

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2020, №2, Том 12 / 2020, No 2, Vol 12 <https://esj.today/issue-2-2020.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/67ECVN220.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Путырский А.Г., Егорова Н.Ю. Факторы развития рынка транспортно-логистических услуг в России в 2007–2018 гг. // Вестник Евразийской науки, 2020 №2, <https://esj.today/PDF/67ECVN220.pdf> (доступ свободный).
Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

For citation:

Putyrskiy A.G., Egorova N.Yu. (2020). Factors of the development of the market of transport and logistics services in Russia in 2007–2018. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 2(12). Available at: <https://esj.today/PDF/67ECVN220.pdf> (in Russian)

УДК 338.1

ГРНТИ 06.71.09

Путырский Александр Геннадьевич

ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»
Санкт-Петербург, Россия
Доцент кафедры «Логистика и коммерческая работа»
Кандидат экономических наук, доцент
E-mail: putal52@mail.ru

Егорова Наталья Юрьевна

ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»
Санкт-Петербург, Россия
Доцент кафедры «Логистика и коммерческая работа»
Кандидат технических наук
E-mail: egorova_nyu@mail.ru
РИНЦ: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=1063642

**Факторы развития рынка
транспортно-логистических услуг в России в 2007–2018 гг.**

Аннотация. В данной статье авторами были проанализированы факторы развития рынка транспортно-логистических услуг в России в 2007–2018 годах. Актуальность развития рынка транспортно-логистических услуг в России в настоящее время сомнений ни у кого не вызывает: это важно как в контексте развития внутренних связей национальной экономики, так и для обеспечения высокой конкурентоспособности российской экономики в глобальном разрезе, в масштабах мирового рынка. На основе анализа точек зрения разных исследователей авторы разработали классификацию факторов развития рынка транспортно-логистических услуг в России на протяжении рассматриваемого периода (классификационные признаки: внешние и внутренние факторы, основные и дополнительные факторы). Также авторы произвели количественную оценку влияния некоторых из выделенных основных факторов на уровень развития рынка транспортно-логистических услуг России на протяжении 2007–2018 годов, используя модель авторегрессии. По результатам оценки авторы не выявили статистически значимого влияния среднедушевого дохода населения России, внешнеторгового оборота России (в миллионах долларов США), средневзвешенного за год курса рубль/доллар США, средневзвешенной за год ключевой ставки Банка России на оборот российского рынка транспортно-логистических услуг на протяжении рассматриваемого периода. Однако авторам удалось выявить статистически значимое влияние валового внутреннего продукта России (в текущих ценах) и внешнеторгового оборота России (по средневзвешенному за год курсу

рубль/доллар США) на оборот российского рынка транспортно-логистических услуг на протяжении рассматриваемого периода. Использование других моделей в будущем для проведения аналогичной оценки может уточнить и расширить полученные авторами результаты.

Ключевые слова: логистика; рынок транспортно-логистических услуг; факторы развития рынка; транспорт; эконометрический анализ; модель авторегрессии; валовый внутренний продукт; внешнеторговый оборот

Введение

Важность развития рынка *транспортно-логистических услуг (ТЛУ)* в России в настоящее время сомнений ни у кого не вызывает: это важно как в контексте развития внутренних связей национальной экономики Российской Федерации (РФ), так и для обеспечения высокой конкурентоспособности российской экономики в глобальном разрезе, в масштабах мирового рынка.

При этом интерес представляет анализ точек зрения различных авторов о факторах развития рынка ТЛУ в России, особенно в последние годы. Кроме исследования данных факторов интересна и оценка их влияния на уровень развития российского рынка ТЛУ. Данным направлениям исследования и посвящена эта статья.

В существующих на сегодня публикациях, относящихся к теме данного исследования, можно выделить, на наш взгляд, 2 группы факторов развития рынка ТЛУ в России на протяжении последних 12–15 лет:

1. внутренние факторы, относящиеся только к национальной экономике;
2. внешние факторы, порожденные внешним по отношению к национальной экономике окружением.

Исследователи, как правило, рассматривают факторы, относящиеся к обеим группам. При этом зачастую рассматриваемые факторы не классифицированы по каким-либо признакам. Проанализируем выделяемые исследователями факторы с классификацией их по предлагаемым нами группам.

Так, согласно Симоновой Л.Н. к факторам и рискам развития рынка ТЛУ в России можно отнести следующие^{1,2}:

1. внутренние факторы: медленное восстановление/снижение инвестиционной активности; низкая динамика промышленного производства, строительства и розничной торговли; изменение правил регулирования отрасли в условиях бюджетного дефицита; повышение налогового бремени, повышение тарифов в системе «Платон», введение госрегулирования тарифов на стивидорном рынке; повышение стоимости заемных средств, отток капитала; снижение

¹ Симонова Л.Н. Рынок транспортно-логистических услуг: итоги 2018 и перспективы до 2020 года. Презентация на 4-й международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности 2019», Москва, 27 марта 2019 г. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://ma-research.ru/prezentatsii-i-vystupleniya/item/221-vystuplenie-lyudmily-simonovoj-na-konferentsii-gruzovye-avtoperevozki-2019-vyzovy-i-vozmozhnosti.html>.

² Симонова Л.Н. Российский рынок транспортно-логистических услуг. Влияние санкций и рецессии. Презентация на XIX международной конференции TransBaltica 2016, Рига, Вентспилс, 2–3 июня 2016 г. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://ma-research.ru/prezentatsii-i-vystupleniya/item/82-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-vliyanie-sanktsij-i-retsessii.html>.

платежеспособности торгово-производственных компаний; высокий уровень инфляции, девальвация рубля;

2. внешние факторы: нестабильная макроэкономическая и геополитическая ситуация; неустойчивость мировых цен на нефть и другие сырьевые товары; риски введения новых санкций со стороны США и распространения вторичных санкций на третьи страны; включение в санкционный список (SDN List) транспортных холдингов и логистических компаний, ухудшение условий их деятельности.

Михайлюк М.В. выделяет следующие факторы развития рынка ТЛУ в России [1]:

1. внутренние факторы: сокращение объемов производства; сокращение доходов населения; девальвация рубля; насыщение товарного рынка, рост конкуренции; логистика как рычаг экономического роста;
2. внешние факторы: завершение глобального сырьевого суперцикла; санкции.

Дикинов А.Х. и Хончукаева Л.В. анализируют в своей работе в основном внутренние факторы развития рынка ТЛУ в России [2]:

1. внутренние факторы: уровень (доля) логистических расходов в валовом внутреннем продукте (ВВП) страны; уровень качества базовой услуги транспортировки; уровень развития транспортной инфраструктуры; уровень качества логистической инфраструктуры; достаточность размеров логистических компаний; уровень компетенций сотрудников логистических компаний;
2. внешние факторы: таможенные, тарифные и нормативно-правовые барьеры на границах.

Малецкая М.Б. и Бублик А.Р. выделяет следующие факторы развития рынка ТЛУ в России [3]:

1. внутренние факторы: торможение темпов роста экономики; удорожание финансовых ресурсов; снижение покупательной способности населения;
2. внешние факторы: санкции и торговые ограничения.

Кульков В.В. анализирует следующие факторы развития рынка ТЛУ в России [4]:

1. внутренние факторы: территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры; уровень качества транспортных услуг; уровень развития транспортной инфраструктуры; уровень развития технологической и производственно-технической базы; уровень развития промышленности по производству тары и упаковки; уровень развития транспортной безопасности;
2. внешние факторы: санкции и торговые ограничения; уровень экспорта транспортных услуг (в том числе использование транзитного потенциала).

Согласно Якуниной Ю.С. и Окольниковой И.Ю. к факторам развития рынка ТЛУ в России можно отнести следующие [5]:

1. внутренние факторы: уровень социально-экономического развития страны; уровень развития промышленности, оптовой и розничной торговли; уровень платежеспособности населения; инвестиции в развитие регионального логистического аутсорсинга; уровень развития транспортной и складской инфраструктуры в регионах; управленческий фактор; кадровая проблема; уровень внедрения логистических информационных систем на территории

страны; сложность оценки затрат предприятия на использование услуг логистического оператора;

2. внешние факторы: присутствие на внутреннем рынке международных логистических операторов.

Капустина Л.М. анализирует следующие факторы развития рынка ТЛУ в России [6]:

1. внутренние факторы: темпы роста экономики и промышленного производства; тарифная политика на железнодорожном транспорте; внедрение системы «Платон»; уровень прямых и косвенных налогов; девальвация рубля; рост ставок по кредитам и удорожание оборотных средств; сокращение импорта из-за падения спроса на инвестиционные и потребительские товары; качество торговой и транспортной инфраструктуры; уровень развития таможенного оформления грузов;
2. внешние факторы: санкции; уровень конкурентоспособности национальной логистики на мировом рынке.

Яковлева Т.А., Родионова М.А. выделяют следующие факторы развития рынка ТЛУ в России [7]:

1. внутренние факторы: уровень экономического развития страны; уровень благосостояния граждан; уровень развития производства; инвестиции в региональную логистическую инфраструктуру; качество страхования логистических процессов; уровень квалификации специалистов логистических компаний; уровень прозрачности деятельности логистических провайдеров для клиентов; уровень пошлин и сборов с владельцев транспортных средств; национальная тарифная политика; стоимость горюче-смазочных материалов и запасных частей; экологические требования к транспорту; уровень развития складской и транспортной инфраструктуры; доля сырьевых товаров и полуфабрикатов в структуре грузопотоков; уровень логистических затрат; протяженность территории; уровень вовлеченности в цепочку поставок транспортно-логистических компаний;
2. внешние факторы: санкции и торговые ограничения; международная конкуренция.

Отметим, что исходя из приведенного нами выше обзора факторов развития рынка ТЛУ в России на протяжении 2007–2018 гг., выделяемых разными исследователями, можно дополнительно классифицировать данные факторы на основные (упомянутые большинством исследователей) и дополнительные (см. рис. 1).

Отметим также, что недостаточно разработанной областью в сфере исследований факторов развития рынка ТЛУ в России на протяжении 2007–2018 гг., является оценка количественного влияния факторов на уровень развития рынка ТЛУ. Проанализированные нами авторы [1–7], а также Симонова Л.Н. качественно описывают факторы развития рынка ТЛУ, оценивают динамику данных факторов, классифицируют данные факторы, оценивают динамику рынка ТЛУ, но не приводят никаких количественных оценок влияния данных факторов на развитие рынка ТЛУ в РФ на протяжении 2007–2018 гг.

Копылова О.А. и Рахмангулов А.Н. оценивают зависимость объема транспортных услуг от роста ВВП, сравнивают динамику объема импорта и уровня жизни населения, динамику объема транспортных услуг и оборота оптовой торговли, динамику объема импортно-экспортных операций и транспортных услуг, но ограничиваются в своих оценках временным периодом 2000–2008 гг. [8].



Рисунок 1. Классификация факторов развития рынка ТЛУ в России на протяжении 2007–2018 гг.³

Результаты и обсуждение

Произведем оценку количественного влияния некоторых из выделенных нами основных факторов на уровень развития рынка ТЛУ России на протяжении 2007–2018 гг., используя модель авторегрессии, впервые примененную для эконометрического анализа Юдни Юлом Г., Слущим Е. в 20-х/30-х гг. XX в. [9; 10]. Для нашей оценки используем модель авторегрессии первого порядка вида⁴:

$$y_t = a + b_0 * x_t + c_1 * y_{t-1} + \varepsilon_t, \quad (1)$$

³ Классификация разработана авторами на основе обзора источников: [1–7]; Симонова Л.Н. Рынок транспортно-логистических услуг: итоги 2018 и перспективы до 2020 года. Презентация на 4-й международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности 2019», Москва, 27 марта 2019 г. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://ma-research.ru/prezentatsii-i-vystupleniya/item/221-vystuplenie-lyudmily-simonovoj-na-konferentsii-gruzovye-avtoperevozki-2019-vyzovy-i-vozmozhnosti.html>; Симонова Л.Н. Российский рынок транспортно-логистических услуг. Влияние санкций и рецессии. Презентация на XIX международной конференции TransBaltica 2016, Рига, Вентспилс, 2–3 июня 2016 г. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://ma-research.ru/prezentatsii-i-vystupleniya/item/82-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-vliyanie-sanktsij-i-retsessii.htm>.

⁴ Похожий подход к проведению такой оценки используют и другие авторы, см., к примеру, оценку влияния характера конкурентной среды в сфере предоставления грузовых вагонов в России на цены перевозимых грузов в работе [11].

где Y_t – оборот российского рынка ТЛУ (характеристика уровня развития российского рынка ТЛУ) в момент времени t , млрд руб.;⁵

Y_{t-1} – оборот российского рынка ТЛУ (характеристика уровня развития российского рынка ТЛУ) в момент времени $t-1$, млрд руб.;

X_t – фактор развития российского рынка ТЛУ в момент времени t ;

ε_t – остаточный член модели авторегрессии.

Оценку коэффициентов модели 1 произведем в 2 шага с помощью инструментальной переменной \hat{Y}_{t-1} , подставляемой в модель 1 вместо лаговой переменной Y_{t-1} , и рассчитываемой с помощью модели вида:

$$y_{t-1} = d_0 + d_1 * x_{t-1} + u_t, \quad (2)$$

где u_t – остаточный член модели регрессии 2;

d_0, d_1 – коэффициенты модели регрессии 2, определяемые с помощью классического метода наименьших квадратов.

Результаты оценки модели 1 авторегрессии представлены в таблице 1.

Таблица 1

Результаты оценки модели 1 авторегрессии влияния некоторых основных факторов на уровень развития рынка ТЛУ в России в 2007–2018 гг.⁶

Фактор x_t	Статистическая значимость модели 1 на уровне $\alpha = 0,05$ (критерий Фишера)	Статистическая значимость коэффициента b_0 модели 1 на уровне $\alpha = 0,05$ (критерий Стьюдента)	Статистическая значимость коэффициента c_1 модели 1 на уровне $\alpha = 0,05$ (критерий Стьюдента)	Оценка коэффициента b_0 модели 1	Оценка коэффициента c_1 модели 1	Тестирование модели 1 на присутствие автокорреляции остатков (критерий h Дарбина)
ВВП РФ в текущих ценах, млрд руб. ⁷	значима	значим	незначим	0,0338	-0,04992	автокорреляция отсутствует
Среднедушевой доход населения РФ, руб. ⁸	незначима	незначим	незначим	-	-	критерий h Дарбина не применим
Внешнеторговый оборот РФ, млн долларов США ⁹	незначима	незначим	незначим	-	-	критерий h Дарбина не применим

⁵ Данные по обороту российского рынка ТЛУ за 2007–2018 гг. согласно источнику: Симонова Л.Н. Рынок транспортно-логистических услуг: итоги 2018 и перспективы до 2020 года. Презентация на 4-й международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности 2019», Москва, 27 марта 2019 г. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://ma-research.ru/prezentatsii-i-vystupleniya/item/221-vystuplenie-lyudmily-simonovoj-na-konferentsii-gruzovye-avtoperevozki-2019-vyzovy-i-vozmozhnosti.html>.

⁶ Оценка параметров модели 1 произведена авторами.

⁷ По данным Росстата за 2007–2018 гг. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: [https://www.gks.ru/storage/mediabank/tab1\(2\).htm](https://www.gks.ru/storage/mediabank/tab1(2).htm).

⁸ По данным Росстата за 2007–2018 гг. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://www.gks.ru/folder/13397#>.

⁹ По данным Росстата за 2007–2018 гг. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://www.gks.ru/folder/11193>.

Фактор x_t	Статистическая значимость модели 1 на уровне $\alpha = 0,05$ (критерий Фишера)	Статистическая значимость коэффициента b_0 модели 1 на уровне $\alpha = 0,05$ (критерий Стьюдента)	Статистическая значимость коэффициента c_1 модели 1 на уровне $\alpha = 0,05$ (критерий Стьюдента)	Оценка коэффициента b_0 модели 1	Оценка коэффициента c_1 модели 1	Тестирование модели 1 на присутствие автокорреляции остатков (критерий h Дарбина)
Средневзвешенный за год курс руб./доллар США ¹⁰	незначима	незначим	незначим	-	-	критерий h Дарбина не применим
Внешнеторговый оборот РФ, млрд руб. (по средневзвешенному за год курсу руб./доллар США) ¹¹	значима	значим	значим	0,051397	0,39644	автокорреляция отсутствует
Средневзвешенная за год ключевая ставка Банка России (до 13.09.2013 г. – ставка рефинансирования Центрального Банка (ЦБ) РФ), % ¹²	незначима	незначим	незначим	-	-	критерий h Дарбина не применим

Как следует из таблицы 1, нам не удалось выявить статистически значимого влияния среднедушевого дохода населения РФ, внешнеторгового оборота РФ (в млн долл. США), средневзвешенного за год курса руб./доллар США, средневзвешенной за год ключевой ставки Банка России на оборот российского рынка ТЛУ на протяжении 2007–2018 гг.: модель 1 авторегрессии с данными факторами статистически незначима на принятом уровне статистической значимости 0,05.

Однако, как видно в таблице 1 (строка 2), влияние ВВП РФ (в текущих ценах) на оборот российского рынка ТЛУ на протяжении 2007–2018 гг. статистически значимо: подтверждена статистическая значимость модели 1 и коэффициента модели b_0 на принятом уровне статистической значимости, автокорреляция остатков модели отсутствует. Краткосрочный мультипликатор равен $b_0 = 0,0338$, т. е. согласно оценкам модели увеличение ВВП РФ на 1 млрд руб. (в текущих ценах) приводит к росту оборота российского рынка ТЛУ в том же периоде в среднем на 0,0338 млрд руб.¹³

Также согласно таблице 1 (строка 6) влияние внешнеторгового оборота РФ (по средневзвешенному за год курсу руб./доллар США) на оборот российского рынка ТЛУ на протяжении 2007–2018 гг. более существенно, нежели влияние ВВП РФ (в текущих ценах): подтверждена статистическая значимость модели 1 и обоих коэффициентов модели b_0 , c_1 на принятом уровне статистической значимости, автокорреляция остатков модели отсутствует. Краткосрочный мультипликатор равен $b_0 = 0,051397$, т. е. согласно оценкам модели увеличение

¹⁰ Рассчитано авторами на основе данных Центрального банка РФ за 2007–2018 гг. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: https://cbr.ru/currency_base/dynamics/.

¹¹ Рассчитано авторами на основе данных за 2007–2018 гг.: 1) Росстата [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://www.gks.ru/folder/11193>; 2) Центрального банка РФ [Электронный ресурс]: – Режим доступа: https://cbr.ru/currency_base/dynamics/.

¹² Рассчитано авторами на основе данных Центрального банка РФ за 2007–2018 гг.: 1) [Электронный ресурс]: – Режим доступа: https://cbr.ru/hd_base/KeyRate/; 2) [Электронный ресурс]: – Режим доступа: https://cbr.ru/statistics/idkp_br/refinancing_rates1/.

¹³ Расчет долгосрочного мультипликатора в данном случае не имеет смысла, т. к. полученная оценка коэффициента $c_1 = -0,04992$ статистически незначима.

внешнеторгового оборота РФ на 1 млрд руб. (по средневзвешенному за год курсу руб./доллар США) приводит к росту оборота российского рынка ТЛУ в том же периоде в среднем на 0,051397 млрд руб. Долгосрочный мультипликатор равен $b_0/(1-c_1) = 0,051397/(1-0,39644) = 0,085156$, т. е. согласно оценкам модели увеличение внешнеторгового оборота РФ на 1 млрд руб. (по средневзвешенному за год курсу руб./доллар США) в каком-либо периоде приведет к росту оборота российского рынка ТЛУ в долгосрочной перспективе в среднем на 0,085156 млрд руб.

Заключение

В данной статье нами были проанализированы факторы развития рынка ТЛУ в России в 2007–2018 гг. На основе анализа точек зрения разных авторов мы разработали классификацию факторов развития рынка ТЛУ в России на протяжении рассматриваемого периода (классификационные признаки: внешние и внутренние факторы, основные и дополнительные факторы).

Также мы произвели количественную оценку влияния некоторых из выделенных нами основных факторов на уровень развития рынка ТЛУ России на протяжении 2007–2018 гг., используя модель авторегрессии. По результатам оценки мы не выявили статистически значимого влияния среднедушевого дохода населения РФ, внешнеторгового оборота РФ (в млн долл. США), средневзвешенного за год курса руб./доллар США, средневзвешенной за год ключевой ставки Банка России на оборот российского рынка ТЛУ на протяжении рассматриваемого периода. Однако нам удалось выявить статистически значимое влияние ВВП РФ (в текущих ценах) и внешнеторгового оборота РФ (по средневзвешенному за год курсу руб./доллар США) на оборот российского рынка ТЛУ на протяжении рассматриваемого периода.

Неоднозначность результатов произведенной нами количественной оценки позволяет предположить существование более сложной взаимосвязи между факторами развития и уровнем развития рынка ТЛУ России, нежели в состоянии выявить использованная нами модель авторегрессии. Использование других моделей в будущем для проведения такой оценки позволит уточнить и расширить полученные нами результаты.

ЛИТЕРАТУРА

1. Михайлюк М.В. Рынок транспортно-логистических услуг России: проблемные аспекты и направления современного развития // Научный альманах. № 10–1 (12), 2015, С. 259–267.
2. Дикинов А.Х., Хончукаева Л.В. Развитие рынка транспортно-логистических услуг в России и США // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. № 4 (66), 2015, С. 66–72.
3. Малецкая М.Б., Бублик А.Р. Влияние санкций на транспортно-логистическую систему России // Материалы международной научно-практической конференции «Логистика в условиях экономической турбулентности». Под ред. В.С. Колодина. Издательство: Байкальский государственный университет (Иркутск), 2017, С. 86–88.
4. Кульков В.В. Влияние санкций на развитие российской логистики // HUMAN PROGRESS. № 7, том 2, 2016, С. 1–9.
5. Якунина Ю.С., Окольников И.Ю. Тенденции развития современного рынка логистических услуг в России // Вестник ЮУрГУ. 136 Серия «Экономика и менеджмент». № 1, том 8, 2014, С. 136–140.
6. Капустина Л.М. Россия на мировом рынке транспортно-логистических услуг // Современная экономика России и Чехии: реалии и векторы развития. Сборник научных трудов. Издательство: Уральский государственный экономический университет, Екатеринбург, 2017, С. 109–122.
7. Яковлева Т.А., Родионова М.А. Проблемы и перспективы рынка логистических услуг в России // Молодежный научный вестник. № 7(20), 2017, С. 339–345.
8. Копылова О.А., Рахмангулов А.Н. Анализ спроса и предложения на рынке транспортно-логистических услуг России // Современные проблемы транспортного комплекса России. №1, том 1, 2011, С. 115–121.
9. Udney Yule, G. On a method of investigating periodicities in disturbed series, with special reference to Wolfer's sunspot numbers // Philosophical Transactions of the Royal Society of London Series A. – 1927. – Т. 226. – С. 267–298.
10. Slutsky, E. The summation of random causes as the source of cyclic processes // Econometrica: Journal of the Econometric Society. – 1937. – С. 105–146.
11. Егоров Ю.В. Влияние характера конкурентной среды в сфере предоставления грузовых вагонов в России на цены перевозимых грузов // Сибирская финансовая школа. 2016 №5 (118) сентябрь–октябрь. – С. 8–12.

Putyrskiy Alexander Gennagyeovich

Emperor Alexander I Saint Petersburg state transport university, Saint-Petersburg, Russia
E-mail: putal52@mail.ru

Egorova Natalya Yuryevna

Emperor Alexander I Saint Petersburg state transport university, Saint-Petersburg, Russia
E-mail: egorova_nyu@mail.ru

Factors of the development of the market of transport and logistics services in Russia in 2007–2018

Abstract. In this paper the authors analyzed the factors of development of the transport and logistics services market in Russia in 2007–2018. The relevance of the development of the market of transport and logistics services in Russia is currently in no doubt: this is important both in the context of the development of internal relations of the national economy and to ensure the high competitiveness of the Russian economy globally, on a global market scale. Based on the analysis of the points of view of various researchers the authors worked out a classification of factors of the development of the market of transport and logistics services in Russia during the period under review (classification signs: external and internal factors, main and additional factors). The authors also quantified the impact of some of the identified main factors on the level of development of the transport and logistics services market in Russia during 2007–2018 using the autoregressive model. According to the results of the assessment, the authors did not find a statistically significant effect of the average per capita income of the population of Russia, Russia's foreign trade turnover (in millions of US dollars), the average weighted ruble/US dollar exchange rate for the year, or the weighted average annual rate of the Bank of Russia key rate on the turnover of the Russian transport and logistics services market for the period under review. However, the authors were able to identify the statistically significant effect of Russia's gross domestic product (at current prices) and Russia's foreign trade (at the average weighted ruble/US dollar exchange rate for a year) on the turnover of the Russian market of transport and logistics services over the period under review. The use of other models in the future for a similar assessment can clarify and expand the results obtained by the authors.

Keywords: logistics; the market of transport and logistics services; market development factors; transport; econometric analysis; autoregressive model; gross domestic product; foreign trade