ужесточение. Рост стоимости фондирования в РФ сегодня серьезно сужает потенциал импортозамещения на фоне полной загрузки мощностей в экономике, что не позволяет поддержать эффект девальвации, трехкратный размер которого в 1998 г. послужил катализатором роста внутреннего производства.

Все это усугубляется структурными дисбалансами, высокими прямыми и косвенными издержками, скорость роста которых опережает динамику ВВП.

В этих условиях, дефицит трудовых и инвестиционных ресурсов фактически обнуляет возможности для рывка. Его невозможно поддержать даже на уровне внутреннего спроса, который сократился из-за падения доходов населения и удорожания импорта, доля которого в структуре конечного потребления достигает 60%.

Проблема перехода к не сырьевой модели роста оказалась критически заострена именно в результате ухудшения глобальной экономической конъюнктуры, которое началось после 2012 г. в результате завершения сырьевого бума. Активное стимулирование роста экономик, валюты которых были переоценены, привело к перегреву развивающихся рынков и повышению инфляции, уровень которой снижался через монетарное ужесточение. Падение объемов кредитования привело к замедлению динамики экономического роста, особенно в Китае, а охлаждение Юга на фоне экономической слабости стран развитых привело к циклической коррекции цен на рынках сырья, что не могло не сказаться на состоянии экономики РФ.

Простота экономической модели ее роста позволила преодолеть почти двукратное снижение нефтяных цен, девальвацию, санкции и отток капитала.

**Таблица 1. Факторы развития рынка
транспортно-логистических услуг (ТЛУ) России в 2015-2016 гг.**

Фактор	Характер и направления воздействия на экономику	Особенности реализации и влияния на рынок ТЛУ
Завершение глобального сырьевого супер – цикла	Сокращение доходов государственного бюджета. Сокращение государственных расходов, инвестиций.	Сокращение объемов производства и грузооборота, снижение спроса на транспортные услуги.
Девальвация рубля	Удорожание импорта и сокращение товарных потоков импорта. Монетарное ужесточение вызывает удорожание кредитов для бизнеса и населения, что ведет к сокращению объемов производства и потребления.	Сокращение грузопотоков, сокращение импортных потоков при ограниченных возможностях увеличения экспорта вызывает сокращение спроса на транспортно-логистические услуги, снижение цен и рентабельности логистических компаний. Этот процесс более выражен в ординарной логистике и в меньшей степени в логистике с высоким уровнем добавленной стоимости. Возрастание стоимости аренды складов, вызывающее отказ логистических операторов от расчетов в валюте.
Сокращение объемов производства. Сокращение доходов населения	Усиление конкуренции в товарном секторе экономики и на рынке логистики в условиях возрастания спросовых ограничений	Изменение товарного портфеля на рынке логистике в сторону возрастания объемов аутсорсинга транспортно-логистических услуг. Селекция рынка логистики, выход с рынка компаний, ориентированных на экстенсивный рост, не подкрепленный адекватной ресурсной базой развития.
Санкции	Сокращение и удорожание импорта. Изменение географии импортных потоков.	Переориентация транспортно-логистического комплекса с западной части РФ в направлении юга и Дальнего Востока. Переход к более широкому спектру мультимодальных схем перевозки, изменение маршрутов поставки.
Насыщение товарного рынка. Рост конкуренции	Кризис лишь усугубил тенденцию постепенного насыщения рынка, усиливая демпинг на рынке логистики в условиях переизбытка автотранспорта и складских площадей.	Расширение предпосылок к консолидации рынка, на котором в перспективе останутся несколько ключевых операторов, которые поделят грузовую базу крупнейших ритейлеров и производственных компаний.
Логистика как рычаг экономического роста	В условиях ужесточения конкуренции на рынке логистика все более будет трансформироваться в инструмент формирования конкурентных преимуществ.	Обновление функционала логистического аутсорсинга, развитие новых сервисов, дополняющих входящую и исходящую транспортную логистику сегодня.

Однако восстановление и увеличение объемов товарного производства и тем более замещение импорта становятся практически невозможными в усло-

виях отсутствия свободных мощностей, масштабных инвестиций и квалифицированных кадров. Поддержание ценовой конкурентоспособности и эффективности внутреннего производства ограничено структурной зависимостью инфляции от дорожающего потребительского импорта и продовольственной инфляции, тарифов и волатильности рубля, находящегося под давлением и счета текущих операций, и капитального счета, вероятность колебания оттока капитала по которому, не просто предсказать. В таких условиях, таргет инфляции в 4% на 2017 г. представляется абсолютно нереалистичным, равно как и возможности макроэкономического стимулирования фронтального импортозамещения или развития низкзатратных производственных цепей в товарном секторе экономики.

В таблице 1 мы попытались структурировать основные факторы и условия, определяющие текущее замедление рынка транспортно-логистических услуг в России.

Анализ таблицы показывает, что современная трансформация логистического рынка страны дополнена симбиозом стимулирующих ее факторов, основные из которых – кризис и смена фазы экстенсивного роста в реальном секторе экономики и ритейле. В новой фазе развития бизнеса возрастание конкуренции будет не просто подстегивать переход на аутсорсинг, но и расширять его функционал, который должен выйти за пределы ординарной логистики. Сегодня для такого перехода сформировались все необходимые предпосылки, а сложившаяся модель роста экономики фактически исключает возможность апеллирования к другим рычагам повышения конкурентоспособности национального бизнеса.

Рисунок 1. Относительные показатели развития мирового и российского рынка транспортно-логистических услуг

В условиях сокращения доходной базы бюджета при сохранении низкого уровня мировых цен на нефть, Россия не сможет наращивать объем инвестиций в транспортную инфраструктуру. Высокая инфляция и медленный рост экономики сделают бюджетозамещающие инвестиции со стороны частного

сектора также нерентабельными. Это будет консервировать сохраняющийся сегодня низкий уровень конкурентоспособности отечественной логистики, относительный уровень издержек в которой «противопоставлен» низкой доле аутсорсинга и отчасти является следствием последней (рис. 1).

Вместе с тем, потенциал развития логистической отрасли в экономике должен быть расширен с учетом кардинальных и непростых изменений, назревающих в мировой торговле.

Отток капиталов с развивающихся рынков на рынки развитых стран, и, прежде всего, США в ближайшие годы существенно изменит конфигурацию мировой торговли и глобальных цепей поставок [6]. Перестройка последних, их регионализация в рамках Сервера и Юга приведет к повышению спроса на услуги логистических транснациональных структур, которые смогут эффективно обслуживать глобальных инвесторов с учетом изменения географии глобального экспорта и импорта.

Россия, вероятно, останется в стороне от этих процессов, поскольку потенциал коррекции и повышения эффективности отечественной логистики сегодня не велик. Доминирование сырья и полуфабрикатов в структуре отечественного грузопотока при сохраняющейся неэффективности внутренней логистики и низком уровне инвестиций в транспортную инфраструктуру являются производными от модели роста экономики, в которой рентные доходы от сырьевого экспорта продолжают транслироваться в рост внутреннего спроса, формируя почву для нового кризиса [4].

Между тем, по мере насыщения рынка и нисходящей стабилизации прироста розничного товарооборота (рис. 2), динамика которого с 2012 г. снизилась до 2% среднегодового прироста против 16% в 2007-2009 гг., снижение доходов населения при ограниченных возможностях улучшения балансовых счетов домохозяйств (выплата долгов), интенсивность товароснабжения внутреннего рынка будет замедляться. Это ограничит возможности повышения эффективности внутренней логистики, фиксируя предпосылки к неминуемому развороту в сторону такой оптимизации.

Сегодня эти процессы сопровождаются инновационным преобразованием внутренней логистики, частично стимулированным развитием многоканального сбыта, под который логистические операторы активно создают специальные продукты.

Кризисное сжатие спроса приводит к увеличению объемов поставок сборных грузов, а выход торговых сетей в регионы в условиях низкого волатильного спроса на периферии повышает интерес к местным поставщикам FMCG-сегмента, включение которых в цепи поставок ритейлеров увеличивает спрос на качественную региональную логистику, которая сегодня в явном дефиците.

Как показывают данные рис. 3, объем сделок в региональной складской логистике и объемы аренды площадей постепенно увеличиваются. «Московский регион и Санкт-Петербург по-прежнему остаются основными рынками спроса на качественные склады, однако региональные города уже на протяжении 3 лет демонстрируют увеличение объемов поглощения складских площадей, привлекая местных, а также федеральных и иностранных арендаторов и покупателей» [7].

Рис. 2. Динамика прироста оборота розничной торговли и поглощения складских площадей в регионах

Все это позволяет констатировать качественное преобразование российской логистики, как инфраструктурное, так и операционное, импульсом к которому выступил сам рынок, его насыщение, рост торговой инфраструктуры в регионах, увеличение объемов потребления, а также развитие регионального рынка складской недвижимости (рис. 3), на котором сегодня появляются новые транспортно-логистические хабы.

Рис. 3. Динамика распределения сделок по аренде и покупке складских площадей в России [7]

Подытоживая общую оценку специфики институционально-рыночной трансформации логистики в России, можно резюмировать следующее.

Сохраняющаяся поныне сырьевая модель роста российской экономики, высокие прямые и косвенные издержки, дополненные кризисными внутрен-

ними и внешними ограничениями по спросу выступают фактором системного ограничения развития отечественной логистики, снижения уровня логистических издержек в ВВП страны. Ограниченные возможности развития сферы товарного производства, построения межотраслевых цепей создания добавленной стоимости, интегрированных в глобальные цепи поставок, усиливают перекосы в развитии логистического рынка, на котором только ритейлеры формируют спрос на логистику, выступая «одиноким» драйвером качественного развития этого рынка. Преобладание сырья и полуфабрикатов в грузовой базе не позволяет увеличивать добавленную стоимость и аккумулировать прибыль на операционное развитие логистики и логистических технологий, поскольку сырьевой экспорт находится вне этих потребностей.

В этих условиях, трансформация логистики в рычаг экономического роста возможна только при условии системного преобразования отраслевого комплекса страны, развития не сырьевых направлений промышленного производства, развития конкурентного процесса на отраслевых рынках, усиливающего потребность в логистике как инструменте формирования рыночных преимуществ. Решение этих же задач определяет возможности более активного использования логистики и логистических технологий в портфеле ресурсов импортозамещающей индустриализации.

Список используемых источников:

1. Альбеков А.У., Резников С.Н. Глобализация vs регионализация современных цепей поставок: моногр. Ростов н/Д: РГЭУ (РИНХ), 2014.
2. Альбеков А.У., Ротэрмель А.А. Концептуальные особенности организации рыночного взаимодействия в сегменте FMCG // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). Ростов н/Д, 2014. № 1.
3. Кузнецов М.М., Борисов А.В., Тихонов Д.А. Транспортно-логистическое взаимодействие стран в контексте мировой торговли // Ученые записки Таврического национального университета имени В.И. Вернадского. Т. 27 (66). 2014. № 1.
4. Михайлюк М.В. Институциональная эластичность формационной структуры логистического рынка России в контексте влияния кризисных тенденций развития // Экономические науки. 2014. № 10.
5. Обзор текущего состояния рынка услуг ответственного хранения. Май 2015 // По результатам исследований «Склад Менеджмент».
URL: <http://www.sklad-man.ru/obzor.pdf>
6. Резников С.Н. Мировая торговля и кризис перепроизводства в системе глобального товарного обмена: моногр. Ростов н/Д: РГЭУ (РИНХ), 2014.
7. Рынок складской недвижимости России 2015 // По результатам исследований Knight Frank.
URL: <http://content.knightfrank.com/research/856/documents/ru/2015h2kfindustrialmarketreportsprbrus-3015.pdf>
8. Симонова Л. Рынок логистических услуг в условиях экономической рецессии: прогноз на 2015-2017 // По результатам исследований РБК Research и Комитета по логистике ТПП РФ.
URL: http://www.optimalog.ru/docs/103/optimalog_isimonovairbc.pdf
9. Симонова Л. Рынок транспортно-логистических услуг России // Международный студенческий научный вестник. 2015. № 4.