

УДК 656.062(476) (075.8)

UDC 656.062(476) (075.8)

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ НА СОВРЕМЕННОМ МИРОВОМ РЫНКЕ

THE WORLDWIDE TRENDS OF MODERN LOGISTICS SERVICES

Старкова Надежда Олеговна
к.э.н., доцент кафедры мировой экономики и менеджмента

Starkova Nadezhda Olegovna,
Cand. Econ.Sci., associate professor of world economy and management department

Саввиди София Михайловна
к.э.н., преподаватель кафедры мировой экономики и менеджмента

Savvidi Sofiya Mikhailovna
Cand. Econ.Sci., lecturer of world economy and management department

Сафонова Мария Владимировна
магистрант кафедры мировой экономики и менеджмента
Кубанский государственный университет, Краснодар, Россия

Safonova Mariya Vladimirovna
Graduate student of world economy and management department
Kuban State University, Krasnodar, Russia

Рассмотрены особенности современного состояния международной торговли и мирового рынка услуг. Раскрыта сущность логистических услуг, оценена их роль в развитии мирового рынка, определены основные понятия. Произведен анализ состояния мирового рынка логистических услуг, выявлены основные факторы и тенденции развития логистических услуг на мировом рынке

The features of the present state of international trade services and the world market have been observed. The basic concepts, the essence and the role of logistics services in the development of the world market have been defined. The analysis of the world market of logistics services, the major factors and trends in the development of logistics services in the global market has been made

Ключевые слова: МИРОВОЙ РЫНОК, МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ УСЛУГАМИ, ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, МИРОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА, ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР, ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Keywords: WORLD MARKET, INTERNATIONAL TRADE SERVICES, LOGISTICS SERVICES, TRANSPORT INFROSTRUCTURE, INTERNATIJNAL TRANSPORT, TRANSPORT CORRIDOR, TRANSPORT HUB

Одной из основных тенденций развития современной экономики является стабильный рост доли сферы услуг. Для многих стран в настоящее время характерны тенденции увеличения объемов производства услуг, возрастания доходов от сервисной деятельности, роста занятости в этой сфере, обострения конкуренции, увеличения экспорта и импорта услуг [1].

Большое влияние на динамичное развитие международной торговли услугами оказывает высокий уровень развития современных информационных технологий, широкое использование которых облегчает оказание различных видов услуг даже, для тех потребителей, которые

находятся на далеком расстоянии от производителя. Современный международный рынок услуг характеризуется возрастающей степенью мобильности как производителей, так и потребителей услуг за счет снижения транспортных издержек; повышением доли услуг, оказываемых дистанционно (без непосредственного личного контакта производителя и потребителя услуг) за счет возможностей предоставляемых применением новых форм и средств спутниковой связи; увеличением спроса на услуги, ранее имевшие товарную форму: это касается финансовых услуг, услуг банков и страховых фирм.

Данные изменения, вместе с возрастающим товарооборотом между странами и постоянно увеличивающимися масштабами перемещения людей, определяют повышение роли логистических услуг на современном мировом рынке. Поэтому в последнее время рост объемов услуг логистики, характерный для развитых стран, стал наблюдаться уже практически во всех странах, вовлеченных в мировую торговлю товарами и услугами. Более того логистика стала являться неким катализатором протекающей глобализации. Перечисленные тенденции развития мирового рынка обуславливают рост актуальности исследования современного состояния и факторов развития логистических услуг, а также оценки их влияния на развитие инфраструктуры международной торговли.

По мере сокращения расходов на перевозки и усовершенствование транспортной инфраструктуры, происходящих под влиянием НТП, происходит снижение издержек при организации международных хозяйственных систем.

Мировая или международная транспортная система была полностью сформирована в 20 веке, однако, и после этого она находится в состоянии постоянного развития. Огромное значение в этой системе имеют инновационные и информационные технологии, которые способствуют

данному развитию. Основные направления развития – создание и внедрение новых видов транспорта, увеличение пропускной способности транспортных путей, увеличение скорости передвижения, повышение безопасности и увеличение грузоподъемности. В настоящее время управление этой системой связано с реализацией огромного количества операций, например, регулирование сигналов светофора, управление стрелками на железнодорожных путях, диспетчерское управление самолетами и т.д. Базовыми количественными показателями оценки мировой транспортной системы являются грузооборот, пассажирооборот, общая протяженность путей сообщения и количество людей, занятых в работе данной системы. Элементами, составляющими современную инфраструктуру путей сообщения, являются транспортные коридоры, транспортные узлы, виды транспортных средств (рис.2).

Транспортные коридоры – это совокупность магистральных транспортных коммуникаций разных видов транспорта с необходимыми средствами, которые обеспечивают перевозки грузов и пассажиров между странами. Система международных коридоров включает в себя экспортные и транзитные магистральные трубопроводы.

Транспортный узел – это комплекс транспортных устройств в точке стыка некоторого количества транспорта, который выполняет операции по обслуживанию транзитных, местных и городских перевозок пассажиров и грузов. Данные узлы выполняют функцию клапанов регулирования, сбой которого порождает проблему для функционирования всей системы.

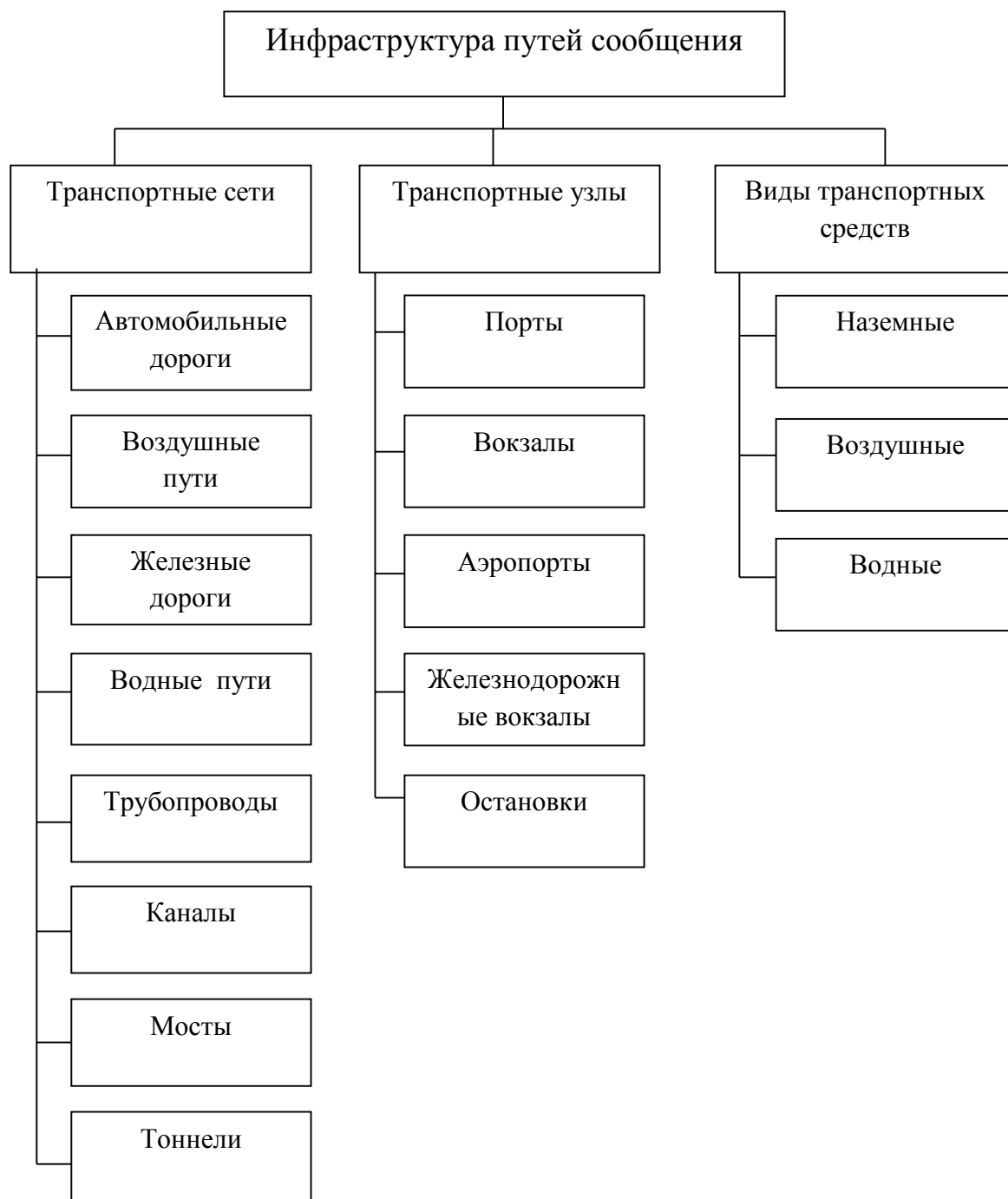


Рисунок 2 – Инфраструктура путей сообщения (составлено автором)

Крупные города всегда являются большими транспортными узлами. В них сосредоточена торговля, развивается промышленность, а также много рабочих мест предоставляется транспортными терминалами. Большинство городов возникло именно на пересечении водных или наземных путей. Например, города-порты (Лондон, Марсель, Париж и др.).

Глобальная транспортная система содержит в себе региональные транспортные системы неоднородной структуры. Например, в экономически развитых странах транспортные сети довольно плотные (50 – 60 км на 100 кв.км), а в развивающихся странах их гораздо меньше (5 – 10 км на 100 кв.км). 30% от мировой протяженности путей находится в Северной Америке, которая лидирует по грузообороту большинства транспортных средств.

Общая длина мировых транспортных сетей, не считая морских путей, превышает 38 млн. км: автомагистрали – 26 млн. км; железнодорожные пути – 1.24 млн. км; трубопроводы – 1,8 млн.км; воздушные пути – 9,6 млн.км; речные пути – 0,57 млн. км. В развитых странах протяженность транспортных сетей составляет около 79% от мировой общей длины транспортных сетей. На них может приходиться до 75% от мирового грузооборота.

Услуги логистики являются специфическим товаром, продаются и покупаются на международных транспортных рынках, которые различаются в зависимости от видов транспорта, географических районов перевозки и видов перевозимых грузов.

В общемировом экспорте и импорте всех видов услуг доля транспортных услуг составляет примерно 24% (5,5 трлн. долл. США). Конечно, поставщики транспортно-экспедиционных услуг на мировой рынок проигрывают по стоимостным показателям экспортерам товаров, но только самым крупным [5].

Самым крупным поставщиком логистических услуг являются США. Их экспорт составляет порядка 80 – 90 млрд. долл. США. Но они и импортируют транспортно-экспедиционные услуги в год на сумму в 90 – 100 млрд. долл. США. К крупнейшим экспортерам данных услуг в мире относятся Германия (25 – 26 млрд. долл. США), Япония (40 – 45 млрд. долл. США), а также Великобритания, Нидерланды, Гонконг (22 – 28 млрд. долларов США), Корея и др[4]. Единоличным лидером в импорте логистических услуг также являются США. Вслед за США по объемам импорта транспортных услуг идут: Германия – 52 млрд. долл. США (7,56% рынка); Япония – 42,3 млрд. долл. США (6,24% рынка); Великобритания – 35,8 млрд. долл. США (5,21% рынка); Франция – 29,5 млрд. долл. США (5,01% рынка); Дания – 23,9 млрд. долл. США (3,48% рынка); Индия – 31,1 млрд. долл. США (3,47% рынка); Республика Корея – 29,9 млрд. долл. США (3,41% рынка); Италия – 22,6 млрд. долл. США (3,3% рынка); Нидерланды – 16,6 млрд. долл. США (2,41% рынка) и др. (данные приведены в среднегодовом объеме)[3].

Лидирующие позиции указанных стран на мировом рынке покупки и продажи транспортных услуг, по мнению ведущих отечественных авторов, объясняются активным участием данных стран в мировом товарообмене, в международном разделении труда.

У целого ряда стран, являющихся лидерами мировой торговли товарами, отмечается превышение импорта транспортно-экспедиционных услуг над экспортом. Некоторые специалисты объясняют данный феномен тем, что эти страны поставляют на экспорт в основном готовую продукцию, дорогую, в контейнерах. Создание контейнера и образование контейнерной системы явилось открытием в системе транспортных перевозок. Позднее появились новые виды транспорта – контейнеровозы и строительные терминалы. В данных терминалах происходит перегрузка товаров. Например, 90% мировых штучных грузов перевозится в

контейнерах. Общая стоимость контейнерной перевозки дорогой продукции (химпродукты, например), тоннаж которой не столь велик, как, например, нефти, да еще на своих судах, относительно дешевле, чем фрахт чужих судов, перевозящих ту же нефть.

Из 20-ти крупнейших мировых контейнерных портов 13 находится в Азии (в том числе 7 – в Китае), В Европе и США – четыре и три соответственно. Наиболее интенсивно развиваются порты Китая, что связано с общими высокими темпами развития экономики страны, преобладанием в товарной структуре экспорта готовой продукции (более 2/3 экспорта) [7].

По данным ежегодного исследования Cap Gemini Ernst & Young Inc., географическая современная структура востребованности услуг ТЭП выглядит следующим образом (рис. 3):

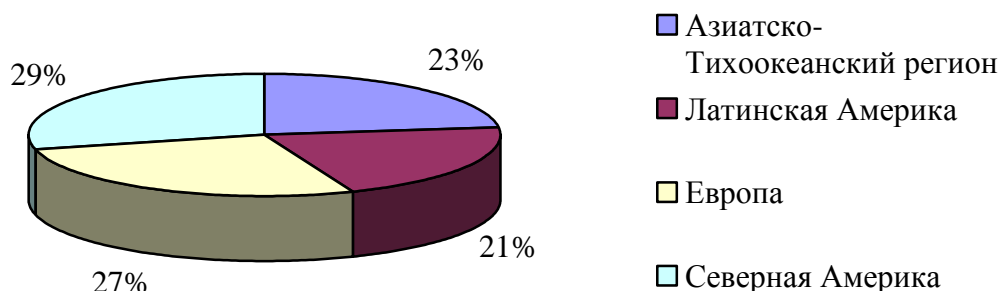


Рисунок 3 – Географическая структура востребованности ТЭП в 2011 г, % (составлено по данным [10])

В России крупнейшим транспортным узлом является Москва. В ней пересекается 5 видов транспорта: железнодорожные лучи (11), автомагистрали (15), газопроводы (5), нефтепроводы (3). Там расположены 3 речных порта, 9 вокзалов и 5 аэропортов. Другой транспортный узел –

Владивосток. В этом городе заканчивается транссибирская железная дорога, и берут начало многие морские пути; Новороссийск – является примером пересечения морского, железнодорожного и автомобильного транспорта.

Большая доля мирового грузооборота в настоящее время относится к морскому транспорту (62%), на втором месте доля железнодорожного транспорта (16%), на третьем автомобильный транспорт (8%) (рис. 4). По пассажирообороту первую позицию (рис. 5) на мировом рынке занимает автомобильный транспорт (71%), вторую – воздушный (18%), третью – железнодорожный (10%). Что касается морского транспорта, то он находится на последнем месте, и на его долю приходится около 1 % мирового пассажирооборота [6].

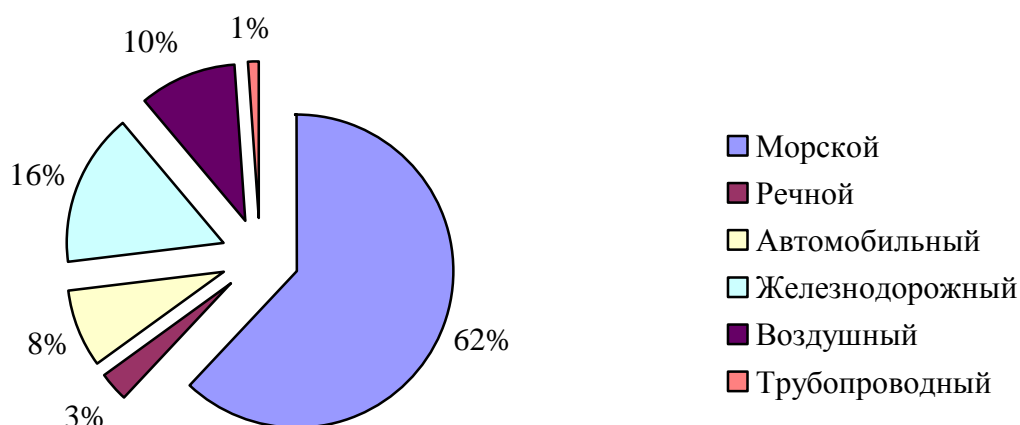


Рисунок 1.4 – Доля каждого вида транспорта в мировом грузообороте (составлено по данным [8])

Согласно данным нового «Бизнес-плана транспортной компании – 2011(с финансовой моделью)», разработанного специалистами консалтинговой компании Intesco Research Group, в период с 2006 по 2008 годы рынок логистических услуг рос высокими темпами [2]. В 2010 году экономическая ситуация изменилась, объем рынка вырос на 25%.

Ожидается, что к концу 2012 года объем рынка логистических услуг может превысить 60 млрд долларов.

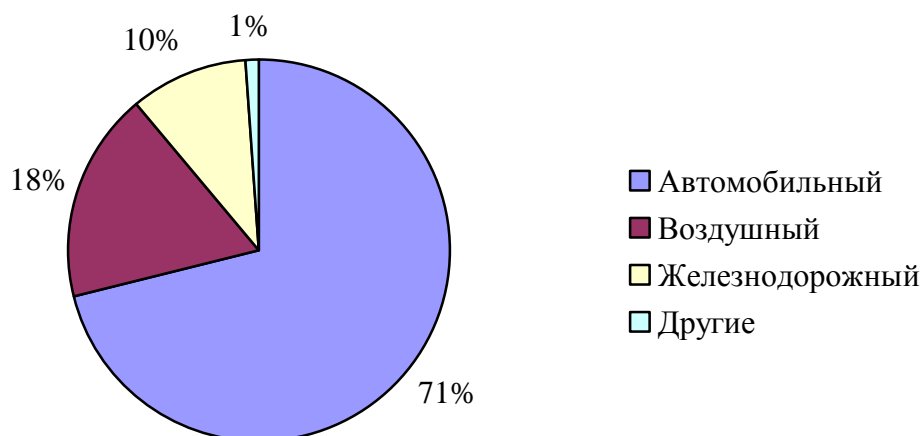


Рисунок 1.5 – Доля каждого вида транспорта в мировом пассажирообороте (составлено по данным [8])

Оставшаяся доля рынка распределилась между услугами по управлению и экспедированию. Транспортно-экспедиторские компании в 2010 году составляли около половины всех компаний, предоставляющих на российском рынке логистические услуги. На складских операторов приходилось еще около 40%. Остальные 10% распределены между поставщиками ИТ-услуг, дистрибуторами и т.д.

Таким образом, мировая транспортная система, включающая в себя пути сообщения, транспортные предприятия и транспортные средства, была полностью сформирована в 20 веке. Однако ее совершенствование и развитие является на сегодняшний день непрерывным процессом, что отражает рост значений показателей грузооборота, пассажирооборота, общей протяженности путей сообщения и количества людей, занятых в работе данной системы.

Основными факторами развития мировой транспортной системы являются инновационные и информационные технологии, использование которых способствует разработке и внедрению новых видов транспорта, увеличению пропускной способности транспортных путей, росту скорости передвижения, повышению безопасности и увеличению грузоподъемности.

Сегодня в мире сложился единый логистический комплекс в форме кооперации деятельности небольшого числа мощных транспортных и транспортно-экспедиторских компаний и сотен тысяч средних и мелких экспедиторских фирм и логистических предприятий. По данным международной Федерации экспедиторских ассоциаций [9], в настоящее время в этой сфере в мире функционирует 35 000 крупных и средних экспедиторских фирм с персоналом общей численностью около 8 млн. человек. Логистические фирмы контролируют около 60 % перевозок магистральными видами транспорта и до 75 % международных перевозок.

Литература

1. Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России. От реформы к реформе./ Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С – М.: Транспорт, 2011. – 335 с.
2. Желябин И.В. Доставка от двери до двери/ Желябин И.В.//Бюллетень транспортной информации.2011. №5 .с. 21. – URL: <http://www.dap.ane.ru/PRIVATE/Fapo/htm>.
3. Зарькова А.Г. Как выбрать экспедитора/ Зарькова А.Г.//Международный бизнес в России . 2010 г. №3.С.42
4. Зеленец М.В. Экспедирование грузов в транспортных компаниях/ Зеленец М.В.//Международный бизнес России. 2012 г.№3.С. 39
5. Кизим А.А., Новиков А.В.Страхование международных грузов в системе мультимодальных перевозок груза // Журнал Логистика № 5(58) 2011г. (сентябрь)
6. Лукьянович Н.В. Мировой рынок транспортных услуг: российские сюжеты/Лукьянович Н.В.//Российская Федерация сегодня. 2011 г. №19. с 23.
7. Предводителева М.Д., Балаева О.Н. Основные тенденции развития российской сферы услуг // Маркетинг услуг. № 4. 2008. С. 248 – 256.
8. Транспортная отрасль: Итоги 2011 на рынке перевозок и прогноз до 2015. Отраслевой обзор // Отчет «Экспресс-Обзор» – URL: http://megaresearch.ru/files/demo_file/11052.pdf

9. Центр маркетинговых исследований и экспертиз Компания ВНИКИ – Исследования в области перевозок, М.: 2010 г. – с 59.
10. Шепелев, А.Ф. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности./ А.Ф. Шепелев. – М.: Транспорт, 2011. - С. 119, 286.