

## Институциональная эластичность формационной структуры логистического рынка России в контексте влияния кризисных тенденций развития

© 2014 Михайлюк Михаил Владимирович

кандидат экономических наук

Ростовский государственный университет путей сообщения  
344038, г. Ростов-на-Дону, пл. Ростовского Стрелкового Полка  
Народного Ополчения, д. 2  
E-mail: Mihailuk.M@gmail.com

Проводится обоснование предпосылок, факторов, условий и специфики современной трансформации институциональной структуры логистического рынка в России, эмпирическая диагностика которых осуществляется на основе научно-практической проработки двух ключевых посылов. Первый - стационарная структура логистической отрасли в России и факторы ее имманентного формирования и развития в современной ретроспективе. Второй - предпосылки и факторы кризисного развития отечественной профессиональной логистики в современных условиях конъюнктурного ограничения драйверов роста отечественной экономики, санкционных ограничений, автономная антикризисная реструктуризация логистического бизнеса в 2015-2016 гг.

*Ключевые слова:* логистический рынок, спрос, предложение, аутсорсинг, транспортные услуги, 3PL-провайдер, производство, торговля.

В настоящее время трансформация товарного сектора экономики РФ сопровождается не менее серьезным и знаковым преобразованием остальных элементов его рыночной инфраструктуры, одним из которых является логистика.

Логистическая отрасль представляет собой производную от развития производственного бизнеса и торговли, системы товароснабжения внутреннего рынка и экспорта. Ее рост определяется интенсивностью преобразования экономических сфер воспроизводства и обращения, динамикой роста спроса и предложения в экономике и т.д. На рубеже веков мы наблюдаем более сложную трансформацию логистического бизнеса, который детерминирован не менее простыми процессами разноскоростного развития торговли и производства, расширения спроса на качественную логистику со стороны сетевой розницы и крупных дистрибуторов, зарубежных производственных компаний, выходящих на российский рынок и активно осваивающих стратегии рыночной, в том числе территориальной, экспансии. В связи с этим возникает ряд вопросов: как будет происходить дальнейшее развитие логистического рынка в стране? насколько он будет консолидирован? является ли вектор к консолидации операторов правильным? какие факторы определяют развитие логистического бизнеса в этом направлении?

В настоящее время «сектор транспортно-логистических услуг в России представлен боль-

шим количеством компаний среднего бизнеса, оказывающих традиционные услуги по перевозке и складской обработке грузов, а сектор комплексных логистических услуг (поле деятельности 3PL-провайдеров) на рынке представлен в основном ведущими международными компаниями<sup>1</sup>. То есть логистический рынок со стороны предложения отчетливо сегментирован. С одной стороны, это более мелкие компании, и не стоит преувеличивать их размер, ибо это имеет принципиальное значение для проводимого нами анализа. Речь идет о 80 % индивидуальных предпринимателей с собственным парком автомобилей от 1 до 5 машин. С другой - это качественный и комплексный логистический сервис. Он представлен немногочисленными крупными отечественными операторами и известными зарубежными компаниями<sup>2</sup>.

Очевидно, что технологический, инвестиционный, т.е. институциональный, разрыв между указанными сегментами велик, и переход первого сегмента во второй представляется крайне затруднительным. Не менее принципиальное значение имеют и факторы, которые работают или могут сработать на такой переход, простимулировать его.

Следует обратить внимание на тот факт, что эмпирическое вызревание крупных операторов до нынешнего размера и технологического уровня было вызвано расширением сетевых форм организации торгового бизнеса на внутреннем

рынке страны. Спрос со стороны сетевого ритейла подстегнул развитие профессиональной логистики, усиливая конкуренцию на рынке и потребность в повышении качества логистического сервиса. Не будет ошибкой признать, что именно этот масштабный по своим размерам спрос усилил сегментацию рынка. Он открыл дополнительные возможности для роста отдельных операторов и их отрыва от других участников бизнеса и не располагающих автономным инвестиционным ресурсом для этого, не имеющим доступа к длинным недорогим кредитам. Вполне обоснованным будет предположить, что дальнейший рост спроса на качественные логистические услуги будет лишь укреплять границу между сегментами, один из которых представлен ведущими логистическими операторами, другой – менее профессиональными в технологическом отношении узкоспециализированными логистическими операторами. Последние будут иметь неодинаковые возможности перехода к развитию 3PL-сервиса – к управлению товарными потоками по всему периметру цепочки поставок.

Оценивая потенциал роста логистического рынка в России, необходимо взглянуть на него с двух сторон.

С одной стороны, мы имеем рынок, который отличен от европейского прежде всего тем, что имеет по отношению к нему колоссальный потенциал догоняющего развития, ибо спрос на профессиональную логистику в России только зреет, и зреет несколько медленно, причиной чему конкретные факторы, которые мы рассмотрим ниже. Достаточно отметить, что по данным современных исследований, «доля логистического аутсорсинга в России оценивается всего в 20 %. При этом в развитых странах Запада значение этого показателя достигает 40-50 %»<sup>3</sup>. То есть российскому рынку есть куда расти. И главное здесь состоит в том, что ему есть за чем и для чего расти. На это указывают как минимум «чистые» статистика и практика. Так, по данным исследований VCG, «если РФ снизит затраты на транспортировку и логистику до среднемирового уровня (порядка 11 % ВВП), это высвободит порядка 180 млрд долл. ежегодно. Для сравнения: ежегодные инвестиции в инфраструктуру составляют порядка 54 млрд долл.»<sup>4</sup>. Разница в цифрах на порядок позволяет заключить, что операционное повышение эффективности логистики в РФ обеспечит экономию, способную в разы покрыть ежегодные неэффективные инвестиции в транспортно-складскую и терминальную инфраструктуру, которые де факто не достигают цели. С точки зрения рыночной практи-

ки, в производственном и торговом бизнесах возникла настоящая потребность в экономии, которая была вызвана в первый раз кризисом 2008-2009 гг., а во второй – нынешней ситуацией с ухудшением состояния экономики, санкционной войной против России, усилением фискальной нагрузки на бизнес и прочими факторами. Вполне возможно, что именно эти кризисы сократят время существования автономной логистики и ускорят переход отечественного бизнеса на логистический аутсорсинг, сформируют новые конкурентные условия на отраслевых рынках и в торговле (в сфере обращения данный процесс уже идет).

С другой стороны, преобразование логистики в России происходит в относительно турбулентных, неустойчивых условиях роста экономики, смены конъюнктуры, вектора движения спорообразующих и конъюнктурных факторов, что вызывает перманентное изменение плоскости конкурентной борьбы, необходимость смены ресурсов и инструментов конкурентного роста. В этом вероятно основное отличие российского рынка от рынка логистики в Европе. Если в Старом Свете он уже давно сложился, структура операторов рынка устоялась, граница между сегментами менее подвижна и борьба между игроками идет за цену при устоявшейся структуре набора традиционных сервисов, то в России все это не так. Отечественный логистический рынок крайне подвижен, на нем происходят события, способные перенаправить – развернуть – его развитие в обратном направлении. Институционально-рыночный рост операторов рынка происходит скачкообразно, по спирали. Мы наблюдаем изменения в целеполагании, в стратегиях роста логистических компаний, которые вынуждены резко переходить от дорогостоящих инноваций и повышения качества операций к снижению цен и конъюнктурному демпингу, как того требует рынок в отдельных фазах своего развития. Отсюда выстраивание долгосрочных отношений решительно отходит на второй план. Первичным становится конъюнктурно ориентированное поведение, оставляющее на периферии внимания бизнеса стратегические ориентиры с дальним прицелом.

Представленные теоретические положения сегодня находят самое серьезное подтверждение в реальной рыночной практике, которая эмпирически пестрит примерами усложнения условий дальнейшего развития логистического бизнеса в России, каковые легко просматриваются на пороге 2015 г.

Так, за последние 5 лет при двухкратном росте числа автомобилей протяженность отечественных дорог подросла лишь на 15 %. Дорож-

ная и логистическая инфраструктура развиваются крайне медленно. Складской сегмент растет однобоко, в основном в Москве и Санкт-Петербурге, а также в некоторых грузообразующих городах<sup>5</sup>. Повышение маржинальности транспортных компаний достигается только за счет запредельного (сверхнормативного) увеличения пробега грузовых автомобилей - до 150 тыс. км в год. С 2010 г. дизельное топливо подорожало наполовину при том, что стоимость перевозок возросла меньше чем на 5 % - разрыв в 10 раз. Это автоматически привело к снижению рентабельности перевозчиков с 14-17 % в 2010 г. до 8-10 % в 2014 г., экспедиционных компаний - с 6-7 % до 1,5-4 %, соответственно.

Рост коммунальных тарифов, налогов, арендных ставок по земле и помещениям привел к дополнительному увеличению имманентной (не снижаемой) статьи расходов логистических компаний. В условиях санкционных ограничений наблюдалось сокращение объемов грузоперевозок на 20-40 %. Есть объективные сдвиги в развитии товарного рынка, которые также невозможно проигнорировать - уйти от их влияния. В отличие от кризиса 2008 г., в 2014-2015 гг. отечественный рынок характеризуется высоким уровнем насыщения товарами длительного пользования, что серьезно ограничивает потенциал дальнейшего роста спроса в этой товарной категории.

В условиях ухудшения внешнеэкономической конъюнктуры, снижения мировых цен на нефть, ограниченных возможностей развития импортозамещения в стране, сокращения государственных инвестиций, изъятия части денег в результате монетарной поддержки падающего рубля спрос в экономике будет сокращаться, равно как будет и сокращаться инвестиционная активность бизнеса в реальном секторе экономики. Государство не решило проблемы импортозамещения капиталов, ставка рефинансирования взвинчена до небывалого в последнее десятилетие уровня - 18 %, что означает дальнейшее удорожание кредитования и сворачивание частных инвестиций.

Торможение процесса роста товарного производства, сокращение объемов товароснабжения внутри экономики и несырьевых экспортных потоков приведут к усилению финансовых рисков перевозчиков, связанных с компенсацией потерь и неоплатой услуг. Это будет стимулировать уход части операций в теневой сектор, уход от налогообложения и дополнительные рыночные риски для всех участников транзакций.

В данных условиях наиболее вероятной представляется очередная кризисная корректировка структуры логистического рынка со стороны

предложения. Сокращение числа операторов рынка, прежде всего мелких, будет происходить относительно медленно. Перевозчики начнут плотнее кооперироваться с экспедиторами, получая гарантированные заказы и как-то загрузая себя работой. В свою очередь, рыночная популяция экспедиторов начнет исчезать гораздо большим темпом. Ввиду учащения задержек платежей от клиентов и невозможности погасить кассовые разрывы в условиях удорожания кредитов мелкие экспедиционные компании не смогут удержаться на рынке и будут закрываться.

Фактором общего торможения рынка станет снижение качества логистического сервиса, надежности работы профессиональных логистических операторов. Это может быть обусловлено сложностями, возникающими по оба фланга рынка - и со стороны спроса, и со стороны предложения. Заказчик окажется не готов платить соответствующие сервису деньги, будет требовать снижения цены, что автоматически ослабит стремление к полноценному выстраиванию внутренней и внешней логистики.

Таким образом, мы вынуждены признать, что кризисная корректировка формационной структуры рынка может оказаться радикальной и некоторое время не будет способствовать его поступательному развитию. В этих условиях структуризация предложения, выход аутсорсинга на новый уровень в формате вялотекущей кризисной адаптации логистического бизнеса окажутся детерминированными эффективностью антикризисного рыночного управления. На первый план выйдет устойчивость бизнеса и способность продержаться на рынке до тех пор, пока конкуренты не обанкротятся, а кризисная стагнация спроса не сменится на более позитивный противоположный тренд. Обращение к этой стратегии, на наш взгляд, становится более чем вероятным. В этих условиях, опираясь на априорное осмысление скорости и радикальности кризисного разворота рыночного тренда, крайне сложно судить о том, каким образом будет происходить реструктуризация конкурентной среды. С одной стороны, вполне вероятным будет рост слияний и поглощений, консолидация и объединение бизнесов, которые видят перспективу роста на рынке и в укрупненном виде будут представлять собой более привлекательные и конкурентные рыночные структуры. С другой - вполне состоятельной и рациональной является стратегия разорения конкурентов. Эмпирический микс этих вариантов развития будет складываться естественно-эволюционным путем, но не стихийно, а в результате внимательной переоценки факторов, драйверов и условий конъюнктурной

коррекции рынка как со стороны предложения, так и со стороны спроса.

Следует исходить из того, что скорость развития данных процессов, их интенсивность и устойчивость будут определяться общим состоянием экономики страны, вероятностью выхода из санкционной блокады, “улучшения” экономики геополитического конфликта с Украиной, общими конъюнктурными изменениями на мировых рынках энергетических ресурсов.

На фоне стагнации реального сектора экономики спрос на логистику также окажется “жестко” фрагментирован. Одни компании будут нуждаться в полном переходе на качественное комплексное обслуживание, в развитии 3PL-сервисов, другие займутся оптимизацией в ином направлении и максимально сузят спрос, через аутсорсинг локально укрепляя логистику в тех местах, где не смогли сделать этого самостоятельно.

В целом, оценивая сложности развития конкурентной ситуации на рынке, можно резюмировать, что в условиях кризиса, проблем с оплатой услуг логистические компании не будут склонны принимать на себя повышенные обязательства, для невыполнения которых имеются отчетливые измеряемые рыночные риски. При стагнации рынка конкуренция операторов не будет стимулировать формирование нисходящего ценового тренда, поскольку на фоне растущей себестоимости и падения объемов перевозок возможности для относительно рентабельного демпинга будут обоюдно ограничены.

Позитивная качественная трансформация рынка в 2015-2016 гг. представляется нам маловероятной. Консолидация бизнесов, их укрупнение будут происходить в порядке антикризисной санации и в меньшей степени будут ориентированы на повышение качества логистических

услуг, за которые на падающем рынке никто не готов адекватно платить. Мозаика этих стратегических изменений будет детерминирована относительно усложненной разнородной структурой самого рынка, на котором присутствуют разноплановые перевозчики, экспедиторы и логисты, брокеры. На уровне транзакций их взаимодействие неэффективно дополняется слабой судебной и законодательной системой, низким уровнем менеджмента и коммуникации участников рыночного процесса, которые готовы проводить сделки утилитарно и менее ориентированы на достижение - закрепление долгосрочного партнерства.

Принципиальный вывод здесь состоит в том, что временная и будущая стагнация рынка не будет работать на качественную трансформацию институциональной структуры рынка, консолидация которого в среднем и крупном сегментах будет носить в большей степени антикризисный характер и, возможно, впоследствии подлежит дорекорректировке после выхода на плато более устойчивого рыночного роста.

<sup>1</sup> Клименко В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры // Логистика. 2012. □ 5. С. 38.

<sup>2</sup> Воинов Н. Вступление России в ВТО: будущее транспортно-логистического рынка // Логистика. 2013. □ 5.

<sup>3</sup> Воинов В. Рынок логистики в России чрезвычайно подвижен // LOGISTICS. 2014. □ 10. С. 22.

<sup>4</sup> Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала. С. 6. URL: [http://logist.ru/sites/default/files/users/user2/files/osnovnoy\\_doklad\\_na\\_konferencii\\_po\\_logistike.pdf](http://logist.ru/sites/default/files/users/user2/files/osnovnoy_doklad_na_konferencii_po_logistike.pdf).

<sup>5</sup> Павлова Я. Эффективность региональной логистики // Логистика. 2013. □ 3.

Поступила в редакцию 05.09.2014 г.