

## СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ САНКТ – ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.

И.В. СОБОЛЕВА

к.т.н., доцент, доцент ИРЭУ

СПбГУСЭ, Санкт-Петербург, soboleva-pag@mail.ru

### Аннотация:

В статье предлагается анализ рынка транспортных услуг РФ и Санкт-Петербурга. Исследованы динамика объектов и процессов рынка, изменения структуры и тренды развития транспорта РФ, ТЛК Санкт-Петербурга. Установлены наиболее вероятные риски и проблемы. Предлагаются стратегии развития бизнеса на рынке транспортных услуг региона.

Ключевые слова: транспортные услуги, транспортно логистический комплекс, факторы влияния, структура, тренды, стратегии развития рынка транспортных услуг РФ и Санкт-Петербурга.

### ВВЕДЕНИЕ

Система «Региональные отраслевые рынки»<sup>3</sup> имеет сложную структуру. В частности, некоторые отраслевые рынки являются факторами влияния для других рынков. Обычно это влияние взаимнообратно. Теме отраслевых рынков посвящены труды таких авторов как Барри Л., Лор Г. Д., Эндерс А., Рихтер К., Губина М.В., Костюченко В.В., Крюков К.М., Бондаренко Г.А., Куденков О.А., Пушкарева Г.В.

К факторам, определяющим развитие любых региональных отраслевых рынков следует отнести:

- рынок труда (включая рынок образования)
- условия безопасности бизнес среды [3], [8], [9].

К факторам доминирующего влияния на развитие отраслевых рынков Санкт-Петербурга и Ленинградской области, определяющим специфику экономики региона, следует отнести:

- рынок недвижимости ([2], [5], [7])
- рынок транспортных услуг .

Рынок транспортных услуг (независимо от региона) имеет ряд значимых особенностей. Например, он не имеет конкретной структуры. «Поставщики» играют на рынке то роль «потребителя», то роль «конкурента». Число «посредников» не определено жестко технологией и может безгранично удлиниться.

---

<sup>3</sup> Система «Региональные отраслевые рынки» описанна в «Концепции исследования экономического рынка» ([1]).

## РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Рассмотрим динамику развития транспорта в РФ (за период последних 60 лет). Все основные показатели отрасли выросли, но не равномерно. Например, эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования выросла так:

- железнодорожные пути в 1,5 раз
- электрифицированные пути в 33 раза
- автодороги с твердым покрытием в 11 раз
- трамвайные пути в 2,1 раз
- троллейбусные линии в 50 раз
- пути метро в 22 раза
- внутренние водные судоходные пути в 1,1 раза
- магистральные трубопроводы в 36,5 раз

Грузооборот транспорта общего пользования вырос (по типам транспорта) так:

- железнодорожный в 7 раз
- автомобильный (включая ведомственный) в 33 раза
- морской в 3,2 раза
- внутренний водный в 1,7 раза
- трубопроводный (нефть и нефтепродукты) в 770 раз.

Рост количества перевезенных пассажиров транспорта общего пользования (по типам транспорта) таков:

- железнодорожным в 1,35 раз
- автобусным в 21,2 раз
- трамвайным в 0,6 раз
- троллейбусным в 15 раз
- метро в 10 раз
- внутренним водным в 0,22 раз
- воздушным в 133 раза.

Итак, доминирующие направления развития за этот период:

– транспортных путей - электрификация, магистральные трубопроводы, метро;

– грузового транспорта - трубопроводный и автомобильный;

– пассажирского транспорта – воздушный.

Грузооборот (в тонно-километрах) транспорта общего пользования вырос (по типам транспорта) так:

- железнодорожный в 1,5 раз
- автомобильный (включая ведомственный) в 1,2 раза
- морской в 0,15 раза
- внутренний водный в 0,8 раза
- трубопроводный (нефть и нефтепродукты) в 1,3 раз
- воздушный в 1,75 раз.

Итак, доминирующие направления развития грузового транспорта остались прежними: трубопроводное и автомобильное. Но темпы их роста сократились. Интерес к морскому и внутреннему водному транспорту также

снижался: грузоперевозки на морском транспорте сократились в 8 раз, а на внутреннем водном - почти в 2 раза.

Сегодня наибольший удельный вес в РФ имеет трубопроводный транспорт (55% от общего грузооборота). На втором месте по массовости перевозок - железнодорожный транспорт (41,4%). Доля автомобильного транспорта незначительна (0,8%) - следствие широкого развития индивидуального автотранспорта.

Объем платных услуг по РФ за эти годы увеличился в 25 раз, а по транспорту в 19 раз - доля транспорта в общей сумме платных услуг сокращается. И это притом, что бизнес в сфере транспорта менее рискован, чем в экономике РФ в среднем (в 3,5 – 4 раза). А среднемесячная начисленная заработная плата на транспорте на 20% - 30% больше общероссийского уровня средней заработной платы.

Проблем на транспорте множество. Рынок транспортных услуг играет роль для города подобную роли кровеносной системы для человека. Сравнение это распространяется (без преувеличения) и на болезни сравниваемых систем. К сожалению, в предыдущее десятилетие городские власти не учли должным образом взаимосвязь отраслей экономики региона. Например, сугубо транспортные проблемы были предельно обострены так называемой «уплотнительной» застройкой. Доминирующей проблемой транспорта являются автомобильные дороги. Но в период кризиса обострились и прочие проблемы.

Озабоченность Правительства РФ состоянием транспорта проявляется значительной долей (от общего объема финансирования всех федеральных программ) программ модернизации транспортной системы России. Значительны и размеры финансирования - от 85% до 99,9%.

Грузооборот на всех видах транспорта (кроме морского) с начала кризиса снижался (в целом на 1/5). Более чем в 2 раза сократились перевозки таких грузов как: импорт, строительные грузы. А грузоперевозки на морском транспорте выросли в 1,7 раз.

В последнее десятилетие резко возрос спрос на складские помещения<sup>4</sup>. Предложение росло быстрыми темпами (площадь складских помещений увеличилась на 1/6), но не поспевало за спросом. С началом кризиса объём грузоперевозок сократился и, как следствие, появились даже свободные помещения.

Транспортно-логистический комплекс (ТЛК)<sup>5</sup> Санкт - Петербурга состоит более чем 4/5 из транспортно-экспедиторских услуг.

---

<sup>4</sup> В России доходность складских помещений на 50% выше аналогичного бизнеса в Европе.

<sup>5</sup> ТЛК Санкт - Петербурга это: различные виды транспорта, дорожное хозяйство, транспортная инфраструктура, терминально - складская инфраструктура, участники транспортно- логистической деятельности.

В Санкт-Петербурге более 1200 логистических компаний, из которых 1/4 - малые. Грузоперевозками занимаются 670 фирм, из них 2/3 - малые. Положение малого бизнеса в этой сфере неустойчиво.

Большой порт - ядро ТЛК Санкт - Петербурга: 1/2 грузов порта перевозится железнодорожным транспортом, 1/3- автомобильным, 1/7- речным.

Лидером ТЛК РФ является ТЛК Санкт - Петербурга. Более 0,4 объемов грузоперевозок экспорта и импорта приходится на ТЛК города.

Структура услуг экспорта и импорта не совпадают. В структуре экспорта доминируют транспортные услуги (80%). Однако вход на российский рынок для малого бизнеса недостижим. В структуре импорта транспортные услуги играют незначительную роль (3%). Основная доля импорта - нематериальные активы.

Страны-лидеры: в импорте услуг - Швейцария, Финляндия, США, Нидерланды; в экспорте услуг - Финляндия, Швейцария, Латвия, Кипр.

Темпы роста объемов перевозок предприятиями автомобильного транспорта различных форм собственности в Санкт - Петербурге и Ленинградской области различаются незначительно. А вот доля частного транспорта неуклонно растёт и составляет теперь более 70%. Они выполняют более половины грузооборота. В основном перевозка крупного груза осуществляется на небольшие расстояния.

Темпы роста объёма транспортных услуг на душу населения в Санкт - Петербурге и Ленобласти в полтора раза меньше, чем в РФ в целом. Это следствие интенсивного роста и населения мегаполиса и доли частного транспорта.

Растёт проблема хранения частного транспорта. Активно строятся и многоэтажные, и подземные, и «лифтовые» паркинги. Однако местами для хранения обеспечено немного более 40% автомобилей.

Формируется рынок аренды автомобилей. Темпы его роста высоки<sup>6</sup> - 20% - 30% в год. Рынок проката состоит из: немного более 3/4 рынка делят между собою почти поровну автомобили эконом, компакт и бизнес-класса; остальную четверть рынка делят автомобили среднего класса, стандартные и специальные (спортивные, внедорожники, класса люкс, миниавтобусы). В Санкт-Петербурге работает около 70 прокатных компаний. На рынке ожидается значительное увеличение количества корпоративных заказчиков - организаций, арендующих авто для своих сотрудников.

Растёт рынок услуг автосервиса (в денежном выражении в среднем – 20% в год). Спрос, однако, не удовлетворяется полностью. Рынок автосервисов достаточно структурирован. Внутри каждого сегмента есть свои особенности. Авторизированных сервисов немного (25%), также как и их клиентов (в основном это владельцы новых иномарок). Причина - высокие цены на услуги. Внутри этого сегмента серьезной конкуренции нет. Жесткая конкуренция наблюдается

---

<sup>6</sup> Уровня развития западных стран (по оценкам экспертов) российский прокат достигнет через 10-15 лет.

в сегменте независимых автосервисов (60%). Иностранные сети автосервиса не стремятся пока на российский рынок.

В целом по городу прослеживается сильная корреляционная связь (0,83) между количеством автосервисов и населенностью района. В пригородах такой связи нет. Дело даже не в том, что плотность населения недостаточна для прибыльности автосервиса. Местное население предпочитает: самообслуживание, помощь соседей, неформальное обслуживание в техслужбах предприятий АПК, ремонт в автоцентрах Санкт-Петербурга.

В регионе растет интенсивность движения. Предполагается что за следующие 10 лет объем автомобильных перевозок возрастет до 200-220 млн. тонн, количество грузовых машин и количество автомобилей на 1000 жителей увеличится в 2 раза.

С 2007 года в Санкт-Петербурге наблюдается изменение в структуре грузооборота по видам транспорта:

- увеличился грузооборот на автомобильном (в 1,8 раза), морском (в 2,3 раза) и воздушном (на 22,7%);

- уменьшились перевозки грузов на трубопроводном (на 6,2%), внутреннем водном (на 9,6%), автомобильном (на 3,7%).

Объяснить данные изменения можно экономическим подъёмом и ростом покупательской способности населения. Кроме того, разница в тенденциях таких показателей как «перевезено грузов (пассажиrow)» и «грузооборот (пассажирооборот)» свидетельствует о значительном удлинении путей транспортировки. Автотранспорт выполняет перевозки на дальние расстояния мелких партий высокоценных и скоропортящихся грузов.

В этот же период в Ленинградской области объем перевозок грузов внутренним водным транспортом вырос в 1,8 раза, трубопроводным – на 12 %, автомобильным сократился на 19,5%. Общий грузооборот транспортных организаций области (без железнодорожного) увеличился на 12%.

Структура грузов, перевозимых железнодорожным транспортом такова: нефть и нефтепродукты - более 40% , строительные грузы - около 40%, лесные – более 10 %, цемента - около 2%.

Наблюдается изменение в структуре пассажирооборота по видам транспорта: объём перевозок на морском транспорте вырос в полтора раза, на воздушном и водном внутреннем на 10%.

В общем объеме грузов, переработанных стивидорными организациями, осуществляющими деятельность в акватории Большого порта Санкт - Петербурга, экспорт составил 68%. В общем объеме грузов, переработанных стивидорными организациями Ленинградской области, осуществляющими деятельность на акватории портов «Выборг», «Высоцк», «Приморск» и «Усть-Луга», экспорт составил 99,8%.

В регионе создаются новые и развиваются уже существующие (необходимые для обеспечения экспортной независимости РФ) портовые

мощности. Например, проект «Морской фасад»<sup>7</sup> (строительство 7 причалов и 4 терминалов), программа строительства портовых комплексов в Финском заливе. Для развития подходов к портам интегрируются компании разных сегментов рынка транспорта. Например, порт Усть – Луга и ОАО «РЖД».

Важное значение для функционирования региона имеет развитие внутренних водных путей. Анализ специалистов показал, что пропускная способность внутренних водных путей практически исчерпана.

На воздушном транспорте наблюдается обострение конкуренции. Лидеры в этом сегменте авиакомпании: «Сибирь», «Аэрофлот», «Ютэйр», «Трансаэро». Рыночная доля крупных игроков растёт. Наблюдается вертикальная интеграция лидеров. Довольно часто интегрируются авиа и туристические компании [6]. Например, компания группы «S7» стала лидером по продажам авиабилетов.

Рейтинг «Логистический оператор России»<sup>8</sup> показал, что за последние 5 лет в сфере ТЛК Санкт-Петербурга произошла смена лидеров. Так, например, «Русмарин» и «Инкотек» покинули группу лидеров. Основные лидеры на рынке транспортных услуг Санкт – Петербурга и Ленинградской области: АТЛ, «ТРАНСЛАЙН», Ниеншанц-Логистика, СОЛВО, БУХта, Золотая Середина.

На рынке ТЛК Санкт -Петербурга идет борьба не только между крупными фирмами, но (особенно ожесточённая) и между малыми. На развитие малого бизнеса в Санкт – Петербурге и Ленинградской области в значительной степени влияют региональные факторы. В Центральном ФО количество малых предприятий за исследуемый период выросло незначительно (на 5%), а в Северо-Западном ФО наблюдалось снижение (на 15%). В Москве рост составил 8%, а в Санкт-Петербурге количество предприятий сократилось на 18%. В Ленинградской области этот показатель остался на исходном уровне, а у ближайших соседей в Псковской области он вырос на 7%.

Очевидно, что развитие малого предпринимательства в Санкт -Петербурге и в Ленинградской области находится в неблагоприятных условиях и стимулируется недостаточно. Поддержка малого бизнеса со стороны государства недостаточна. В такой перспективной области экономики, как транспортно - логистические услуги, малый бизнес в Санкт - Петербурге имеет минимальные шансы на выживание.

Любое предприятие подвержено рискам, исходящим как из внешней, так и из внутренней среды. К внешней среде относятся факторы, которые не поддаются контролю со стороны предприятия, и оно вынуждено к ним приспособляться.

Специфические риски компаний ТЛК связаны с гибелью, повреждением, утратой собственного или арендованного транспортного средства (ДТП, пожар, угон). Существуют и риски, связанные с нанесением вреда жизни и/или здоровью людей самим транспортным средством. Большое количество разнообраз-

---

<sup>7</sup> ОАО «Морской порт Санкт-Петербург»

<sup>8</sup> Организован ЕвроАзиатской Логистической Ассоциации и компании КИА центр». Количество участников от 70 до 100 компаний.

ных рисков возникает в процессе перевозки груза. Существенно сказаться на финансовом состоянии всех участников транспортного процесса могут расходы, связанные с:

- a) ликвидацией последствий аварий (спасение груза, минимизация ущерба),
- b) защитой интересов компании, осуществлявшей доставку груза,
- c) болезнью водителя или несчастного случая, произошедшего с ним,
- d) проведением экспертиз.

В процессе исследования рынка транспортных услуг Санкт – Петербурга и Ленинградской области с помощью экспертизы была произведена оценка значимости этих факторов. Результаты позволили выявить наиболее вероятные риски. По мнению экспертов в сфере предоставления логистических услуг наибольшие риски:

- опасность, исходящая от потребителей, поставщиков и посредников;
- для крупных компаний опасность со стороны экономических условий и законодательства;
- для предприятий малого бизнеса опасность со стороны научно-технического прогресса, т.к. оснащенность предприятия современной техникой сказывается на качестве оказываемых услуг.

Центральное место среди логистических процедур принятия решений по транспортировке занимает процедура выбора перевозчика (или нескольких перевозчиков). По опросу клиентов ТЛК Санкт – Петербурга наиболее оптимальным видом при перевозке грузов являются автомобильный и железнодорожный транспорт.

Существенной особенностью ТЛК Санкт - Петербурга является то, что на 80 % он работает с транзитными грузопотоками. Как следствие снижается пропускная способность транспортной инфраструктуры города.

Качество транспортных услуг снижается в результате:

- применения устаревшего и изношенного транспорта;
- роста аварийности;
- нарушений регулярности перевозок;
- функционирования незарегистрированных компаний;
- рост доли теневых секторов рынка автомобильных грузоперевозок ;
- значительная доля перевозчиков из стран СНГ, предоставляющих услуги по демпинговым ценам,

Решая эти транспортные проблемы, крупные связно диверсифицированные компании реализуют стратегию вертикальной интеграции, а именно создают собственные логистические службы. 4/5 доли грузовых перевозок осуществляются компаниями нетранспортного профиля.

В результате конкурентной борьбы бизнес в Санкт -Петербурге «крупнеет».

Учитывая ситуацию во внешней среде, предприятиям малого бизнеса на рынке транспортных услуг региона можно рекомендовать прибегнуть к одной из следующих стратегий:

10. слияние, т.е. объединение с другим финансово-устойчивым предприятием, при этом фирма потеряет свой самостоятельный юридический статус. У предприятия - сонатора побудительным мотивом могут быть налаженные связи с клиентурой и персонал фирмы.

11. интеграция с подобными же малыми фирмами и создание, таким образом, сетевой компании. Такой путь потребует формирования идеологического ядра руководства, обладающего достаточной волей и силой убеждения для того, чтобы побудить малые предприятия, находящиеся в кризисе, вступить в сеть.

12. возможно, для стабилизации финансовой ситуации, сменить направление деятельности.

13. основной вид деятельности<sup>9</sup> – организация грузоперевозки по России и (или) собственные перевозки на небольшие расстояния..

ТЛК Санкт - Петербурга не сбалансирован. Как следствие, положительный эффект синергии минимален. Последние решения (например, строительство города-спутника с одновременным переносом туда части предприятий мегаполиса), направленные на решения растущей проблемы города, запоздали лет на 10.

## ВЫВОДЫ

В ходе проведенных исследований установлено, что:

1. Объем платных услуг по РФ за 10 лет увеличился в 24,8 раз, а по транспорту вырос в 18,7 раз. Доля транспорта в общей сумме платных услуг сокращается. Среднемесячная начисленная заработная плата на транспорте на 20% - 30% больше общероссийского уровня средней заработной платы. Но проблем в сфере транспорта, тем не менее, множество, что вызывает глубокую озабоченность Правительства РФ состоянием транспорта.

2. В Санкт- Петербурге насчитывается около 1200 логистических компаний, из которых 300 являются малыми. Позиция предприятий малого бизнеса в этой сфере неустойчиво, фактически идет борьба за выживание Организацией перевозки грузов занимаются 670 фирм, из них 66% приходится на долю малых предприятий.

3. Основные риски в сфере грузоперевозок связаны с развитием транспорта. Транспортные услуги интенсивно и динамично растут. За период исследования наблюдался стабильный рост общего грузооборота в регионе. На транспорте удельный вес убыточных организаций в 3 – 4.5 раз меньше, чем в экономике РФ в среднем. С точки зрения бизнеса сфера транспорта менее рискованна.

4. Доля транспортных услуг в структуре экспорта доминирует. В структуре импорта транспортные услуги играют незначительную роль (3%). Основная доля импорта - нематериальные активы. Перспектива выхода на международный рынок есть только у крупных и средних транспортных

---

<sup>9</sup> При определении направления своей деятельности необходимо учесть, что международные грузоперевозки обслуживают крупные компании. Начинается борьба и среди них.



компаний. Для малого предпринимательства остаётся исключительно российский рынок.

5. В перевозке грузов доминируют предприятия частной собственности - 70% . Они выполняют более половины грузооборота. Интенсивно растёт и население мегаполиса и доля частного транспорта.

6. Растёт проблема хранения частного транспорта. Активно строятся и многоэтажные, и подземные, и «лифтовые» паркинги. Однако местами для хранения обеспечено немного более 40% автомобилей.

7. Формируется рынок аренды автомобилей. Темпы его роста высоки (20% -30% в год). Растёт рынок услуг автосервиса (в денежном выражении в среднем – 20% в год). Спрос, однако, не удовлетворяется полностью.

8. В регионе создаются новые и развиваются уже существующие (необходимые для обеспечения экспортной независимости РФ) портовые мощности. Для развития подходов к портам интегрируются компании разных сегментов рынка транспорта.

9. На воздушном транспорте наблюдается обострение конкуренции. Рыночная доля крупных игроков растёт. Наблюдается вертикальная интеграция лидеров.

10. Качество транспортных услуг снижается в результате установленного ряда факторов. Решая транспортные проблемы, крупные связно диверсифицированные компании реализуют стратегию вертикальной интеграции, а именно создают собственные логистические службы. 4/5 доли грузовых перевозок осуществляются компаниями нетранспортного профиля.

11. Развитие малого предпринимательства в Санкт- Петербурге находится в неблагоприятных условиях. И в Ленинградской области развитие малого бизнеса стимулируется недостаточно. Поддержка малого бизнеса со стороны государства незначительна. В результате конкурентной борьбы бизнес в Санкт-Петербурге «крупнеет». Предприятиям малого бизнеса на рынке транспортных услуг региона рекомендуется применить любую из стратегий, описанных в статье.

12. ТЛК Санкт - Петербурга не сбалансирован. Как следствие, положительный эффект синергии минимален. Последние решения (например, строительство города-спутника с одновременным переносом туда части предприятий мегаполиса), направленные на решения растущей проблемы города, запоздали лет на 10.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Соболева, И.В. Опыт построения концепции исследования экономического рынка/ И.В. Соболева // Альманах современной науки и образования - 2009.- №9 - С. 136 – 140.
2. Соболева, И.В. Анализ рынков услуг Санкт-Петербурга и Ленинградской области: монография / И.В.Соболева – СПб.: Изд-во СПбГУСЭ, 2012. 170 с.

3. Соболева, И.В. Методы и методический инструментарий для исследования предпринимательской среды в регионе / Соболева И.В., Чеплагина Н.В. // Бизнес, образование, право. 2012 - №3 – С. 28-37.
4. Соболева, И.В. Система критериев и методики исследования рынков / И.В. Соболева // Системный анализ в проектировании и управлении: сб. научных тр./ СПб, 2009. - С 35-43.
5. Соболева, И.В. Система рынка недвижимости РФ/ И.В.Соболева // Бизнес, образование, право – 2012 - №3 – С. 17-23.
6. Соболева, И.В. Состояние и перспективы туристического рынка Санкт-Петербурга и РФ/ И.В. Соболева // Устойчивое развитие туризма: стратегические инициативы и партнерство: сб. научн. тр. / Улан – Уде, 2009. С. 532 -542.
7. Соболева, И.В. Тенденции и закономерности развития регионального рынка земли / Соболева И.В., Соболев А.Л. // Известия Санкт-Петербургского государственного аграрного университета - 2008 – №11 - С. 215 -218.
8. Соболева, И.В. Исследование факторов влияния на развитие бизнеса и его безопасность / Соболева И.В., Чеплагина Н.В // Научно-технические ведомости СПбГПУ - 2007 - № 4- С. 139 – 144.
9. Экономическая безопасность предпринимательской среды: монография / Соболева И.В. , Чеплагина Н.В. - СПб : СПГУСЭ, 2011. – 184с.