

Никишина Елена Владимировна

ведущий специалист ОАО «РЖД»,
студент магистратуры
Санкт-Петербургский государственный
экономический университет
Санкт-Петербург, Россия

Лизовская Вероника Владимировна

к.э.н., доцент кафедры экономической теории
Санкт-Петербургский государственный университет
промышленных технологий и дизайна
доцент кафедры маркетинга
Санкт-Петербургский государственный
экономический университет
Санкт-Петербург, Россия

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ РОССИИ**Аннотация**

Статья посвящена анализу ситуации на рынке транспортно-логистических услуг России и выявлению основных тенденций рассматриваемого рынка. Для характеристики сложившейся ситуации на рынке авторы используют индекс эффективности логистики в сравнении с тремя крупнейшими экономиками мира, а также обращаются к данным Транспортной стратегии России. Среди тех особенностей и тенденций рынка, которые авторы проанализировали в работе, можно перечислить рост дальности перевозок, снижение доли базовой услуги перевозки по различным видам транспорта, стабилизация ситуации на рынке после кризисных изменений, высокую долю ключевого игрока при высокой конкуренции со стороны прочих, специфику выбора вида транспорта в зависимости от сферы деятельности заказчика услуг. Кроме того, авторы отмечают тенденцию к цифровизации логистики, ссылаясь на прочие публикации по данной тематике.

Ключевые слова: рынок транспортно-логистических услуг, дальность перевозок, индекс эффективности логистики, Транспортная стратегия

Эффективное функционирование логистической системы оказывает существенное влияние на развитие национальной экономики, что подтверждается эмпирическими исследованиями [1, 5, 7]. Именно в развитии логистического рынка многие исследователи видят огромный потенциал для роста национальной экономики, тем более что вклад транспорта и логистики в ВВП России оценивается не более 5% [6].

Для характеристики транспортно-логистического рынка России можно использовать различные показатели. Одним из них является индекс эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index), который составляется Всемирным банком с 2010 года один раз в два года, и учитывает важнейшие характеристики логистического процесса страны по шести ключевым направлениям [3].

Данные за 2023 год по крупнейшим экономикам мира представлены в таблице 1. Россия в данном рейтинге заняла 88 место со значением показателя LPI 2,6, находясь

в числе стран с низким уровнем эффективности логистики, что предполагает неудовлетворительное предоставление базовых услуг, слабое развитие инфраструктуры, таможенные барьеры, недостаток логистических компетенций.

Таблица 1 – Сравнение LPI крупнейших экономик мира по ВВП.

Показатели сравнения	Германия	США	Китай	Россия
ВВП, млрд \$	5,0	23,6	33, 1	5,6
место в рейтинге LPI	3	17	19	88
показатель LPI	4,1	3,8	3,7	2,6
customs score (таможня)	3,9	3,7	3,3	2,4
infrastructure score (инфраструктура)	4,3	3,9	4	2,7
international shipment score (международная доставка)	3,7	3,4	3,6	2,3
logistics competemce and quality (качество и логистическая компетентность)	4,2	3,9	3,8	2,6
timeliness score (своевременность)	4,1	3,8	3,7	2,9
tracking and tracing score (отслеживаемость)	4,2	4,2	3,8	2,5

Полученные в отчёте данные соответствуют результатам оценки сегодняшней ситуации на рынке, зафиксированным в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года. Так, в указанном документе подчёркивается низкие скорость и надёжность, а также недостаточность полноты услуг при транспортировке несырьевых грузов, а отношение логистических издержек в России к ВВП констатируется в размере 14,2% при среднемировых значениях в 11% [4, 7].

Несмотря на перечисленные проблемы, можно констатировать ряд тенденций логистического рынка России, которые наиболее ярко проявили себя в последние несколько лет, когда на него повлияли такие факторы, как коронавирусная инфекция COVID-19, санкции, специальная военная операция и переориентация поставок из Европы на азиатские рынки. При этом, необходимо отметить, что российский рынок восстановился и практически достиг максимума [4].

Можно отметить, что доля базовой услуги транспортировки превалирует над другими услугами, которые предлагаются участниками рынка, но она постепенно снижается. Так, оценочно доля базовой услуги транспортировки по последним данным составляет порядка 80% в сравнении с 88% в 2012 году [5].

Крупнейшим участником рынка транспортно-логистических услуг традиционно выступает ОАО «РЖД», несмотря на то, что сам рынок можно охарактеризовать как высоко конкурентный [2]. Так, по оценкам аналитиков, услуги оказывают около 4 тыс. компаний, среди которых как крупные компании, так и большое количество мелких предприятий. Доля крупнейших участников рынка (без учета трубопроводного транспорта) представлены на рисунке 1.

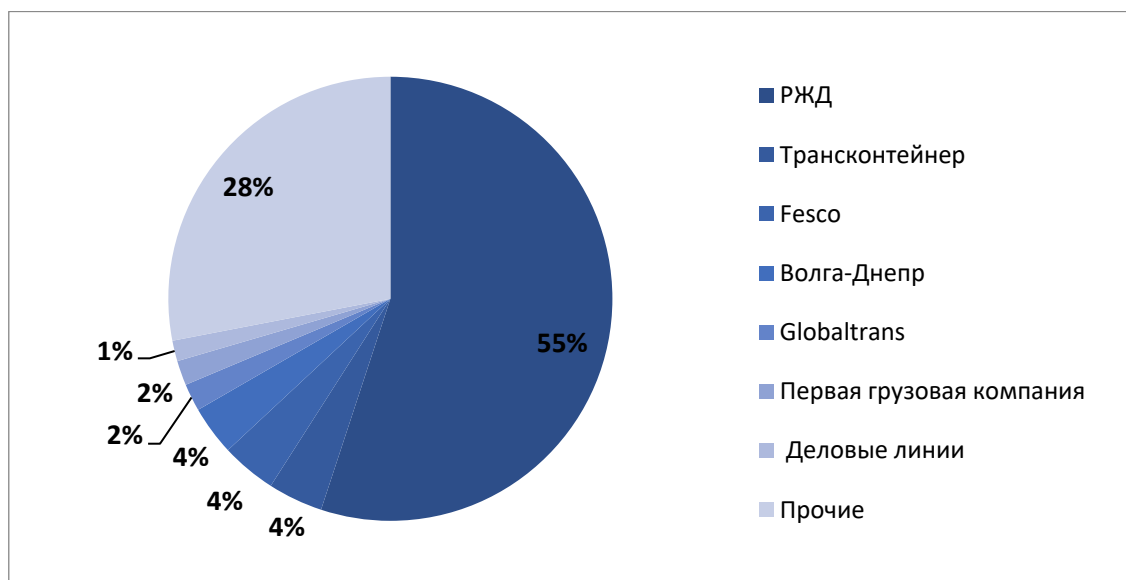


Рисунок 1 – Доля крупнейших участников на рынке транспортно-логистических услуг

Необходимо также отметить, что можно отметить отличительные особенности клиентов отдельных видов транспорта на российском рынке транспортно-логистических услуг. Так, к авиаперевозкам чаще всего обращаются компании, которым необходима транспортировка дорогих грузов из таких отраслей, как электроника, фармацевтика, премиальные товары, цветы. На железнодорожные перевозки в основном ориентируются поставщики сырьевых массовых грузов. При этом водный транспорт (внутренний речной) также используется для сырьевых грузов, леса и нефтепродуктов, но имеет ряд специфических характеристик, в том числе сезонность. Специфический трубопроводный транспорт обеспечивает доставку углеводородов и топлива.

В качестве одной из тенденций можно отметить увеличение средней дальности перевозок, как в железнодорожном, так и автомобильном транспорте, которая наблюдается достаточно давно. Это связано с развитием самой отрасли, а в последние

годы в значительной степени свидетельствует о «растягивании» цепей поставок, в том числе за счет участия России в глобальных цепочках. Кроме того, это обусловлено и конкуренцией между различными видами транспорта, особенно в отношении перевозок на расстояния в диапазоне от 1000 до 2000 км, где раньше доминировал железнодорожный транспорт (табл. 2).

Таблица 2 – Изменение дальности перевозок [6]

Вид транспорта	2021	2022	2023	2023/2022
Автомобильный транспорт	53	51	56	10%
Железнодорожный транспорт	1880	1953	1933	-1%
Морской транспорт	1913	1607	2091	30%
Внутренний водный транспорт	645	586	523	-11%
Воздушный транспорт	5750	4000	2833	-29%

В дополнение к перечисленным тенденциям и особенностям транспортно-логистического рынка России, можно отметить следующие, которые выделяются многими исследователями и консалтинговыми агентствами [1, 2, 5, 7, 8]:

- рост инвестиций в инновационные технологии;
- внедрение цифровых технологий: искусственный интеллект (AI) и машинное обучение (machine learning), дополненная и виртуальная реальности (AR/VR), блокчейн, Интернет вещей (IoT), 3D-печать, робототехника, дрены;
- сбор и аналитика больших данных: big data и предиктивная аналитика;
- платформенный подход;
- рост конкуренции между видами транспорта;
- появление «нишевых игроков» одновременно с тенденцией на консолидацию и сотрудничество;
- повышение роли посредников в цепях поставок (аутсорсинговых компаний);
- ориентация на клиента, ожидания которого растут (скорость доставки, ценовой сегмент);
- предложение комплексных решений и мультимодальность;
- развитие электронной коммерции, в том числе в сегменте B2B;
- «зеленая» повестка.

Таким образом, в дополнение к уже сложившейся на мировом рынке

транспортно-логистических услуг тенденции к цифровизации и активному использованию цифровых технологий и платформенных решений, российский рынок имеет свою специфику, а события последних лет, которые рассматривались как негативные, привели к его изменению и предоставили новые возможности для развития.

Список использованных источников

1. Динамика объема российского рынка транспортно-логистических услуг. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://marketing.rbc.ru/articles/14264/>_(дата обращения: 26.12.2024).
2. Доли ведущих компаний рынка транспортно-логистических услуг свидетельствуют о высокой концентрации. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://marketing.rbc.ru/articles/13523/>_(дата обращения: 10.09.2024).
3. Индекс развития логистики Международного банка [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ> (дата обращения: 28.12.2024).
4. Лизовская, В. В. Современное состояние и перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг России / Е. В. Никишина, В. В. Лизовская. – Текст : электронный // Бизнес и общество. – 2025. – N 1 (45). – URL: https://business-society.ru/2025/1-45/36_nikishina.pdf (дата обращения: 25.12.2024).
5. Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала. [Электронный ресурс] // Режим доступа https://logist.ru/sites/default/files/users/user2/files/osnovnoy_doklad_na_konferencii_po_logistike.pdf_(дата обращения: 28.12.2024).
6. Официальная статистика Федеральной службы государственной статистики. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>_(дата обращения: 28.12.2024).
7. Транспорт и логистика: переориентация направлений и изменения в структуре [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://raexpert.ru/researches/traffic_2023/_(дата обращения: 28.12.2024).
8. Транспортные компании подстраиваются под современные реалии: тренды отрасли и потребности в цифровизации. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://strategy.ru/research/expert/51> (дата обращения: 25.12.2024).