



Рынок услуг как платформа интеграции логистических компаний



Оксана ФРЕЙДМАН

Oksana A. FREIDMAN

Service Market as an Integration Platform for Logistics Companies

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 97)

В условиях неопределённости и риска рыночных процессов возрастает потребность в объединении усилий их участников, укреплении межтерриториальных и межотраслевых связей. На рынке транспортно-логистических услуг интеграция сопровождается созданием логистических кластеров и инвестированием в совместные проекты объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

Актуальность исследования рынка транспортно-логистического бизнеса обусловлена необходимостью улучшения координации деятельности компаний-контрагентов и разработки кластерных стратегий их развития, использующих возможности виртуальной сети. Автор развивает предложенные подходы на примере Иркутской области.

Ключевые слова: рынок перевозок, мезологистическая система, транспортно-логистическая инфраструктура, потенциал логистики, транспортно-логистический бизнес, межсистемная интеграция, протокластер, виртуальная сеть.

Фрейдман Оксана Анатольевна – кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник управления научно-исследовательской работой Иркутского государственного университета путей сообщения, Иркутск, Россия.

В рамках формирования и модификации мезологистической системы ОАО «РЖД» на региональном уровне возникает потребность в проведении исследования рынков транспортно-логистического бизнеса.

В Иркутской области такого рода исследование проводилось в 2012–2015 гг. и называлось оно «Методология управления мезологистическими системами: кластерный подход».

Цель его заключалась в выявлении перспектив формирования мезологистического объединения территориального отделения ОАО «РЖД» – Восточно-Сибирской железной дороги (далее ВСЖД) с субъектами рынка транспортно-логистических услуг (далее ТЛУ).

В качестве базовых направлений исследования рассматривались: сбор, обработка и анализ информации, используемой для отбора субъектов рынка ТЛУ, в перспективе готовых войти в состав управляющего центра мезологистической системы – протокластера логистических операторов, а также выявление проблемных участков деятельности на уровне микрологистических систем – транспортно-экспедиционных и логистических компаний.

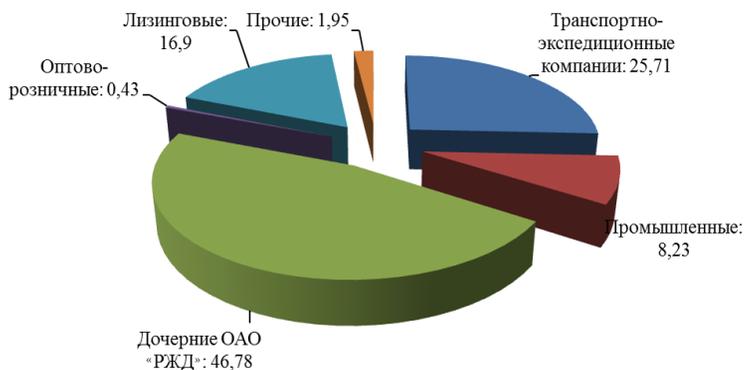


Рис. 1. Структура объёма перевозок участников рынка транспортно-логистических услуг в системе интеграции с ВСЖД-филиалом ОАО «РЖД», по данным 2015 года (О. А. Фрейдман) [2], в %.

В ходе работы ставились следующие задачи:

1) получить сводку данных по рынку компаний, предоставляющих транспортно-экспедиционные и логистические услуги, на основе официального реестра области;

2) организовать интервьюирование менеджеров компаний и систематизировать его результаты;

3) сгруппировать и сегментировать компании, постоянно контактирующие по роду своей деятельности с ВСЖД, по критериям полноты логистической деятельности и уровня сетевого взаимодействия (необходимо отметить, что методология сегментирования является авторской и ранее освещалась в научных статьях [1]).

По данным регионального реестра компаний, оказывающих транспортно-экспедиционные и логистические услуги на территории Иркутска и области, оказалось 278.

Однако интервьюирование, которое проводилось посредством телефонного опроса и личных встреч с представителями компаний, выявило определенные несоответствия:

- наличие двойных записей в базе данных логистических провайдеров, обусловленных повтором регистрации компаний по различным видам транспортно-экспедиционных услуг;

- наличие ошибок в регистрации компаний (некоторые организации в действительности не осуществляют логистическую деятельность);

- отсутствие некоторых компаний на рынке в момент исследования.

В результате реально была обследована 81 компания. Из их числа имеют ежегодные контракты с ВСЖД – 24 компании, часть из которых является ее дочерними обществами. При этом нужно подчеркнуть тот факт, что в системе регистрации присутствуют не все компании города, в частности, в ней не отражены крупные федеральные логистические провайдеры, действующие в России и за рубежом. В программу исследования не были включены транспортные компании государственного уровня, так как целью начатой работы была модификация мезологистической системы ОАО «РЖД» в рамках ее территориальных подразделений.

В ходе исследования нами выявлено, что крупные оптово-розничные сетевые компании не заинтересованы в интеграции в системный кластер в силу своей самостоятельности и наличия собственного автопарка.

Изучение организационно-правовых форм компаний-операторов позволило сделать вывод о преобладании обществ с ограниченной ответственностью и наибольшем распространении линейно-функциональной организационной структуры. Анализ организационно-правовых форм и организационных структур проводился с целью выявления возможностей и перспектив объединения подразделений субъектов рынка транспортно-логистического бизнеса в структуре кластера при возможном поглощении.

Весь спектр компаний, взаимодействующих с ВСЖД, был разделен по основ-



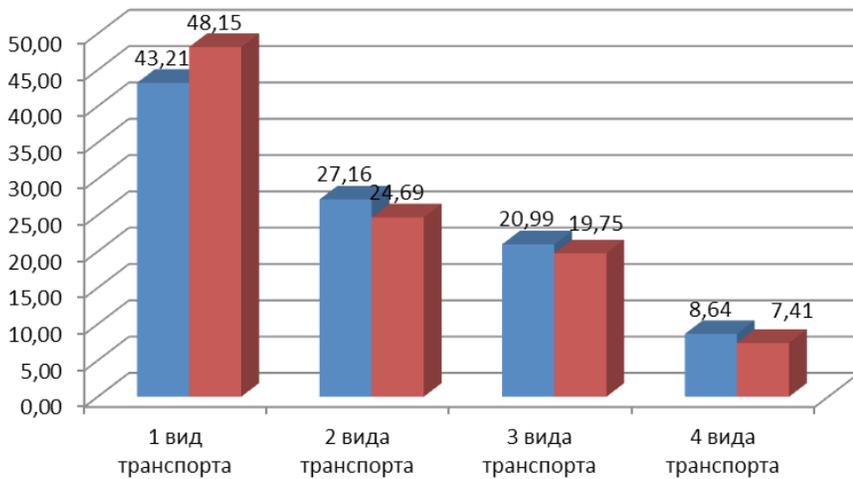


Рис. 2. Распределение транспортно-экспедиторских и логистических компаний по количеству видов используемого транспорта, по данным опроса компаний 2014–2015 гг., в %.

Таблица 1

Структура использования различных видов транспорта в ТЛК в 2012–2015 годы¹ (в %)

№ п/п	Вид транспорта	Годы			
		2012	2013	2014	2015
1	Авиатранспорт	10,28	17,23	32,09	30,12
2	Железнодорожный транспорт	54,23	66,28	76,54	72,15
3	Водный	9,34	14,18	20,09	22,3
4	Автомобильный	55,14	58,26	59,25	63,5

ным видам деятельности и с учетом принадлежности к ОАО «РЖД» на следующие группы: транспортно-экспедиционные компании свободного рынка; лизинговые компании; дочерние транспортно-экспедиционные и логистические компании ОАО «РЖД»; оптово-розничные компании, прочие¹. Доля каждого типа компаний в объеме отправок грузов представлена на рис. 1 [3].

Наиболее популярной из полного комплекса ТЛУ является услуга транспортировки и экспедирования грузов, которая составляет 95,06%, а среди компаний, ежегодно и регулярно контактирующих с ВСЖД, – 87,5%.

В ходе проведения опроса было выявлено, что большинство компаний оказывают транспортно-логистические услуги одним видом транспорта, это либо железнодорожный, либо автомобильный транспорт (рис. 2).

Вместе с тем учитывая, что 57% компаний имеют все для доставки грузов двумя и более видами транспорта, организация мультимодальной и комбинированной перевозки в перспективе возможна в таком же объеме.

Следует отметить, что суммарный показатель использования парка не равен 100%, поскольку компании используют одновременно несколько видов транспорта. Таблица 1 показывает стабильный спрос на услуги автомобильного транспорта и увеличение числа заказов на организацию цепи поставок с включением железнодорожной перевозки: за три года они были темой 22,31% обращений. Однако вследствие того, что коммерческая информация остается закрытой для исследования, оценить динамику объемов отправок грузов различными видами транспорта и по направлениям перевозок не представляется возможным. Между тем, такая оценка позволила бы наиболее корректно осуществлять инвестирование

¹ По данным опроса транспортно-логистических операторов Иркутской области.



Рис. 3. Структура направлений перевозок на рынке ТЛУ Иркутской области в 2012–2015 гг., в %.

проектов, рассчитанных на совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры территории с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

Анализ свидетельствует, что компаний, предоставляющих полный или приближенный к нему комплекс услуг, – немного. Наибольшую долю на рынке занимают транспортно-экспедиционные и связанные с ними услуги, которые осуществляются в 95,6% случаев, причем чаще всего – это оформление документации (85,19%). В то же время операции по складированию и предоставлению арендных складских площадей реализуются в 60,49% случаев, хранение и обработку грузов ведут только 48,15% логистических операторов.

Реальное управление цепями поставок берут на себя 29,63% операторов. Учитывая тот факт, что в предыдущие годы данный показатель был ниже как в России, так и в Иркутской области, можно полагать, что есть предпосылки наращивать качество услуг, а равно и технические возможности участников рынка. Кроме того, рост показателя позволяет предполагать и рост информационной оснащенности логистических операторов. При этом доля непосредственно готовых осуществлять информационное обслуживание клиентов среди них явно ниже – 13,58%.

Анализ направлений перевозок и территории оказания услуг дает основание

сделать вывод об увеличении удельного веса перевозок на средние и дальние расстояния в общем объеме поставок. Параллельно наблюдается рост доли международных перевозок и отправок за пределы Сибирского федерального округа за последние три года. Правда, при ответе на вопрос о направлениях перевозки некоторые представители компаний ограничились вариантом «по России», не конкретизируя маршруты грузов, что можно понимать лишь как само наличие возможности осуществлять такие отправки.

На рис. 3 отображена динамика перевозок по направлениям в период 2012–2015 годов.

Как видно из представленной гистограммы, наибольшую долю составляют перевозки по территории России и поставки по региону (СФО). Этот факт подтверждается направлениями перевозок и пунктами доставки, указанными логистическими и транспортными операторами в ходе опроса. Несмотря на то, что среди пунктов доставки присутствуют страны дальнего зарубежья, интервьюеры отмечают, что подобные маршруты (например, в Южную Америку, США, Канаду) являются единичными, разовыми. Преобладающее направление в международных перевозках имеют страны Юго-Восточной Азии.

Присутствие международных перевозок свидетельствует о необходимости включения в состав инфраструктуры проектируе-



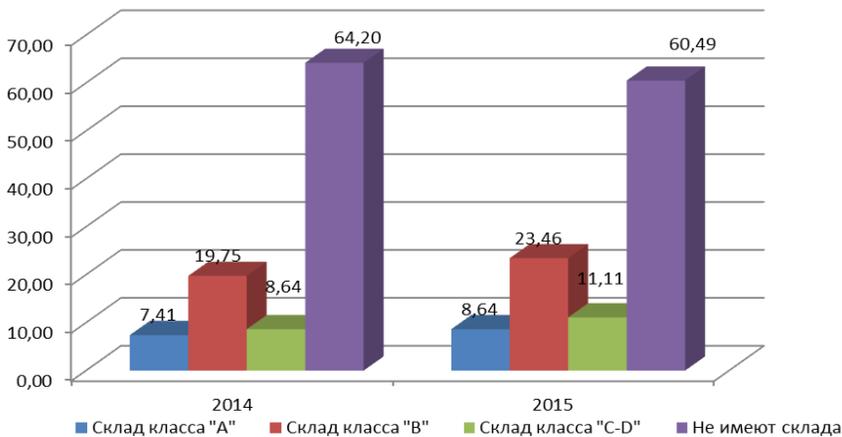


Рис. 4. Структура складских площадей на рынке транспортно-экспедиционных компаний и логистических операторов Иркутска и области в 2014–2015 гг., в %.

мой мезологистической системы модуля по оформлению таможенных операций, так как доля заграничных маршрутов существенна и в ближайшей перспективе Иркутский кластер может быть позиционирован как трансграничный.

Необходимо отметить, что с 2015 года отправки грузов на территорию Республики Крым перестали считаться зарубежными, поэтому структура отправок изменилась и сравнение представляется возможным провести только по результатам 2016 года. Сложившаяся политическая ситуация также повлияла на формирование структуры и объема перевозимых грузов, сократилось число отправок в страны Западной Европы, Турцию и Украину.

Анализ структуры перевозимых грузов говорит о преобладании среди транспортно-логистических операторов продуктов питания и сборных грузов. Перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом на средние и дальние расстояния, а также в совокупности за период с 2012 по 2015 год составляли: 2012 – 83,64%, 2013 – 63,41%, 2014 – 82,72%, 2015 – 84,23%.

Исследование состояния складской инфраструктуры на рынке ТЛУ свидетельствует о низкой доле оснащённости площадями для хранения, складирования и грузовых работ как у логистических операторов, так и у транспортно-экспедиционных компаний. Данные о предоставлении услуг в этом секторе подтверждают выявленный аналитиками недостаточный уровень. Так, операции по складированию готовы осу-

ществлять только 49 компаний (60,04%), услуги по хранению оказывают 39 компаний (48,15%), услуги по комплектации, упаковке и переупаковке грузов предоставляют 22 компании (27,16%). Транспортно-экспедиционные компании и логистические операторы порой обладают площадками для перевалки и складирования грузов, однако условий для хранения большинства их видов у них недостаточно (или нет такой необходимости). Увеличивать же объёмы обслуживания грузов не позволяет дефицит технических средств.

Интервьюерами была определена структура складских помещений по трем классам складов («А» и «В» в совокупности, «С», «Д»). Выводы о дифференциации складов по классам «А» и «В» сделаны исходя из анализа программных документов, информации сайтов и личного описания участниками опросов оснащённости и размеров складских помещений.

На рис. 4 представлена структура складских помещений на рынке ТЛУ.

Отсутствие складских площадей в большей степени наблюдается у транспортно-экспедиционных компаний, которые в своем большинстве стремятся осуществлять прямую поставку, максимально сокращая складские операции.

В то же время у ряда логистических операторов есть складские помещения в городах Иркутской области, или же, являясь сетевыми операторами, они имеют возможность размещать грузы на складах сети в других регионах и за рубежом. Среди таких

Таблица 2

Результаты ответов на вопрос о возможности сотрудничества компаний в рамках ВСТЛК

Варианты ответов	Количество компаний, ед.	Удельный вес, %
Да, готовы сотрудничать	30	37,04
Нет, не готовы	22	27,16
Не готовы ответить сейчас	17	20,99
Другое	12	14,81
Итого	81	100,00

Таблица 3

Матрица кластеризации транспортных и логистических провайдеров на основе признаков полноты логистической деятельности и уровня сетевой интеграции

K _{лог} – полнота логистической деятельности		Значение интервала 0,7–1	Значение интервала 0,33–0,7	Значение интервала до 0,33
K _{сет} – сетевая интеграция		Высокая	средняя	низкая
Значение интервала 0,7–1	высокая	ВВ – сетевые, компании 0	СВ – сетевая федеральная компания 1	НВ – закрытая зона
Значение интервала 0,33–0,7	умеренная	ВУ – транспортно-логистические компании («старый рынок») 3	СУ – развитые региональные транспортные компании 7	НУ – закрытая зона
Значение интервала до 0,33	низкая	ВН – локальные транспортно-экспедиционные компании 2	СН – «молодые» региональные компании 6	НН – логистическая компания – «новичок рынка» 1

компаний можно отметить ООО «Азия-Импорт», «Альтек», «Байкал-транзит-континент», «Движение», «Деловое мнение». Кроме того, есть компании федерального и международного уровня, готовые осуществлять складские операции на территориях, смежных с Иркутской областью: «Рору Express», «DHL», «Dimex», «Карго-Сервис», «Дальневосточная транспортная компания».

Мониторинг поставок на территории России способны сегодня вести «Трансконтейнер», «Востсибтранс», «Байкал-Сиб», «Байкалтрансгруппа», «Байкальский курьер», а также «Иркутская региональная транспортная компания», «Иркутсктранс-сервис», «Иртрансвосток», «ИРТЭК», «Автотрейдинг».

Структура ответов на вопрос о целесообразности и готовности к объединению в виртуальный сетевой транспортно-логистический кластер (ВСТЛК) с целью наиболее эффективного использования информации, повышения материального технического оснащения и увеличения скорости поставок отражена в таблице 2.

Положительные ответы даны преимущественно компаниями, использующими

в процессе перевозок автомобильный и железнодорожный транспорт, не имеющими собственных площадей для складирования, хранения и грузопереработки. Представители этих компаний считают, что участие в кластере даст возможность повысить конкурентоспособность за счёт расширения спектра перевозимых грузов и укрепления сотрудничества со структурами ОАО «РЖД» и ОАО «Аэропорт Иркутска», а также совместного строительства и использования площадей складских терминалов.

Представители компаний, давшие отрицательный ответ, пояснили, что не видят для себя возможностей роста и выгоды при участии в кластере, либо ограничены условиями вышестоящей компании и фактически являются ее филиалами.

Респонденты, давшие неопределенные ответы, нуждаются в уточнениях о роли своего участия в кластере, а также о возможностях роста их конкурентоспособности, вариантах государственной и региональной поддержки. Дальнейшее сегментирование по методу иерархий Салаи проводилось только среди тех компаний, которые сохраняли отношения с ВСЖД на протяжении



последних трёх лет, то есть обладали более высоким уровнем надежности. Таких компаний было выделено 24 единицы [3].

Проведение исследования и распределение компаний операторов на группы по признаку полноты их логистической деятельности и уровню сетевой интеграции позволили сегментировать рынок транспортно-логистических посредников, как это показано в таблице 3.

Как видно из представленной матрицы сегментов, рынок транспортно-логистических услуг в поле интеграции территориальных отделений ОАО «РЖД» нельзя охарактеризовать как развитый. Отсюда и проблемы с доставкой «от двери до двери» и качеством логистических услуг.

ВЫВОДЫ

Из сделанного анализа следует, что требуется расширение непосредственного партнерского поля ВСЖД, что приведет к синергии, которая способна дать:

- сокращение стоимости перевозки грузов за счёт оформления железнодорожной перевозки у грузоотправителей;
- сокращение региональных затрат на ремонт и реконструкцию автодорожного полотна за счёт переключения с автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт;
- увеличение состава клиентов ОАО «РЖД» в регионах и рост прибыли за счёт транспортировки грузов;
- рост качества транспортно-логистических услуг в границах территориальных филиалов ОАО «РЖД».

Следует также акцентировать внимание на необходимости формирования транспортно-логистического кластера, основанного на интеграции сетевых и несетевых транспортно-экспедиционных компаний в области железнодорожного и автомобильного транспорта, а также целесообразности привлечения в кластер сетевых логистических провайдеров, что позволит обеспечить повышение уровня качества транспортно-логистических услуг в регионе и за его пределами.

Проектирование сетевого транспортно-логистического кластера предстоит начать

с регионального информационного центра и концентрации инвестиций на создании программ информационной поддержки логистических процессов и централизованном решении задачи выбора посредника и организации цепи поставок для каждой предстоящей сделки. Внедрение информационных технологий в систему взаимосвязей контрагентов даст снижение капитальных затрат на начальном этапе кластеризации, а также сократит транзакционные издержки. При этом самоорганизованная система получит необходимые виртуальные связи.

Отдельного внимания требует формирование заинтересованности компаний в реализации кластерного проекта в форме партнерства государства и частного бизнеса, ибо это может стать одним из основных мотивирующих условий сотрудничества.

ЛИТЕРАТУРА

1. Фрейдман О. А. Процесс проектирования логистического кластера на основе проблемно-ориентированного подхода и метода аналогий // Известия Волгоградского государственного технического университета. — 2014. — № 3. — С. 127–134.
2. Отчет по объемам перевозок Восточно-Сибирского центра фирменного транспортного обслуживания за период 2012–2015 гг.
3. Миротин Л. Б., Ларин О. Н. Интергрированная модель транспортной системы регионов Российской Федерации // Транспорт: наука, техника, управление. — 2008. — № 1. — С. 25–27.
4. Вакуленко С. П., Ларин О. Н., Лёвин С. Б. Теоретические аспекты механизмов взаимодействия в транспортных системах // Мир транспорта. — 2014. — № 6. — С. 14–27.
5. Елисеев С. Ю., Шатохин А. А. Логистические принципы и бизнес-взаимодействие операторов и грузовладельцев // Мир транспорта. — 2015. — № 5. — С. 100–113.
6. Фрейдман О. А. Анализ логистического потенциала региона. — Иркутск: ИрГУПС, 2013. — 164 с.
7. Пятаев М. В. Оценка эффективности формирования региональных транспортно-логистических кластеров (на примере Новосибирской области) / Дис... канд. экон. наук. — Новосибирск, 2010. — 179 с.
8. Балалаев А. С., Елисеев С. Ю. Логистические центры в системе мультимодальных перевозок: Учеб. пособие. — Хабаровск: ДВГУПС, 2008. — 132 с.
9. Резер С. М. Логистика экспедирования грузовых перевозок. — М.: ВИНТИ РАН, 2002. — 472 с.
10. Сольская И. Ю., Фрейдман О. А. Исследование рынка специалистов по логистике // Мир транспорта. — 2016. — № 1. — С. 236–244.
11. Назаренко В. М., Назаренко К. С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. — М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. — 512 с.

Координаты автора: **Фрейдман О. А.** – oksana-frey@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 17.03.2015, актуализирована 14.04.2016, принята к публикации 15.04.2016.