

Интернет-журнал «Наукоедение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>

Том 8, №3 (2016) <http://naukovedenie.ru/index.php?p=vol8-3>

URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/90EVN316.pdf>

Статья опубликована 27.06.2016.

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Горнова Л.А., Конышева Е.В. Комплексное предоставление транспортно-логистических услуг в аспекте интеграции транспорта в международное пространство // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 8, №3 (2016) <http://naukovedenie.ru/PDF/90EVN316.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

**УДК 334.024**

**Горнова Любовь Анатольевна**

ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения», Россия, Екатеринбург<sup>1</sup>  
Магистрант  
E-mail: [lagornova@yandex.ru](mailto:lagornova@yandex.ru)

**Конышева Екатерина Владиславовна**

ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения», Россия, Екатеринбург  
Доцент кафедры «Экономики транспорта»  
Кандидат экономических наук  
E-mail: [evkonysheva@mail.ru](mailto:evkonysheva@mail.ru)

## **Комплексное предоставление транспортно-логистических услуг в аспекте интеграции транспорта в международное пространство**

**Аннотация.** На пути глобализации и интеграции процессов производства и распределения в мировой экономике, с учетом вступления России во Всемирную торговую организацию, первоочередной задачей развития страны становится повышение конкурентоспособности и эффективности всех отраслей народного хозяйства.

Мировая тенденция роста мобильности товарообмена определяет необходимость совершенствования технологии перевозки и оказания сопутствующих логистических услуг. Передача производителями (грузоотправителями) части или всех функций по доставке груза специализированной компании (логистическому провайдеру) является современной, экономически эффективной формой взаимодействия участников логистической цепи. Комплексный подход в предоставлении транспортно-экспедиционных, складских, финансовых, организационных, информационных услуг обеспечивает конкурентные преимущества операторам третьей стороны перед узко-специализированными компаниями. Высвобождение времени, экономия средств, снижение логистических издержек усиливает конкурентоспособность как поставщиков, так и потребителей, обращающихся к услугам логистического аутсорсинга.

В статье представлен обзор состояния текущего рынка транспортно-логистических услуг, проанализирован международный опыт использования мультимодальных перевозок. Приведены данные, обосновывающие актуальность и целесообразность комплексного развития транспортной отрасли России, включая модернизацию транспортной

---

<sup>1</sup> 620012, Россия, г. Екатеринбург, ул. Уральских Рабочих, д. 15, кв. 48

инфраструктуры. Рассмотрены проблемы и перспективные направления по реализации существующего транзитного потенциала страны.

**Ключевые слова:** транспортно-логистические услуги; мультимодальные терминально-логистические центры; экономическая эффективность; интеграция; логистический провайдер; логистический аутсорсинг; транзитный потенциал; железнодорожный транспорт; организация грузопотоков; конкурентоспособность

В сложившейся непростой политической обстановке на фоне известных украинских событий, последующих санкций против России и, вследствие замедления темпов роста экономики, подвергаются корректировке многие стратегические проекты и планы развития. Модернизация в транспортной сфере, как одной из главной составляющей экономики страны, включая развитие инфраструктуры, реализацию уникального транзитного потенциала Российской Федерации, консолидацию экономических отношений участников транспортно-логистического процесса, повысит международный авторитет России, позволит занять важное место в мировой экономике в качестве своеобразного сухопутного транспортного моста между Европой, Азией и Америкой [1].

Как показывает зарубежный опыт, потребность в комплексном предоставлении транспортного обслуживания, доставки груза «точно в срок» и «от двери до двери» – наиболее перспективное направление развития транспортной отрасли. Так, в Германии концепция организационной структуры железнодорожного транспорта построена на передаче полномочий по принятию решений и ответственности за них на уровень самостоятельно действующих предприятий по выполнению грузовых перевозок, пассажирских перевозок дальних сообщений, региональных пассажирских перевозок, а также инфраструктуры, станций технического обслуживания, оказывающих транспортные услуги в рамках железнодорожного холдинга Deutsche Beteiligungs AG (DBAG). Развитие проектов интермодальных транспортных систем с приобретением холдингом логистической компании Stinnes AG, накопленный опыт и современные технологии компании DB International GmbH в сфере объединения в общегосударственную сеть разных видов транспорта, существенно улучшило экономическое положение страны.

В США, к примеру, высокая конкурентная среда среди нескольких вертикально интегрированных компаний по грузоперевозкам со своими инфраструктурами и отдельной компанией по перевозке пассажиров, заставляет снижать себестоимость перевозок за счет внедрения ряда ноу-хау в содержание инфраструктуры и организации перевозочного процесса. Расширяющиеся мультимодальные перевозки, отлаженная система взаимодействия соседних дорог по продвижению грузов, использованию подвижного состава и взаиморасчетам, обеспечивает американским железным дорогам постоянно возрастающий доход. Железные дороги США добились наивысшей в мире производительности труда при наименьшей в мире численности персонала на 1 км эксплуатационной длины путей (менее одного работающего на 1 км) [2].

Безусловно, прямое копирование «чужих» реформ и технологий, без учета географического положения России, уровня развитости экономики, политических, социальных и других факторов, невозможно спроецировать на нашу систему хозяйствования. Однако, опыт зарубежных стран необходимо использовать в отдельных секторах управления и качества, модернизируя под особенности Российской Федерации.

В настоящее время в области реформирования российской транспортной отрасли стратегическую направленность имеет развитие логистического бизнеса в ключе формирования инфраструктурных возможностей для оказания высоко интегрированных

комплексных транспортно-логистических услуг (ТЛУ). Речь идет о строительстве новых дорожных магистралей, включая высокоскоростные, рассматриваются такие глобальные проекты, как «Великий шелковый путь», «Бесшовная Азия», «Большой Меконг», «Дели–Мумбай», «Северная хорда» (в Индии), объекты Трансъевропейской транспортной сети (проект TEN-T), Трансиб-2 с выходом железнодорожной сети к Берингову проливу. Кроме того, в рамках расширения международных грузоперевозок, на стадии реализации находится проект БАМ-2, запущенный в июле 2014 года, способствующий комплексному развитию Дальнего Востока и Восточной Сибири [1].

Большое значение в развитии транспортно-логистической инфраструктуры страны играет создание комплекса мультимодальных терминально-логистических центров (ТЛЦ). В таких центрах осуществляется централизация грузовой работы, которая оказывает существенное влияние на структуру грузооборота и распределения нагрузки на прилегающую транспортную сеть. Строительство ТЛЦ необходимо на всей сети железных дорог в крупных транспортных узлах, морских и речных портах. Особенное значение в выборе территориального расположения играет удаление и связь ТЛЦ с крупными транспортными артериями — такими как международные транспортные коридоры с большими объемами перевозок. Терминально-логистические центры связывают множественные грузопотоки и распределяют их на транспортную инфраструктуру различных видов транспорта. Использование современных высоких технологий в обработке и распределении грузов, в телекоммуникационной сфере и менеджменте, открытость и мультимодальность ТЛЦ позволяют находить наиболее рациональные и эффективные способы взаимодействия участников логистического процесса в области транспортировки товаров.

Транспортной стратегией 2030 в рамках реализации этого проекта предусматривается:

- строительство более 50 крупных ТЛЦ (включая «сухие» порты на Дальнем Востоке, Балтике, Азовско-Черноморском регионе и др.);
- комплексная реконструкция 60 крупных железнодорожных грузовых дворов;
- модернизация широкого круга объектов технологического комплекса, подъемно-транспортного оборудования около 400 грузовых дворов;
- реконструкция путевого развития на подходах к терминалам, а также в транспортном узле в целом.

Финансовый расчет эффективности бизнеса каждого логистического оператора, работающего в рамках данного комплекса, при проектировании мультимодальных логистических центров, позволит повысить достоверность расчетов по инвестиционной привлекательности таких центров.

Синергетического эффекта развития транспортно-логистического бизнеса, а в следствие и экономики страны в целом, можно добиться в частности модернизацией инфраструктуры в процессе комплексного развития рынка транспортно-логистических услуг.

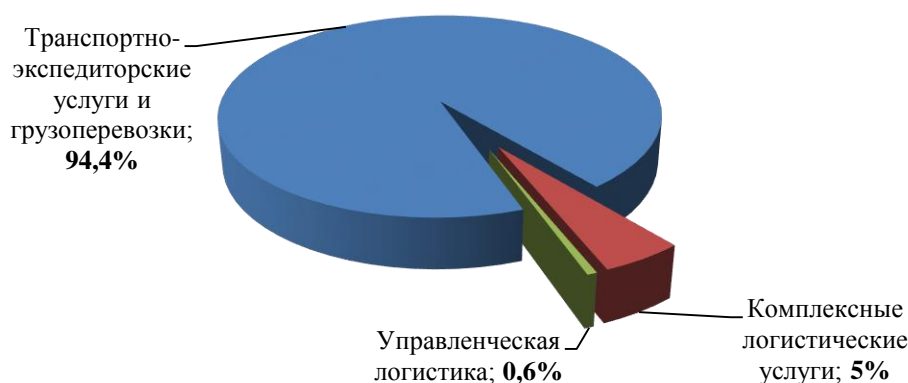
Основными факторами, определяющими спрос на комплексные ТЛУ являются:

- динамика мировой экономики и международного товарообмена;
- глобализация грузопотоков и усложнение схем доставки;
- потребности в оптимизации расходов, связанные с высокими логистическими издержками;
- повышение конкурентоспособности компаний (как поставщиков, так и потребителей), концентрирующих бизнес на своих ключевых компетенциях.

Основными сегментами рынка ТЛУ, согласно классификации, принятой в Европе, выступают:

1. транспортно-экспедиторские услуги, включая грузоперевозки;
2. комплексные логистические услуги, в том числе услуги по хранению и дистрибуции товаров;
3. управленческая логистика, включающая услуги по оптимизации логистических бизнес-процессов.

Структура рынка ТЛУ в процентном соотношении представлена на рисунке ниже.



*Рисунок. Структура российского рынка транспортно-логистической услуг (составлено автором)*

В структуре мирового рынка транспортно-логистических услуг, по состоянию на 2014 год, около 55% приходится на транспортно-экспедиторские услуги, при этом их доля под влиянием замедления темпов роста международного грузооборота снижается. Комплексные логистические решения составляют порядка 27% оборота рынка, растет доля управленческих услуг – 18% [5].

Россия входит в число стран с высоким уровнем логистических затрат, что отрицательно влияет на эффективность производства и торговли, снижает конкурентоспособность компаний и страны в целом. В валовом внутреннем продукте (ВВП) Российской Федерации доля логистических издержек доходит до 19%, тогда как в Китае составляет 18,0%, в США – 8,5%, в Европе около 9,2%.

Высокий уровень логистических затрат в РФ определяют такие факторы, как территориальная неравномерность и недостаточное развитие транспортной инфраструктуры (в том числе наличие «узких» мест на стыках отдельных видов транспорта, где пропускная способность исчерпана), моральный и материальный износ транспортной инфраструктуры и подвижного состава, неэффективность организации транспортно-логистической системы страны в целом.

Основная часть российских услуг в сфере перевозок и хранения грузов, а также управления запасами и цепочками поставок, выполняется собственными транспортно-логистическими службами предприятий-производителей, дистрибьюторов или ретейлеров (ими производится около 68% от всего объема логистических операций), в то время как мировая тенденция рынка ТЛУ демонстрирует доминантным направлением долю логистического аутсорсинга, на которую приходится порядка 55% объема мирового транспортно-логистического рынка. При этом лидером выступает США – 81%, средний

европейский показатель – 65%, на Китай приходится 49%, а в России доля логистического аутсорсинга составляет около 39% от общего объема транспортно-логистического рынка [5].

3PL-услуги – это комплексные логистические услуги, оказываемые стороной-посредником участникам цепочки распределения. 3PL-провайдеры («операторы третьей стороны») – это организации, оказывающие для клиента комплексный логистический сервис, состоящий из совокупности транспортно-экспедиторских услуг и услуг добавленной стоимости (погрузка/выгрузка, комплектация товаров, управление грузопотоками в цепи товародвижения, складские, маркетинговые, финансовые, информационные услуги). К таким фирмам обращаются, когда есть потребность в логистическом аутсорсинге по передаче части или всех логистических функций. Логистический провайдер, предоставляя комплексное обслуживание, становится тесно интегрированным партнером заказчика и обеспечивает функционирование и контроль важнейших частей цепи распределения компании. Закрепляются отношения таких провайдеров с клиентом зачастую средне- и долгосрочными контрактами, учитывая материальную ответственность посредников за качество обслуживания определенных звеньев логистической цепи, что обуславливает индивидуальный подход логистического сервиса и оказывает благотворное влияние на рынок контрактной логистики в целом.

К 3PL-провайдерам, способным предоставлять комплексные услуги (в том числе с высокой добавленной стоимостью), можно отнести порядка 60 российских компаний (включая федеральных и региональных логистических операторов) и 40 западных компаний. Доля комплексных логистических услуг (3PL) составляет порядка 8% оборота российского рынка ТЛУ (учитывая доходы от грузоперевозок привлеченных компаний), в то время как страны Евросоюза демонстрируют аналогичный показатель на уровне 19%.

Существенную долю (до 30%) логистические провайдеры удерживают на рынке складских и управленческих услуг, оказываемых на складах классов «А» и «В». Наиболее востребованные 3PL-услуги остаются в сегменте обслуживания импортных грузопотоков, а также недовольственных торговых сетей.

На российском рынке ТЛУ преобладают 2PL-услуги (грузоперевозки, экспедирование, прямая аренда складов), что обуславливает в структуре производства и организации грузопотоков сырьевых товаров (полезных ископаемых – руд, минеральных удобрений, каменного угля, углеводородов, леса и пиломатериалов). Доставка таких грузов осуществляется главным образом железнодорожным транспортом в рамках договоров с транспортно-экспедиционными компаниями или компаниями-перевозчиками (преимущественно с ОАО «РЖД» и ее дочерними компаниями, в меньшей степени с независимыми перевозчиками – собственниками подвижного состава) при минимальной экспедиторской наценке.

При некотором удовлетворении тарифами на перевозку, все большее количество клиентов отмечают неудовлетворительное качество услуг железнодорожного транспорта. Многие поставщики, имея возможность «пересесть» на альтернативные виды транспорта, уходят с железных дорог в основном на автомобильные перевозки. Встает обоснованный вопрос повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, как стратегического партнера грузообразующих компаний. Без его усовершенствования и дальнейшего реформирования невозможно удовлетворить возрастающую потребность по обеспечению перевозок массовых транзитных и экспортных грузов. Необходимо увеличение эффективности производственной системы холдинга ОАО «РЖД», решающие проблемы согласованности экономических интересов структурных подразделений и филиалов [3], совершенствование системы управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок, повышение качества и безопасности обслуживания, путем привлечения

дополнительных средств (включая интеллектуальные) в части развития инфраструктуры, окупаемости инвестиционных проектов, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства [4].

На пути интеграции страны в международное пространство, примером может служить созданное в 2014 году в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП) Акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) с участием России, Белоруссии и Казахстана. Первостепенной задачей создания ОТЛК является «раскрытие транзитного потенциала Таможенного союза по маршруту Китай – Европа и формирование нового конкурентоспособного глобального транспортного коридора для обслуживания, растущего контейнеропотока, направляемого из Западного Китая в Центральную и Восточную Европу». К примеру, если в 2011 году сухопутный транзит из Китая составлял лишь 14 контейнерных поездов по одному возможному направлению Чунцин–Дуйсбург, то в 2014-м количество отправляемых составов возросло до 228, причем двигались они разным маршрутам. Перспективный прогноз предполагает, что синергетический эффект от деятельности ОТЛК за счет дополнительной загрузки смежных отраслей в будущем 7–10 лет может внести в ВВП трех стран ЕЭП порядка 11 млрд. долларов и обеспечить создание 43000 новых рабочих мест, в том числе в ВВП РФ – 5 млрд. долларов и свыше 17 тыс. рабочих мест [1].

Таким образом, несмотря на снижения темпов роста экономики и политическую обстановку, кризис нужно преодолевать, грамотно расставив приоритеты. Начало положено, хоть и небольшими шагами, но российские компании, вслед за международными тенденциями, совершенствуют рынок транспортно-логистических услуг – создаются новые компании по предоставлению 3PL-услуг, модернизируется и отстраивается транспортная инфраструктура, в следствие чего вовлекаются смежные отрасли в формирование спроса и привлечение инвестиций в инновационные проекты, расширяется международное присутствие и реализуется транзитный потенциал страны. Взятый курс на развитие Азиатско-Тихоокеанских отношений открывает новые возможности сотрудничества и укрепления позиций России в мире. Успешная реализация начатых проектов, движение в «нужном» русле, приведет к глобальной конкурентоспособности российских компаний в рамках интеграции усилий многих стран по созданию трансконтинентальных транспортных коридоров.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Терешина Н.П. Базис экономики – интегрированный транспорт / Соискатель – приложение к журналу Мир Транспорта. 2015. №2. С. 6–12.
2. Рачек С.В. Зарубежный опыт реформирования железных дорог / Известия УрГЭУ. 2013. №6 (50). С. 62–66.
3. Бельский А.Ю., Радченко В.И., Рачек С.В. Согласование экономических интересов участников корпоративной интеграции // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2012. №47 (11).
4. Радченко В.И., Рачек С.В., Бельский А.Ю. Методология согласования управленческих решений // Экономика железных дорог. 2012, №3. С. 97–103.
5. Симонова Л. Рынок ТЛУ в условиях экономической рецессии: прогноз до 2017 г. // VI Гайдаровский форум – 2015 «Россия и мир: новый вектор»: мат. междунар. науч.- практ. конф. М: РАНХиГС, 2015. С. 10.
6. Мамаев Э.А., Чеботарева Е.А. Логистические провайдеры в транспортной системе: учеб. пособ. Ростов н/Д.: Рост. гос. ун-т путей сообщения, 2011. 123 с.
7. Аникин Б.А., Рудая И.Л. Аутсорсинг и аутстаффинг: высокие технологии менеджмента: учеб. пособ. 2-е изд. М.: ИНФРА-М, 2011. 320 с.
8. Транспортный маркетинг: учебник / В.Г. Галабурда., Г.В. Бубнова, Е.А. Иванова, Ю.И. Соколов, А.В. Стрельцов. М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. 452 с.
9. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики: Учебник. М.: ИНФРА-М, 2008. 528 с.
10. Дыбская В.В. Логистика складирования: Учебник. М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. 559 с.

**Gornova Liubov Anatolyevna**

The Ural state university of railway transport, Russia, Ekaterinburg  
E-mail: [lagornova@yandex.ru](mailto:lagornova@yandex.ru)

**Konischeva Ekaterina Vladislavovna**

The Ural state university of railway transport, Russia, Ekaterinburg  
E-mail: [evkonysheva@mail.ru](mailto:evkonysheva@mail.ru)

## **Complex provision of transport and logistic services in the context of world transport integration**

**Abstract.** Due to the process of globalization, production processes integration and distribution in global economy, taking into account that Russia has joined the World Trade Organization, the principal aim for the country development shall be increase of competitiveness and efficiency of all branches of national economy.

The world tendency of commodity exchanges growth defines the necessity of enhancement of transportation techniques and relevant logistic services provision. The transfer of a part or entire set of cargo delivery functions from manufacturers (cargo shippers) to specialized companies (logistic providers) is a modern, economically efficient way of logistic network interaction. A complex approach to provision of transport and freight forwarding, warehousing, financial, organizational, informational services assures competitive advantages of third-party logistics providers in comparison to focused specialization companies. Time release, cost saving, logistic cost reduction enforce competitiveness of both suppliers and customers using logistics outsourcing services.

This article presents a review of the current state of transport and logistics services market, analyses international experience of multimodal transportation use. Data supporting relevance and practicability of complex development of transport industry in Russia, including transport infrastructure modernization, is presented in the article. Issues and perspective directions of current transit potential implementation of the country are considered in the article.

**Keywords:** transportation and logistics services; multimodal terminal and logistics centers; economic efficiency; integration; third-party logistics provider; logistic outsourcing; transit potential; railway transport; cargo traffic organisation; competitiveness



## REFERENCES

1. Tereshina N.P. Bazis ekonomiki – integrirovanny transport / Soiskatel' – prilozhenie k zhurnalu Mir Transporta. 2015. №2. S. 6–12.
2. Rachek S.V. Zarubezhnyy opyt reformirovaniya zheleznykh dorog / Izvestiya UrGEU. 2013. №6 (50). S. 62–66.
3. Bel'skiy A.Yu., Radchenko V.I., Rachek S.V. Soglasovanie ekonomicheskikh interesov uchastnikov korporativnoy integratsii // Upravlenie ekonomicheskimi sistemami: elektronnyy nauchnyy zhurnal. 2012. №47 (11).
4. Radchenko V.I., Rachek S.V., Bel'skiy A.Yu. Metodologiya soglasovaniya upravlencheskikh resheniy // Ekonomika zheleznykh dorog. 2012, №3. S. 97–103.
5. Simonova L. Rynok TLU v usloviyakh ekonomicheskoy retsessii: prognoz do 2017 g. // VI Gaydarovskiy forum – 2015 «Rossiya i mir: novyy vektor»: mat. mezhdunar. nauch.- prakt. konf. M: RANKhiGS, 2015. S. 10.
6. Mamaev E.A., Chebotareva E.A. Logisticheskie provaydery v transportnoy sisteme: ucheb. posob. Rostov n/D.: Rost. gos. un-t putey soobshcheniya, 2011. 123 s.
7. Anikin B.A., Rudaya I.L. Outsorsing i autstaffing: vysokie tekhnologii menedzhmenta: ucheb. posob. 2-e izd. M.: INFRA-M, 2011. 320 s.
8. Transportnyy marketing: uchebnik / V.G. Galaburda., G.V. Bubnova, E.A. Ivanova, Yu.I. Sokolov, A.V. Strel'tsov. M.: FGOU «Uchebno-metodicheskiy tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte», 2011. 452 s.
9. Moiseeva N.K. Ekonomicheskie osnovy logistiki: Uchebnik. M.: INFRA-M, 2008. 528 s.
10. Dybskaya V.V. Logistika skladirovaniya: Uchebnik. M.: NITs INFRA-M, 2014. 559 s.