



«ИнтелМедиа»

маркетинговый консалтинг

Санкт-Петербург, 195030, ул. Потапова, д. 2, лит. А, пом.1Н.

телефон: (812) 941-59-59, факс: (812) 444-29-45

e-mail: info@intelmedia-group.ru

**КОНЦЕПЦИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО
КОМПЛЕКСА
(маркетинговый компонент)**



«ИнтелМедиа»
маркетинговый консалтинг

*Санкт-Петербург, 195030, ул. Потапова, д. 2, лит. А, пом.1Н.
телефон: (812) 941-59-59, факс: (812) 444-29-45
e-mail: info@intelmedia-group.ru*

О компании «ИнтелМедиа» (IntelMedia Group)

«ИнтелМедиа» - компания, предоставляющая услуги в области маркетингового консультирования.

Практический опыт сочетается с высокой международной образовательной подготовкой экспертов «ИнтелМедиа», имеющих научные степени и международные дипломы. Сотрудники компании свободно работают на трех иностранных языках (английский, французский, немецкий).

Ключевые эксперты компании имеют 15-летний опыт успешной работы в сфере маркетинга и консалтинга. За эти годы ими реализованы проекты различного уровня – от локальных до международных. Среди заказчиков «ИнтелМедиа» - компании из России, Франции, Польши, Прибалтики.

«ИнтелМедиа» предлагает услуги для предприятий различных отраслей. Компания реализует проекты не только для сектора B2B, но и для государственных и некоммерческих организаций. В частности, сотрудники «ИнтелМедиа» выступали в качестве приглашенных экспертов в проектах европейского уровня.

СОДЕРЖАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ.....	3
Введение.....	4
1. Обзор рынка транспортно-логистических услуг в сегменте автотранспортных перевозок.....	6
1.1. Рынок транспортно-логистических услуг в России.....	6
1.1.1. Общая характеристика российского рынка транспортно-логистических услуг...6	
1.1.2. Автотранспортные перевозки в России.....	8
1.1.3. Российский рынок складской недвижимости.....	10
1.2. Рынок транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.....	12
1.2.1. Общая характеристика рынка транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.....	12
1.2.2. Автотранспортные перевозки в Санкт-Петербурге и Ленинградской области...13	
1.1.3. Рынок складской недвижимости в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.....	15
2. Анализ деятельности компаний-прототипов.....	17
3. Анализ спроса на услуги транспортно-логистических комплексов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.....	18
3.1. Определение сегментов потенциального спроса на услуги транспортно-логистического комплекса в контексте развития МТП Усть-Луга и припортовых территорий.....	18
3.1.1. Исследование источников потенциального спроса.....	18
3.1.1.1. Развитие Кингисеппского муниципального района.....	18
3.1.1.2. Развитие МТП Усть-Луга.....	19
3.1.1.3. Комплексное развитие территории, прилегающей к МТП Усть-Луга.....	20
3.1.2. Возможная сегментация рынка для создаваемого транспортно-логистического комплекса.....	21
3.2. Оценка спроса на услуги создаваемого транспортно-логистического комплекса....	24
4. Прогноз развития рынка транспортно-логистических услуг.....	26
4.1. Общий сценарий развития рынка транспортно-логистических услуг.....	26
4.2. Сценарий развития рынка автотранспортных перевозок.....	27
4.3. Сценарий развития рынка складской недвижимости.....	29
4.4. Сценарий развития рынка автосервисных услуг.....	30

Введение

«Концепция транспортно-логистического комплекса (маркетинговый компонент)» - информационный продукт, созданный аналитиками и экспертами компании «ИнтелМедиа» специально для ХХХХХ.

Целью представленного информационного продукта является формирование концепции маркетинговой стратегии развития транспортно-логистического комплекса с учетом перспектив развития Усть-Лужского интермодального транспортного узла и прогноза конкурентной среды. В связи с поставленной целью, задачами данного информационного продукта являются исследование рынка транспортно-логистических услуг в сегменте автотранспортных перевозок в России, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, изучение практики работы транспортно-логистических комплексов в России и за рубежом, исследование спроса на услуги транспортно-логистических комплексов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также анализ конкурентной среды на рынке транспортно-логистических услуг в сегменте автотранспортных перевозок Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Результатом использования данного продукта, по замыслу компании «ИнтелМедиа», станет принятие решений, нацеленных на эффективное развитие транспортно-логистического комплекса на территориях, расположенных рядом с Морским Торговым Портом «Усть-Луга».

В первой части концепции приводится краткий обзор рынка транспортно-логистических услуг в сегменте автотранспортных перевозок в России в целом и в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в частности. Так, в первой части представлено описание текущей ситуации на рынке и основных тенденций развития отрасли. Важной составляющей раздела является анализ проблематики и особенностей развития индустрии автотранспортных перевозок и складской недвижимости, проведенный экспертами «ИнтелМедиа».

Вторая часть посвящена исследованию деятельности транспортно-логистических комплексов с акцентом на комплексы, предлагающие диверсифицированный ассортимент услуг. В частности, в данном разделе представлена характеристика деятельности компаний-прототипов как на мировом, так и на российском рынке.

В рамках третьей части рассмотрен потенциальный спрос на услуги транспортно-логистического комплекса. Предложена сегментация рынка, позволяющая разработать широкий ассортимент услуг. Кроме того, проведен анализ количественных и качественных характеристик спроса.

В четвертой части продемонстрирован прогноз развития рынка транспортно-логистических услуг в целом, а также в сегменте автомобильных перевозок и складской недвижимости. Прогноз развития дан на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы.

Для реализации первого этапа проекта был выбран метод кабинетного исследования. Под кабинетным исследованием понимается обработка и анализ уже существующей (вторичной) информации.

Информационная база исследования включает:

- Печатные деловые и специализированные издания, Интернет-ресурсы
- Материалы компаний и организаций, работающих на рынке транспортно-логистических услуг
- Результаты исследований маркетинговых и консалтинговых компаний
- Экспертные оценки
- Интервью с участниками рынка транспортно-логистических услуг
- Базы данных компании «ИнтелМедиа»

Специальные термины, используемые в информационном продукте:

- 1PL (First Party Logistics)- автономная логистика, при которой все логистические операции выполняет сам грузовладелец.
- 2PL (Second Party Logistics) - традиционная логистика, представляющая собой традиционный набор услуг по транспортировке и управлению складскими помещениями.
- 3PL (Third Party Logistics) - логистика для третьей стороны, подразумевающая предоставление логистических услуг, которые выходят за пределы простой транспортировки товаров. Например, этот перечень включает складирование, перегрузку, обработку грузов, дополнительные услуги со значительной добавленной стоимостью, а также использование субподрядчиков.
- 4PL (Fourth Party Logistics) - интегрированная логистика, или интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставки грузов. Фактически это процесс планирования, управления и контролирования всех логистических процедур (например, потоков информации, материалов и капитала) одним поставщиком услуг с долгосрочными стратегическими целями.
- 5PL (Fifth Party Logistics) - интернет-логистика, то есть управление всеми компонентами, составляющими единую цепь поставки грузов, с помощью электронных средств информации.
- TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) - единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером. Используется в подсчете вместимости контейнеровозов или места хранения контейнеров.
- FEU (Forty-foot Equivalent Unit) - единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 40-футовым контейнером. Один 40-футовый контейнер FEU равен двум 20-футовым TEU.
- Ро-Ро (логистический термин, образованный от «Roll-on / roll-off», в переводе с английского «закатываться / скатываться») – накатные грузы.

1. Обзор рынка транспортно-логистических услуг в сегменте автотранспортных перевозок

1.1. Рынок транспортно-логистических услуг в России

1.1.1. Общая характеристика российского рынка транспортно-логистических услуг

До середины 2008 года российский рынок транспортно-логистических услуг характеризовался устойчивыми темпами роста, которым благоприятствовала высокая деловая активность. Согласно данным РБК, в 2005-2007 годах объем российского рынка транспортно-логистических услуг увеличивался в среднем на 17.8% в год. В январе-сентябре 2008 года рынок транспортно-логистических услуг в России продолжил демонстрировать относительно высокие темпы роста, а именно 18% по сравнению с аналогичным периодом 2007 года.

...

На российском рынке транспортно-логистических услуг выделяют следующие сегменты:

- грузовые перевозки,
- организация перевозок грузов,
- транспортная обработка грузов,
- хранение и складирование грузов,
- прочая вспомогательная транспортная деятельность.

Оценки структуры рынка транспортно-логистических услуг в России варьируются (см. таблицу 1.1.). Тем не менее, очевидно, что основу рынка транспортно-логистических услуг в России составляют услуги по транспортировке грузов.

В целом, основные тенденции на российском транспортно-логистическом рынке можно описать следующим образом:

- Российский транспортно-логистический рынок развит слабо. Отсутствует необходимая транспортная инфраструктура как основа для развития логистических услуг и услуг добавленной ценности. Отсутствуют региональные и национальные транспортно-логистические сети.
-
-

1.1.2. Автотранспортные перевозки в России

Сдерживающим фактором развития рынка автотранспортных перевозок в России является недостаточный уровень развития соответствующей инфраструктуры. Несмотря на то, что с 2005 года протяженность автомобильных дорог в стране растет, Россия в значительной степени отстает от государств с развитой экономикой по обеспеченности населения автодорогами и плотности сети автодорог и (рисунки 1.2, 1.3 и 1.4).

...

Несмотря на сдерживающие факторы, рост производства и повышение доходов населения привели к резкому увеличению парка автотранспортных средств и объемов грузовых и пассажирских перевозок автотранспортом. В частности, непрерывный рост демонстрируют грузоперевозки автомобильным транспортом в России. Так, в 2002-2007 годах объем грузоперевозок в России в натуральном выражении вырос на 8%. Однако, следует отметить, что развитие автомобильных перевозок груза отличается в зависимости от региона страны. Например, Центральный федеральный округ за последние годы сократил объем перевозимых грузов автомобильным транспортом. Аналогичная ситуация наблюдается в Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах. Статистика по объемам перевезенных грузов автомобильным транспортом в России и по федеральным округам представлена в таблице 1.4.

...

Тенденция сокращения пассажироперевозок общественным транспортом также проявляется в сокращении во всех федеральных округах России обеспеченности населения автобусами общего пользования и пассажирооборота данного вида транспорта. Подробная статистика по обеспеченности населения автобусами и пассажирообороту автобусов общего пользования в России и по федеральным округам представлена в таблицах 1.9 и 1.10.

...

.....

.....

1.1.3. Российский рынок складской недвижимости

Негативные последствия экономического кризиса, снижение объемов производства, товарооборота и грузоперевозок существенно повлияли на российский рынок складской недвижимости в 2008 году. Если в 2007 году в аренду и субаренду в России было сдано 1 300 тыс. кв. м складских помещений класса А и В, то в 2008 году данный показатель составил около 900 тыс. кв. м (по данным Knight Frank Research).

...

В целом в настоящее время ситуация на рынке складских услуг России обусловлена следующими факторами:

- Создание новых современных комплексов связано с необходимостью значительных инвестиций на этапе строительства.
- В отличие от западных компаний, российские часто опасаются передавать всю логистическую составляющую стороннему провайдеру услуг – отчасти из опасения потерять контроль над важной составляющей бизнеса, отчасти из-за возможной утечки информации.
-
-

Большинство девелоперов в конце 2008 года – начале 2009 года были вынуждены принять решение о замораживании проектов в российских регионах. Так, компания «Девелопмент-Юг» приостановила строительство логистического парка «ProLogica Park Тахтамукай» в Краснодаре, Parkridge заявил о приостановке проекта в Екатеринбурге и переносе сроков строительства склада в Краснодаре. Инвестиционная группа AG Capital отказалась от покупки сахарных производств и на два-три года заморозила строительство индустриальных парков, на что в 2009 году планировалось потратить 500 млн. долларов.

...

Последние проекты, реализуемые в области складской недвижимости в России:

-
.....
.....

1.2. Рынок транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

1.2.1. Общая характеристика рынка транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

Транспортно-логистический комплекс Санкт-Петербурга обеспечивает как экспорт российских сырьевых материалов, продукции российских предприятий, так и стабильные поставки в Россию импортных товаров народного потребления, материалов, комплектующих и оборудования для всех отраслей экономики страны.

...

.....
.....
.....
.....
.....
.....

На Санкт-Петербург приходится более 20% российского рынка транспортно-логистических услуг в денежном выражении. Транспортно-экспедиторские услуги – крупнейший сектор транспортно-логистического рынка Санкт-Петербурга, однако его доля в общей структуре постепенно снижается. Растет доля терминальных услуг, услуг по хранению и таможенному оформлению. Данные по структуре рынка транспортно-логистических услуг Санкт-Петербурга представлены на рисунке 1.8.

...

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Особенностью рынка транспортно-логистических услуг Санкт-Петербурга является большая доля доходов, которые генерирует контейнерный грузопоток морского порта. Большой порт Санкт-Петербург занимает лидирующие позиции по перевалке контейнерных грузов в России. В последние годы наблюдается существенный рост объемов контейнерного грузопотока через Большой порт Санкт-Петербург, что объясняется, в первую очередь, ростом импорта, приходящего в контейнерах.

...

.....
.....
.....
.....
.....
.....

1.2.2. Автотранспортные перевозки в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

Автотранспортные перевозки являются важным сегментом рынка грузоперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (на автомобильный транспорт приходится почти 10% всех грузоперевозок), способным составить конкуренцию другим видам транспорта. В таблицах 1.12 и 1.13 представлены данные по перевозке грузов и грузообороту в Санкт-Петербурге по видам транспорта (следует обратить внимание на то, что в таблице представлен совокупный оборот крупных и средних организаций транспорта, без учета малых предприятий).

...

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Несмотря на то, что в Ленинградской области развитие рынка грузоперевозок автомобильным транспортом нестабильно, вместе Санкт-Петербург и Ленинградская область демонстрируют рост объемов перевозимых грузов и грузооборота автомобильного транспорта. Статистика по объемам перевезенных грузов и грузообороту автомобильного транспорта в Северо-Западном федеральном округе, Санкт-Петербурге и Ленинградской области представлена в таблицах 1.15 и 1.16.

...

.....
.....
.....
.....
.....
.....

В сфере пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области прослеживаются тенденции, аналогичные российскому рынку в целом. Важнейший фактор, стимулирующий развитие сектора пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, - расширение парка пассажирского транспорта личного пользования, о чем свидетельствует статистика, представленная в таблице 1.17. При этом на фоне роста обеспеченности населения собственными легковыми автомобилями в Санкт-Петербурге и Ленинградской области происходит сокращение объема пассажироперевозок и пассажирооборота общественного транспорта, в том числе автомобильного.

....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

В целом можно выделить следующие факторы, сдерживающие развитие рынка автотранспортных перевозок в Санкт-Петербурге:

-
.....
.....

1.1.3. Рынок складской недвижимости в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области наблюдается несоответствие существующей терминально-складской инфраструктуры спросу на ее услуги. Основная масса терминально-складских объектов представлена помещениями класса В и С, на их долю приходится около 90% всей площади складских помещений. В 2006 году в городе и области насчитывалось 479 тыс. кв. м современных складов класса А и В+, что составляет почти 8% от общей площади крытых складов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

....
.....
.....
.....
.....
.....

На 2009 год заявлено к вводу в эксплуатацию свыше 1 700 тыс. кв. м, в 2010 году – около 480 тыс. кв. м качественных складских площадей. Однако следует делать предположение как о традиционном для рынка переносе сроков строительства, так и о замораживании проектов в связи с экономическим кризисом.

....
.....
.....
.....
.....
.....

Что касается спроса на складскую недвижимость, то ситуация в Санкт-Петербурге и Ленинградской области существенно поменялась в течение 2008 года в связи с развитием экономического кризиса. В I половине года на фоне возрастающего потока грузов как через Санкт-Петербург, так и внутри города, и развития рынка цивилизованных складских услуг, потребность в качественных складах постоянно росла. Уровень вакантных площадей не превышал 2-3%.

...
.....
.....
.....
.....
.....

Ситуация с арендными ставками на складскую недвижимость отличается от других сегментов коммерческой недвижимости Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В первом полугодии 2008 года рост ставок был незначительным, так как на рынке еще не появилось новых крупных проектов, а уровень арендных ставок на складские помещения привязан к доллару. В то же время, во II половине года произошел существенный рост ставок, который объясняется двумя причинами:

-
.....
.....

2. Анализ деятельности компаний-прототипов

В данном разделе представлены портреты транспортно-логистических комплексов, которые можно в той или иной степени отнести к прототипам. Под прототипами эксперты «ИнтелМедиа» предлагают понимать проекты, которые могут стать образцом или ориентиром при создании транспортно-логистического комплекса.

Рассмотренные в данном разделе концепции транспортно-логистических комплексов могут быть заимствованы напрямую (или могут быть модифицированы), а также могут лечь в основу инновационных решений при разработке проекта транспортно-логистического комплекса. Следует учитывать, что эффективность отдельных мероприятий не означает успех компании на рынке. Компания «ИнтелМедиа» предлагает ознакомиться с удачными решениями создателей транспортно-логистических комплексов вне зависимости от того, насколько успешны упомянутые игроки рынка логистических услуг в настоящее время.

Анализ деятельности компаний, занятых в сфере транспортно-логистических услуг, показал, что подавляющее большинство операторов рынка действуют достаточно сфокусированно, без диверсификации в смежные рынки. Таким образом, чаще всего предложение транспортно-логистических комплексов ограничено базовыми потребностями клиентов (складирование, обработка грузов, таможенное оформление и т.п.). Это, в свою очередь, можно расценивать как рыночную возможность, позволяющую выделиться на фоне конкурентов и расширить спрос за счет предоставления дополнительных услуг.

Для понимания того, в каком направлении можно развиваться транспортно-логистическому комплексу, аналитиками компании «ИнтелМедиа» были подготовлены портреты компаний, которые в той или иной степени можно отнести к прототипам. Ключевым при выборе прототипов было наличие дополнительных услуг в предложении транспортно-логистического комплекса.

3. Анализ спроса на услуги транспортно-логистических комплексов Санкт-Петербурга и Ленинградской области

3.1. Определение сегментов потенциального спроса на услуги транспортно-логистического комплекса в контексте развития МТП Усть-Луга и припортовых территорий

3.1.1. Исследование источников потенциального спроса

Для определения источников потенциального спроса на услуги транспортно-логистического комплекса целесообразно ознакомиться со спецификой функционирования экономики Кингисеппского муниципального района и, в частности, с развитием порта «Усть-Луга», а также прилегающих территорий.

3.1.1.1. Развитие Кингисеппского муниципального района

....

.....
.....
.....
.....
.....

Исходя из анализа экономического развития Кингисеппского муниципального района, можно сделать выводы о том, что потенциально генерировать спрос на услуги транспортно-логистического комплекса могут следующие факторы:

- Кингисеппская промышленная зона продолжает стабильно развиваться;
- В Кингисеппском муниципальном районе ведется активное строительство новых и реконструкция существующих объектов. Сохраняется значительное количество объектов, находящихся на стадии оформления земельных участков или подготовки проектной документации, а также проектов, получивших принципиальное одобрение Администрации,
- Район пересекают несколько железнодорожных и автомобильных магистралей, в том числе связывающих Санкт-Петербург с Таллинном.

3.1.1.2. Развитие МТП Усть-Луга

....

.....
.....
.....
.....
.....

Исходя из анализа развития МТП Усть-Луга, можно сделать выводы о том, что потенциально генерировать спрос на услуги транспортно-логистического комплекса способен следующий фактор:

- Контейнерный терминал и многопрофильный перегрузочный комплекс ориентированы не только на железнодорожный, но и на автомобильный транспорт. С учетом увеличения грузооборота автотранспорта в МТП Усть-Луга количество автотранспорта, участвующего в грузоперевозках, будет демонстрировать активный рост.

3.1.1.3. Комплексное развитие территории, прилегающей к МТП Усть-Луга

....

.....
.....
.....
.....
.....

Исходя из анализа комплексного развития территории, прилегающей к МТП Усть-Луга, можно сделать выводы о том, что потенциально генерировать спрос на услуги транспортно-логистического комплекса могут следующие факторы:

- Прогнозируемый рост численности населения создаваемого города в районе поселка Усть-Луга — деревни Краколье;
- Рост туристского потока в связи со строительством соответствующей инфраструктуры на территориях, расположенных рядом с МТП Усть-Луга.

3.1.2. Возможная сегментация рынка для создаваемого транспортно-логистического комплекса

Эксперты компании «ИнтелМедиа» полагают, что оценку спроса в контексте развития МТП Усть-Луга и припортовых территорий целесообразно проводить с ориентацией на два основных сегмента. (см. рисунок 3.3).

....

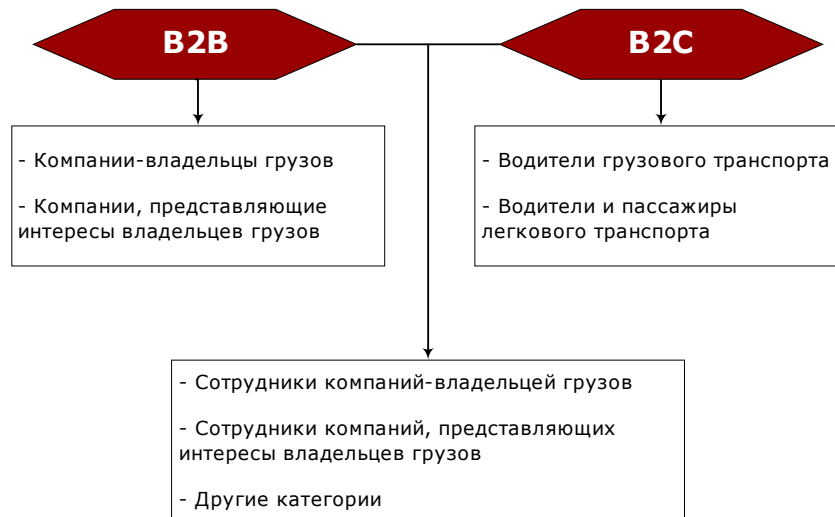
Сравнение подходов к работе с деловым и потребительским сегментами представлено в таблице 3.7.

....

В результате, по мнению экспертов компании «ИнтелМедиа» возможна следующая сегментация рынка для создаваемого транспортно-логистического комплекса (см. рисунок 3.4).

Рисунок 3.4

Возможная сегментация рынка для создаваемого транспортно-логистического комплекса



....

Ранжирование сегментов рынка для создаваемого транспортно-логистического комплекса с учетом его местоположения представлено в таблице 3.8.

Все сегменты поделены на 3 типа:

- ключевой сегмент – сегмент, на котором следует фокусироваться в первую очередь,
- второстепенный сегмент – сегмент, на котором следует обратить внимание во вторую очередь,
- сегмент минимального фокусирования - не требующий фокусирования сегмент, существование которого следует учитывать.

Среди сегментов, относящихся к ключевым, можно выделить:

- сегменты, на которых следует фокусироваться с начала ввода транспортно-логистического комплекса в эксплуатацию (ключевые сегменты для фокусирования на первом этапе);
- сегменты, на которых следует фокусироваться после вывода транспортно-логистического комплекса на полную мощность (ключевые сегменты для фокусирования на втором этапе).

....

.....
.....
.....
.....
.....

Представленная сегментация рынка позволяет задать направления развития ассортимента услуг для создаваемого транспортно-логистического комплекса (см. таблицу 3.9).

....

.....
.....
.....
.....
.....

Исходя из предложенной сегментации и возможных направлений удовлетворения потенциального спроса, представляется возможным сформировать концептуальную идею создаваемого транспортно-логистического комплекса.

....

.....
.....
.....
.....
.....

Рассматривая в комплексе возможности Заказчика с точки зрения площади территории, на которой планируется построить транспортно-логистический комплекс, и радиус действия, а также потенциальный спрос,

целесообразно позиционирование объекта как регионального транспортно-логистического комплекса.

....

.....
.....
.....
.....
.....

Для принятия ряда стратегических решений в рамках создания транспортно-логистического комплекса целесообразно рассмотреть спрос с позиции видов грузов, которые сможет обрабатывать комплекс. Классификация видов грузов с позиции спроса на услуги создаваемого транспортно-логистического комплекса представлена в таблице 3.11. С точки зрения потенциального спроса каждому виду грузов специалисты «ИнтелМедиа» придали статус: высокий или низкий потенциальный спрос. При определении статуса грузов учитывались рассмотренные ранее данные по источникам потенциального спроса, а также возможности и перспективы развития МТП Усть-Луга.

....

.....
.....
.....
.....
.....

3.2. Оценка спроса на услуги создаваемого транспортно-логистического комплекса

Методологические основы исследования

В данном разделе представлены расчеты объемов рынка для создаваемого транспортно-логистического комплекса, а также прогноз спроса. Методология расчетов разработана экспертами компании «ИнтелМедиа» и учитывает специфику проекта.

При оценке объемов рынка для создаваемого транспортно-логистического комплекса используются:

- Для сектора B2C - прогнозные данные по пассажиропотоку (включая водителей грузового транспорта из/в МТП Усть-Луга, деловых туристов и отдыхающих, жителей и посетителей нового города, работников порта, железной дороги и промышленной зоны, а также водителей автомобилей, проезжающих по трассе «Усть-Луга – Великий Новгород» и по прилегающим трассам).
- Для сектора B2B – результаты анализа данных по грузообороту компаний-аналогов и исследования социально-экономического развития Кингисеппского муниципального района, а также прогнозы развития МТП Усть-Луга и прилегающих территорий.

Процедура прогнозирования спроса на услуги транспортно-логистического комплекса включает несколько этапов и производится отдельно для каждого из базовых сегментов (B2B и B2C). Соответственно, подход к оценке спроса со стороны сегмента B2B отличен от оценки спроса для сегмента B2C.

В рамках прогнозирования спроса со стороны сегмента B2B в расчетах используется:

- Информация о выручке компаний-аналогов. В частности, в качестве ориентиров применяются данные о выручке транспортно-логистических комплексов при заданном объеме грузооборота. Кроме того, в расчеты включены данные о выручке компаний, осуществляющих 3PL-операции при заданном объеме грузооборота.

При прогнозировании спроса со стороны сегмента B2C в расчетах используются:

- Информация о среднем чеке по видам услуг, предложенных в концепции (услуги размещения, общественное питание, развлечения/отдых);
- Оценочные данные по пассажиропотоку (как для грузового, так и для легкового транспорта) и по количеству туристов;
- Экспертные оценки (умеренный прогноз) доли аудитории, которая предположительно воспользуется услугами транспортно-логистического комплекса. Данный вид оценки проводится по каждому виду потребителей отдельно с учетом специфики спроса с

их стороны.

В рамках прогнозирования спроса на обслуживание грузовых и легковых автомобилей в расчетах используются:

- Информация о среднем чеке по видам услуг, предложенных в концепции (мойка, АЗС, автосервис, магазин запчастей). Данные по среднему чеку проанализированы отдельно для грузового и легкового транспорта;
- Оценочные данные по количеству легковых и грузовых автомобилей с учетом движения транспорта по рассмотренным в концепции географическим направлениям;
- Экспертные оценки (умеренный прогноз) доли транспортных средств, водители которых предположительно воспользуются соответствующими услугами. Данный вид оценки проводится отдельно для грузового и легкового транспорта.

....

.....
.....
.....
.....
.....

4. Прогноз развития рынка транспортно-логистических услуг

4.1. Общий сценарий развития рынка транспортно-логистических услуг

В связи с общеэкономическим кризисом краткосрочный и среднесрочный сценарии развития рынка транспортно-логистических услуг в России и, в частности, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области будут существенно отличаться от проявления тенденций на рынке в долгосрочном периоде.

Сценарий развития рынка транспортно-логистических услуг в России в краткосрочной (1-3 года) и среднесрочной перспективе (3-5 лет).

....

.....
.....
.....
.....
.....

Сценарий развития рынка транспортно-логистических услуг в России в среднесрочной (3-5 лет) и долгосрочной перспективе (5-10 лет).

....

.....
.....
.....
.....
.....

4.2. Сценарий развития рынка автотранспортных перевозок

Развитие рынка автотранспортных перевозок целесообразно рассматривать с двух позиций – грузовых и пассажирских перевозок.

В 2009 году углубление спада в промышленности, снижение потребительского и инвестиционного спроса, а также сокращение внешнего спроса на основные товары российского экспорта отрицательно скажутся на динамике грузооборота и доходов транспортных компаний. Рост сегментов грузоперевозок и экспедиторских услуг в 2009 году не превысит 2% при прогнозируемом уровне инфляции в 13%.

....

.....
.....
.....
.....
.....

Резюме: рекомендации по выходу на рынок автотранспортных услуг в контексте создания транспортно-логистического комплекса.

В соответствии с информацией, представленной в разделе 3, одним из направлений деятельности при создании транспортно-логистического комплекса может стать рынок автотранспортных услуг. В связи с этим, видится целесообразным представить экспертное заключение о перспективах развития данного вида бизнеса в рамках транспортно-логистического комплекса.

Для принятия решения в отношении развития направления собственных перевозок следует учитывать основные отраслевые риски.

Риск №1: неэффективное регулирование отрасли. Отмена лицензирования в 2005 году всех видов перевозочной деятельности (кроме перевозки пассажиров автомобильным транспортом) фактически привела к разрушению как системы регулирования, так и системы управления автотранспортным комплексом. Недобросовестная конкуренция и демпинг за счет пренебрежения требованиями обеспечения безопасности дорожного движения и износа подвижного состава достигли критических пределов. При легком доступе на рынок и фактическом отсутствии системы контроля, учета и управления у многих участников рынка отсутствует мотивация к совершенствованию бизнес-модели. В результате, 70% парка подвижного состава физически и морально устарело и не отвечает современным технологическим и экологическим требованиям. Значительно снизился и уровень профессиональной подготовки. Вместе с тем, в России крайне слабо развита практика страхования ответственности автоперевозчика.

Риск №2: высокий уровень конкуренции на рынке. Количество автотранспортных средств, используемых в коммерческих целях, в 2008 году превысило 6 млн. единиц. По экспертным оценкам, число субъектов предпринимательской деятельности в России в сфере автотранспортных услуг достигает 1 млн. (официальный отраслевой учет не ведется с 2005 года). Легкость и низкая стоимость выхода на рынок сделала его доступным практически для любого непрофессионала. При этом более 80% оборота рынка автотранспортных услуг продолжает оставаться в тени.

Риск №3: негативное влияние финансово-экономического кризиса. На рынке автотранспортных услуг уже сейчас отмечается существенное снижение объема грузоперевозок вследствие сокращения общей деловой активности в стране. Владельцы транспортных средств, взятых в кредит и по лизинговым схемам, из-за падения спроса на свои услуги не в состоянии выполнять свои обязательства перед кредиторами. Даже немногочисленные стабильные автотранспортные предприятия испытывают трудности с кредитованием.

Вывод: учитывая общую логику концепции создаваемого транспортно-логистического комплекса, направление автотранспортных услуг потенциально может сформировать дополнительное конкурентное преимущество и способствовать повышению устойчивости бизнеса за счет его диверсификации. Однако, по мнению экспертов «ИнтелМедиа», целесообразно выстраивать стратегию развития, ориентируясь на риск №3, связанный с негативным влиянием финансово-экономического кризиса. В связи с этим, рекомендуется отложить развитие направления автотранспортных услуг до момента стабилизации экономики (и, соответственно, принимать решение о выходе на данный рынок после запуска транспортно-логистического комплекса).

4.3. Сценарий развития рынка складской недвижимости

Экономический кризис затрудняет прогнозирование развития рынка складской недвижимости в России и, в частности, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Специалисты сходятся во мнении, что возможны 2 варианта развития событий, которые укладываются в оптимистический и пессимистический сценарии.

....

.....
.....
.....
.....
.....

Эксперты компании «ИнтелМедиа» оценивают пессимистический прогноз как более вероятный сценарий развития рынка складской недвижимости в России и, в частности, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

В целом можно выделить следующие риски и последствия экономического кризиса для рынка складской недвижимости:

-
.....
.....
-
.....
.....
-
.....
.....

4.4. Сценарий развития рынка автосервисных услуг

В соответствии с информацией, представленной в разделе 3, одним из объектов фокусирования при создании концепции транспортно-логистического комплекса может стать рынок автосервисных услуг. В связи с этим, видится целесообразным определить возможные тенденции будущего развития данного рынка.

....

.....
.....
.....
.....
.....

Учитывая описанные факторы, эксперты «ИнтелМедиа» полагают, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе на рынке автосервисных услуг следует ожидать:

- Увеличения количества точек автосервиса, профессиональная деятельность которых будет подразделяться, с одной стороны, на оказание узкоспециализированных услуг (кузовные ремонты, покраска и т.п.), с другой стороны – на универсальности оказания услуг (расширение их видов применительно к различным маркам автомобилей);
-
-
-