***Рынок автомобильных перевозок сборных грузов***

**Маркетинговое исследование**

**I-е издание**

**март 2013, г. Санкт-Петербург**

***Уважаемые пользователи, обращаем Ваше внимание на то, что данное исследование подготовлено «Консалтинговой группой «Беспалов и партнеры» и представляет собой аналитико-экспертную оценку согласно избранной тематике. Однако отчет не является основой для какого-либо инвестиционного предложения и, следовательно, «Консалтинговая группа «Беспалов и партнеры» не несет ответственности за убытки и/или ущерб, возникшие в результате использования опубликованной в данном отчете информации и/или экспертных мнений.***

|  |  |
| --- | --- |
| **АННОТАЦИЯ** | |
|  | Данное исследование посвящено анализу новейших тенденций и перспектив развития рынка сборных грузоперевозок РФ и СЗФО в рамках экономического кластера транспортно-логистических услуг. Исследование по данной теме проводится «Консалтинговой группой «Беспалов и партнеры» в первый раз.  В работе дается обзор ситуации на мировом и российском рынках сборных грузоперевозок, приводятся ключевые показатели работы отрасли в 2005-2012 гг., основные тренды отрасли демонстрируются графически и таблично.  **ЦЕЛЬ** исследования – анализ, качественная и количественная оценки рынка сборных грузоперевозок, в том числе, в СЗФО на основе данных о перспективности и востребованности такого направления предпринимательской логистической деятельности в России.  **ОБЪЕКТ** исследования – рынок автомобильных грузоперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Особое внимание уделено сборным грузоперевозкам, в частности проведен сравнительный анализ основных грузоперевозчиков сегмента.  **МЕТОД** исследования:  - кабинетное исследование;  - полевое исследование;  - экспертная оценка.  В **Части 1** рассматривается смысловое наполнение понятия сборных грузоперевозок, проводится сравнительная характеристика *Full Truckload Shipping* (перевозка груза одной компании при помощи одной и более единиц транспорта) и *Less Than Truckload Shipping* (сборные грузоперевозки). Также, анализируются основные игроки данного рынка, а именно логистические компании среднего звена, представлены основные факторы, влияющие на рынок сборных грузоперевозок в контексте текущей макроэкономической ситуации в РФ.  В **Части 2** подробно представлен рынок логистических услуг РФ, а также Санкт-Петербурга и ЛО в виде комплексного аналитического и графического анализа с учетом будущих перспектив рынка. Также, на основании данных Министерства Транспорта РФ дополнительно рассматривается ценовая (тарифная) политика по грузоперевозкам, а также акцентируется внимание читателя на экспортно-импортных отношениях в пределах данного рынка. Отдельное внимание уделяется складской инфраструктуре Санкт-Петербурга и проблеме узнаваемости компаний по сборным грузоперевозкам среди иных участников рынка.  **Часть 3** данного исследования привлекает внимание наличием подробной аналитической карты игроков рынка сборных грузоперевозок Санкт-Петербурга (11 компаний), которые стали объектом полевого исследования, также представленного в отчете. В результате проведенного полевого исследования, получена аналитическая карта позиционирования участников по совокупной оценке согласно 27-ми избранных критериев (полевого исследования и оценки он- лайн консультирования), а также сводная таблица-рейтинг относительно качества предоставляемых услуг.  **Часть 4** акцентирует внимание на правовом поле, институциональных возможностях и барьерах для участников рынка сборных грузоперевозок. Кроме того, дополнительно вводиться обсуждение проблемы ВТО и ее влияния на сборные грузоперевозки в РФ. В частности, для детального раскрытия данной темы к отчету прилагаются материалы круглого стола «ПУТИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ УЖЕСТОЧЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ», проведенного на базе ЛенТПП в декабре 2012 г.  Итоговая **Часть 5** маркетингового исследования консолидирует основные вехи рынка сборных грузоперевозок, в том числе Санкт-Петербурга и ЛО, очерчивая текущие и ожидаемые тенденции дальнейшего развития данной отрасли.  **ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ**:  - Федеральная служба государственной статистики РФ (Росстат),  - Министерство транспорта Российской Федерации,  - Министерство экономического развития РФ,  - Министерство финансов РФ,  - Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области (Петростат)  - Комитет экономического развития, промышленной политики и торговли Санкт-Петербурга,  - материалы и пресс-релизы компаний-участников рынка, ассоциаций, экспертные оценки ведущих специалистов и отраслевых аналитиков, опубликованные в открытых источниках информации: отраслевых справочниках, каталогах, специальных выпусках (СМИ).  **ЦЕЛЕВАЯ АУДИТОРИЯ**:  Отчет предназначен для маркетологов и специалистов по развитию компаний-грузоперевозчиков, поставщиков ресурсов и других участников отрасли, а также потенциальных инвесторов, планирующих оказание услуг в сфере ТЛУ.  Основываясь на результатах, приведенных в данном обзоре, можно составить ряд выводов и решений, способствующих успешному ведению бизнеса и снижению предпринимательских рисков.  **ПАРАМЕТРЫ ОТЧЕТА**:  Язык отчета: Русский  Количество страниц: 54  *с приложением:* 94  таблиц: 18  графиков: 16  приложение: 3 |

|  |  |
| --- | --- |
| **СОДЕРЖАНИЕ** | |
|  | ВВЕДЕНИЕ  ЧАСТЬ 1  1.1 Что такое рынок сборных грузоперевозок (СГП) ?.........................................................4  1.2 Игроки рынка СГП – кто они?...........................................................................................6  1.3 Какие факторы влияют на рынок СГП ?...........................................................................9  ЧАСТЬ 2  2.1 Рынок логистических услуг РФ сегодня……………………………………………………………….….....12  2.1 Рынок логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области..…….……..21  2.2 Тарификация грузоперевозок сборных грузов в Западной и Центральной России............................................................................................................................….23  2.3Транспортная география: экспорт-импорт отношения………………………………………..…….26  2.4Инфраструктура: складская система СПб…………………………………………………..……………….29  ЧАСТЬ 3  3.1 Узнаваемость компаний по СГП…………………………………………………………………….……...……31  3.2 Аналитическая карта основных компаний рынка СГП в СПб и ЛО……………………….…..32  3.3 Полевое и кабинетное исследование по одиннадцати крупнейшим компаниям сборных грузоперевозок Санкт-Петербурга………………………………………………….………..….34  ЧАСТЬ 4  4.1 Регламентация рынка грузоперевозок в РФ. Правовое поле ……………………………..……41  4.2 Рынок грузоперевозок РФ и ВТО: новые условия………………………………………..…………..………………………………………………………………….44  4.3 Экспертная оценка: Круглый стол “Пути развития рынка логистических услуг в условиях ужесточения конкуренции” на базе ЛенТПП, декабрь 2012г…………..……….48  ЧАСТЬ 5  Итоги……………………….…………………………….……………………………………………………………………….….53  Приложения …………….……………………………………………………………………………………..……………..…55 |

|  |  |
| --- | --- |
| **СПИСОК ДИАГРАММ** | |
|  | **Рис. 1** Структура российского транспортно-логистического рынка по видам услуг, %  **Рис. 2** Этапы развития логистических услуг 1PL – 4PL  **Рис. 3** Индексы основных показателей производства товаров и услуг в январе-сентябре 2012 и в январе-сентябре 2011 годов, в % к аналогичному периоду предыдущего года  **Рис. 4** Динамика российского рынка транспортно-логистических услуг  **Рис. 5** Структура рынка транспортно-логистических услуг в мире и РФ, %  **Рис. 6** Объем коммерческих перевозок грузов по видам транспорта в январе-сентябре 2012 года и в январе-сентябре 2011 года, в % к аналогичному периоду предыдущего года  **Рис. 7** Динамика коммерческого грузооборота транспорта (без трубопроводного и железнодорожного транспорта необщего пользования)  **Рис. 8** Темпы роста коммерческого грузооборота предприятий транспорта (без трубопроводного) за январь-май 2000-2012 гг., в % к соответствующему периоду предыдущего года (включая коммерческие грузовые автоперевозки, выполненные индивидуальными предпринимателями; c учётом коммерческих перевозок грузовыми автомобилями нетранспортных предприятий)  **Рис. 9** Перевозка грузовым автомобильным транспортом всех отраслей в РФ, за 2010-2011 гг., млн. тонн грузов  **Рис. 10** Индексы объема перевозок грузов предприятиями транспорта (без трубопроводов) в странах СНГ в 2001, 2005, 2008-2011 гг., в % к 2000 году  **Рис. 11** Индексы тарифов и цен на отдельные виды товаров и энергоресурсов в сентябре 2012 г. В % к декабрю 2011 г.  **Рис. 12** Индексы тарифов на грузовые перевозки в сентябре 2012 г.  **Рис. 13-14** Рынок складских арендаторов в Санкт-Петербурге, 2012 г.  **Рис. 15** Общий объем функционирующих складских помещений классов А и В в Санкт-Петербурге  **Рис. 16** Карта позиционирования одиннадцати крупнейших компаний сборных грузоперевозок Санкт-Петербурга в результате анализа кабинетного и полевого исследований на 4 целевых квадранта |

|  |  |
| --- | --- |
| **СПИСОК ТАБЛИЦ** | |
|  | **Таблица 1.** Сравнение характеристик рынков FTL- и LTL-перевозок  **Таблица 2.** Структура грузоперевозок по видам транспорта в РФ, в январе-сентябре 2011-2012 г., гг. млн. тонн  **Таблица 3.** Перевозки грузов грузовыми автомобилями крупных и средних предприятий в январе-сентябре 2012 года по федеральным округам  **Таблица 4.** Грузооборот по видам транспорта (миллиардов тонно-километров)  **Таблица 5.** Перевозки грузов крупных и средних организаций автомобильного транспорта в январе-сентябре 2012 года по федеральным округам  **Таблица 6.** Динамика объемов перевозки и грузооборота организаций транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за периоды январь-август 2010-2012 гг., в % от млн. тонн (к предыдущему году)  **Таблица 7.** Объем коммерческих перевозок грузов автотранспортом и грузооборот организаций всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период январь-август 2010-2012 гг., млн. тонн  **Таблица 8.** Индексы тарифов на грузовые перевозки в сентябре 2012 года (в %)  **Таблица 9.** Индексы тарифов на грузовые перевозки в сентябре 2012 года по федеральным округам (без трубопроводного транспорта), в %  **Таблица 10.** Объем внешней торговли транспортными услугами (по методологии платежного баланса) в отраслях транспортного комплекса за I полугодие 2012 года  (млн. долл. США)  **Таблица 11.** Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны  **Таблица 12.** Узнаваемость компаний-перевозчиков респондентами из Санкт-Петербурга, Москвы и других городов, в % от опрошенных  **Таблица 13.** Сравнительная характеристика основных (11) российских игроков рынка сборных грузоперевозок (в том числе «авто-») в России, 2013 год (февраль)  **Таблица 14.** Выдержка из полевого исследования – оценка компаний по критерию *близость к основным транспортным магистралям, удобный подъезд, хорошее состояние дорог*  **Таблица 15.** Средний балл одиннадцати крупнейших компаний сборных грузоперевозок Санкт-Петербурга в результате анализа кабинетного и полевого исследований  **Таблица 16.** Время ожидания на телефоне, секунд (после окончания записи голосового меню, либо автоответчика). Кабинетное исследование  **Таблица 17.** Объем перевозок грузов в 2000 - 2012 годах в РФ  **Таблица 18.** Прогноз перевозок грузов и грузооборота по консервативному (энерго-сырьевому) варианту развития транспортной системы России до 2030 года |

|  |  |
| --- | --- |
| **СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ** | |
|  | **Приложение 1.** Тарификация грузоперевозок сборных грузов в западной и центральной России  **Приложение 2.** Исходные данные для кабинетного исследования крупнейших компаний сборных грузоперевозок в СПб  **Приложение 3**. Исходные данные для полевого исследования крупнейших компаний сборных грузоперевозок в СПб |

|  |  |
| --- | --- |
| **УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ** | |
|  | FTL – перевозки – Full Truckload Shipping (перевозка груза одной компании при помощи одной и более единиц транспорта)  LTL – перевозки – Less Than Truckload Shipping (сборные грузоперевозки)  ВТО – Всемирная Организация Торговли  ЛенТПП – Ленинградская Торгово-Промышленная Палата  СГП – Сборные Грузоперевозки  СРО – саморегулируемые организации  ТК – торговая компания  ТН ВЭД – Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности  ТЛК – транспортно-логистическая компания  ФО – федеральный округ |

|  |  |
| --- | --- |
| **ВЫДЕРЖКИ** | |
|  | Доставка сборных грузов – это одно из наиболее удобных и практичных нововведений современного рынка грузоперевозок, ведь оно открывает массу возможностей, как перед заказчиком, так и перед исполнителем. Перевозки сборных грузов (Less Than Truckload Shipping) — малогабаритные перевозки различных заказчиков одним транспортным средством. Грузоперевозки сборных грузов позволяют снизить стоимость доставки, однако невыгодны к перевозкам крупно- и среднегабаритных грузов ввиду завышенной ценовой политики (в таком случае компания самостоятельно осуществляет транспортировку, либо прибегает к услугам Full Truckload Shipping). Так, сборный груз — тип груза для перевозки сборными партиями, которые формируются за счет штучных единиц. Ключевым звеном в цепочке перевозки сборных грузов является консолидация мелких партий нескольких заказчиков на специальном складе. Консолидированный склад служит началом для регулярной грузоперевозки сборных грузов по заданному маршруту. Период доставки груза в таком случае колеблется в зависимости от срока комплектования партии, маршрута следования транспорта и других причин. Данный вопрос следует рассматривать в контексте региональных, национальных и международных маршрутов.  **[….]**  Говоря о логистических услугах в целом, следует отметить, что грузоперевозки занимают доминирующую (ХХХ%) позицию (рис. 1), в то время как доля сборных грузоперевозок среди грузоперевозок в целом весьма незначительна. Так, для США этот показатель оценили в ХХХ% в 2012 году при планируемых ХХХ%. Темп роста данного направления грузоперевозок оценивается в ХХХ% в 2011, ориентировочно ХХХ-ХХХ% в 2013 году, что вызвано значительным снижением потребительской активности в США и ЕС. В России показатель доли сборных грузоперевозок, по оценкам экспертов, менее ХХХ% с динамичным ростом ввиду ненасыщенности рынка.    **Рис. 1 Структура российского транспортно-логистического рынка по видам услуг, %**  **Источник: РБК**  Особенно стремительное развитие услуги по доставке сборных грузов получают на фоне локальных или мировых кризисов, когда вопросы оптимизации логистических затрат и управления капиталом предприятий приобретают повышенную остроту. Такие тенденции наблюдались в период кризиса 2008-2010 гг. Так, только в 2010 году рост заявок на доставку сборных грузов из ЕС в РФ вырос более чем на ХХХ% по сравнению с 2009 годом. В 2011-2012 гг. также был отмечен заметный рост востребованности этой услуги.  **[….]**  Основными центрами логистического рынка России являются и в настоящее время и в перспективе Москва, Санкт-Петербург и Северо-Западный регион в целом.  Основными организационными осложнениями при развитии рынка логистики являются качество и полнота материально-технического, кадрового и управленческого обеспечения, уровень нормативной базы, отставание в развитии мультимодальных перевозок, неравномерность территориального размещения объектов инфраструктуры. Так, значительная доля складских помещений сосредоточена в Центральной и Северо-западной части страны. В Москве и области ХХХ млн кв. м складов, в Петербурге и его окрестностях - ХХХ млн, а в других городах - только ХХХ млн кв. м в целом.  По данным исследования Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), к 2030  году объем грузовых перевозок России вырастет как минимум в полтора раза. Такие данные привел руководитель комитета ТПП РФ по логистике Олег Дунаев на международной конференции "Проблемы современной логистики-2012" (*Информационный портал «Всё о таможне»*).  В настоящее время по причине того, что Россия не достаточно интегрирована в глобальную транспортную сеть, страна теряет порядка ХХХ млрд долларов дохода в год. Именно такова примерная стоимость перевозки грузов, которые идут в обход, поскольку из-за состояния транспортно-логистической инфраструктуры Россия пока не может гарантировать их доставку в сохранности и точно в срок.  В тоже время некоторые из мировых трендов уже присутствуют в РФ. Это касается усиления присутствия 3PL провайдеров, т.е. организаций, оказывающих полный комплекс логистических услуг. В русле этих благоприятных тенденций зарубежные компании с преимущественно международных перевозок переходят на внутренние рынки и осваивают российские регионы.  При подробном рассмотрении рынка грузоперевозок РФ отметим, что в распределении по видам транспорта автомобильный транспорт отвечает приблизительно за половинувсех грузоперевозок, с учетом ужесточения конкурентной борьбы в контексте планового увеличения доли железнодорожных перевозок (Табл.2).  **Таблица 2.**  **Структура грузоперевозок по видам транспорта в РФ,в январе-сентябре 2011-2012 г., гг. млн. тонн**   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | |  | Январь- сентябрь  2011 г. | Январь- сентябрь  2012 г. | Январь-сентябрь 2012 г. в % к январю-сентябрю 2011 г. | | Транспорт всех отраслей экономики | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | в том числе: |  |  |  | | Транспорт отраслей Минтранса России | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | железнодорожный  общего пользования | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | промышленный железнодорожный | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | **автомобильный** | **ХХХ** | **ХХХ** | **ХХХ** | | морской | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | внутренний водный | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | воздушный (гражданская авиация) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Транспорт других министерств и ведомств |  |  |  | | трубопроводный | ХХХ | ХХХ | ХХХ |   **Источник: Росстат**  Динамика объемов коммерческих перевозок грузов по видам транспорта в январе-сентябре 2012 и в январе-сентябре 2011 годов к аналогичному периоду предыдущего года демонстрируют отсутствие значительного роста по какому-либо виду транспорта, при максимальных показателях ХХХ% в категории автомобильного транспорта. В то же время, максимальное сокращение наблюдается в категории морского транспорта (Рис.6).    **Рис. 6 Объем коммерческих перевозок грузов по видам транспорта в январе-сентябре 2012 года и в январе-сентябре 2011 года, в % к аналогичному периоду предыдущего года**    В региональной структуре РФ перевозок грузов грузовыми автомобилями (по состоянию на конец 3-его квартала 2012 года) лидирующими являются ХХХ, ХХХ и ХХХ федеральные округа. В то же время, наименьшие объемы наблюдаются в ХХХ федеральном округе, который, в первую очередь, характеризуется нестабильной социо-политической средой (Табл.3).  **Таблица 3**  **Перевозки грузов грузовыми автомобилями крупных и средних предприятий (с досчетом)\* в январе-сентябре 2012 года по федеральным округам**   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | |  | Перевезено грузов, тыс. тонн | Доля, % | Темп роста, % к январю-сентябрю 2011 года\*\*) | | Российская Федерация | ХХХ | 100 | ХХХ | | Центральный федеральный округ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | **Северо-Западный федеральный округ** | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Южный федеральный округ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Северо-Кавказский федеральный округ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Приволжский федеральный округ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Уральский федеральный округ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Сибирский федеральный округ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Дальневосточный федеральный округ | ХХХ | ХХХ | ХХХ |   \*) - всех видов деятельности \*\*) - по сопоставимому кругу организаций  **Источник: ТРАНСПОРТ РОССИИ информационно-статистический бюллетень январь-сентябрь 2012 года. Министерство транспорта РФ.**  **[….]**  При локальной аналитической оценке рынка грузоперевозок в 2012 году следует отметить рост объемов грузоперевозок на ХХХп.п. в Санкт-Петербурге и падение на ХХХп.п. в Ленинградской области, при росте грузооборота на ХХХп.п. и падении на ХХХп.п. соответственно (Табл.6).  В 2012 году транспортные организации Санкт-Петербурга перевезли грузов в ХХХ раза больше, чем годом ранее. Рост перевозок наблюдался на всех видах транспорта: на автомобильном и морском он увеличился в ХХХ раза, воздушном – на ХХХ%, внутреннем водном – на ХХХ%. В Ленинградской области при росте перевозок на ХХХ% сложился преимущественно за счет увеличения доставки грузов внутренним водным транспортом – на ХХХ%. На автомобильном транспорте области перевозки грузов сократились на ХХХ%. В целом в городе перевезено ХХХ млн тонн грузов, в области – ХХХ млн тонн. В 2012 году сохранился рост перевозок грузов и на железнодорожном транспорте; по Октябрьской железной дороге отправлено ХХХ млн тонн грузов или ХХХ% к 2011 году. Услугами пассажирского железнодорожного транспорта в январе – ноябре 2012года воспользовались ХХХ млн человек, или ХХХ% к январю – ноябрю 2011 года.  **Таблица 6**  **Динамика объемов перевозки и грузооборота организаций транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за периоды январь-август 2010-2012 гг., в % от млн. тонн к предыдущему году**   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Регион** | **Годы** | | | | **2010** | **2011** | **2012** | | **Перевозка грузов** |  |  |  | | Санкт-Петербург | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Ленинградская область | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | **Грузооборот** |  |  |  | | Санкт-Петербург | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Ленинградская область | ХХХ | ХХХ | ХХХ |   **ИСТОЧНИК: по данным Петростата**  В тоже время ситуация на рынке коммерческих грузоперевозок несколько иная. Согласно официальным данным, в предыдущие годы рынок логистических услуг рос примерно на ХХХ%. По оценкам экспертов и игроков рынка рост в 2012 году составит ХХХ–ХХХ%. Логистическим операторы говорят о двукратном снижении темпов роста логистического рынка по сравнению с прошлым годом (Табл.7).  **Таблица 7**  **Объем коммерческих перевозок грузов автотранспортом и грузооборот организаций всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период январь-август 2010-2012 гг., млн. тонн**   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Регион | Годы | | | | 2010 | 2011 | 2012 | | Санкт-Петербург | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Ленинградская область | ХХХ | ХХХ | ХХХ |   Общий объем услуг организаций транспорта Санкт-Петербурга в январе–июле 2012 года составил ХХХ млрд руб. и в действующих ценах вырос в сравнении с январем–июлем 2011 года на ХХХ%. Об этом сообщается в материалах Петростата. В Ленинградской области объем услуг организаций транспорта составил ХХХ млрд рублей и увеличился на ХХХ%.  Таким образом, на данный момент общее состояние рынка логистических услуг Санкт-Петербурга характеризуется как стабильное. В кризисный период 2008–2009 гг. рынок логистических услуг в регионе сократился. Тогда многие федеральные игроки уменьшили свое присутствие на территории России.  **[….]**  **ПОЛЕВОЕ И КАБИНЕТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПО ОДИННАДЦАТИ КРУПНЕЙШИМ КОМПАНИЯМ СБОРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**  Было проведено комплексное полевое и кабинетное исследование одиннадцати основных компаний сборных грузоперевозок Санкт-Петербурга (вышеприведенных) по следующим критериям:  **[….]**  Итого, по всем критериям:  **Таблица 15**  **Средний балл одиннадцати крупнейших компаний сборных грузоперевозок Санкт-Петербурга в результате анализа кабинетного и полевого исследований**   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | ПЭК | Автотрейдинг | ЖелДорЭкспедиция | Байкал-Сервис | Деловые линии | Кит | Ратэк | ГлавДоставка | Скиф-Карго | ТК "Светлана-К" | Рейл Континент | | кабинетное исследование | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Полевое исследование | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ |   В результате, получаем карту компаний, расположенных определенным образом на четырех квадрантах. Следовательно, наилучшие показатели представляют компании в верхнем правом (I) квадранте, тогда как верхний левый (IV) квадрант отвечает за высокие оперативные результаты работы компаний и средние и ниже средних результаты работы с сайтами и колл-центрами (он-лайн поддержка клиентов). Наконец, нижний правый (II) квадрант представляет компании с высокими показателями он-лайн поддержки компаний и ниже среднего данные по оперативной работе.  Очевидна также тенденция, согласно которой подавляюще большинство компаний показали высокие или выше среднего показатели оперативной работы – выполнения заказов в условиях реальной логистической цепочки Санкт-Петербург – Москва (исключение, - ХХХ). В то время как лишь треть показала высокие результаты по эргономичности, информативности и эффективности сайта и колл-центра (работа операторов) – (ХХХ, ХХХ, ХХХ, ХХХ), треть (ХХХ, ХХХ, ХХХ, ХХХ) демонстрирует средний уровень и треть (ХХХ, ХХХ, ХХХ) – ниже среднего и низкий.  Среди исследуемых две компании показали противоположные достижения по полевому и кабинетному исследованиям, а именно ХХХ и ХХХ.  Кроме того, следует детально представить рейтинг, исходя из стоимостных параметров, а именно, стоимости доставки «от двери до двери» (забор и доставка в пределах города) (кабинетное исследование):   1. Автотрейдинг (ХХХ р.) 2. Главддоставка (ХХХ р.) 3. ПЭК (ХХХ р.) 4. Ратэк (ХХХ р.) 5. Байкал-Сервис (ХХХ р.) 6. Жэлдорекспедиция (ХХХ р.) 7. Деловые линии (ХХХ р.) 8. Скиф-Карго (ХХХ р.) 9. Рейл-Континент (ХХХ р.) 10. Кит (ХХХ р.)   Также, относительно сроков доставки по маршруту «Санкт-Петербург-Москва», все исследуемые компании можно поделить на блоки:  - на следующие сутки: *ХХХ, ХХХ, ХХХ, ХХХ*;  - на вторые сутки: *ХХХ, ХХХ, ХХХ, ХХХ*;  - на третьи сутки: *ХХХ, ХХХ*;  - более трех суток: *ХХХ*.  Кроме того, следует расставить несколько акцентов в качественных показателях онлайн-поддержки и оперативной работы одиннадцати исследуемых компаний, к примеру:   * Удобство сайта: наилучший показатель у ХХХ, тогда как наихудший – у ХХХ; * Представительство в социальных сетях: наиболее активными являются компании ХХХ и ХХХ (ВКонтакте, Twitter, Facebook, LifeJournal, Youtube, Google+), тогда как пассивными игроками социального интернет-PRоказались ХХХ, ХХХ, ХХХ, ХХХ и ХХХ; * Качество обслуживания в онлайн-консультировании: высокое – у ХХХ, ХХХ и ХХХ, а низкое – у ХХХ, ХХХ, ХХХ и ХХХ; * Обслуживание персонала на приеме груза: лидеры – ХХХ, ХХХ и ХХХ, тогда как наиболее низкое качество данных услуг отмечено у ХХХ и ХХХ.   Отдельно была проведена работа по оценке загруженности телефонных линий при обращении в компании, время ожидания в зависимости времени рабочего дня и дней недели. Результаты представлены ниже.  Цветовое решение демонстрирует степень оперативности предоставления информации, а именно:   |  |  | | --- | --- | |  | Оперативно: быстро вне зависимости орт дня недели и времени суток | |  | С ожиданием в зависимости орт дня недели и времени суток | |  | С постоянным длительным ожиданием вне зависимости орт дня недели и времени суток |   Получаем следующие результаты (с комментариями далее):  **Таблица 16**  **Время ожидания на телефоне, секунд (после окончания записи голосового меню, либо автоответчика). Кабинетное исследование**   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | День недели | Время | **Ратэк** | **Кит** | **Скиф-Карго** | **Светлана-К** | **Рейл Континент** | **Глав**  **Доставка** | **ПЭК** | **Деловые Линии** | **Автотрейдинг** | **Желдорэкспедиция** | **Байкал-Сервис** | | понедельник | Утро  (11.30) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Обед  (14.30) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Вечер  (17.00) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | среда | Утро  (11.30) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Обед  (13.00-  14.00) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Вечер  (17.00) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | пятница | Утро (11.30) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Обед (14.00-14.30) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | | Вечер (17.00) | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ |   В результате оказалось, что по степени он-лайн консультирования наиболее высокие результаты показали ХХХ, ХХХ и ХХХ, а наиболее низкие – ХХХ и ХХХ. Остальные компании (ХХХ, ХХХ, ХХХ, ХХХ, ХХХ, ХХХ) продемонстрировали средний результат с умеренным периодом ожидания в зависимости орт дня недели и времени суток. Также, интересно, что компания ХХХ предоставляет услуги только до 17:00 (p.m.). Также, можно определить средний показатель ожидания для каждой компании. Тогда:   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | От лучшего результата к худшему: |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | время | Скиф-Карго | **Светлана-К** | **Рейл Континент** | **Деловые Линии** | **Желдорэкспедиция** | **Глав**  **Доставка** | **ПЭК** | **Ратэк** | **Байкал-Сервис** | **Кит** | **Автотрейдинг** | | Сек. | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ | ХХХ |   **[….]**  **ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА: по материалам КРУГЛОГО СТОЛА «ПУТИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ УЖЕСТОЧЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ» на базе ЛенТПП, декабрь 2012 г.**  Понимание текущего состояния отечественных транспортных логистических цепочек во многом зависит от консолидированной аналитики всех агентов рынка, наращивающих капитализацию данной отрасли. Так, оценку данного бизнеса следует, в том числе, сопоставить с мнением экспертов отрасли, синтезируя конкретные выводы и предложения по дальнейшему развитию.  В рамках подготовки исследования был проведен Круглый стол по проблемам развития логистических услуг. Проведение КС связано с нехваткой качественной информации и аналитики на рынке. Так, эксперт и управляющий консалтинговой компании Беспалов и Партнеры, Александр Беспалов отмечает, – «Информация зачастую противоречива: у Минэкономразвития свои цифры, у Росстата – свои, хотя, казалось бы, две государственные структуры, которые, с точки зрения рядового потребителя, должны работать в общем ключе. Подобное явление связано с тем, что задачи Минэкономразвития и, например, РАН или Росстат – разные, также как и методологическая база расчетов, что отдаляет подобную статистику от реальности, в то время как хотелось бы, чтобы наше исследование было действительно полезно игрокам рынка».  Коллективное обсуждение рынка грузоперевозок, демонстрирует ряд новых взглядов на проблему.  **[….]**  **ИТОГО:**  **[….]**  На сегодняшний день данный рынок представлен ХХХ% от всех грузоперевозок в РФ и преимущественно реализуется по средствам автотранспорта (в пределах 3 000 тыс. км). Основными экономическими факторами, способствующими развитию данного рынка, являются рост производства и торговли, а также – строительство инфраструктурных объектов. На сегодняшний день, подавляющее большинство игроков рынка сборных грузоперевозок – отечественные компании с потенциалом более ХХХ% роста ежегодно. Структурно такие компании в основном принадлежат к крупному бизнесу, для повышения эффективности и выхода в регионы происходит консолидация с другими небольшими региональными игроками рынка грузоперевозок, в том числе, на предмет обслуживающей (складской) логистической инфраструктуры.  Динамика объемов коммерческих перевозок грузов по видам транспорта в январе-сентябре 2012 и в январе-сентябре 2011 годов к аналогичному периоду предыдущего года демонстрирует ХХХ% рост в категории автомобильного транспорта. Так, в СЗФО в январе-сентябре прошлого года при помощи автомобильного транспорта было перевезено грузов на ХХХ тыс. тонн, что обеспечило округу ХХХ% доли всех автотранспортных грузоперевозок; следовательно, темп роста оценивается по СЗФО в ХХХ% в сравнении с 2011 г. Общий объем услуг организаций транспорта Санкт-Петербурга в январе–июле 2012 года составил ХХХ млрд руб. и в действующих ценах вырос в сравнении с январем–июлем 2011 года на ХХХ%. Об этом сообщается в материалах Петростата. В Ленинградской области объем услуг организаций транспорта составил ХХХ млрд руб. и увеличился на ХХХ%.  **[….]**  Исходя из вышеперечисленного, следует ожидать дальнейшего увеличения объемов рынка СГП, в том числе в регионах с низкой транспортной доступностью, что отвечает макроэкономическому тренду восстановления и дальнейшего роста потребительского спроса страны.  **[….]** |