

## АНАЛИЗ САМАРСКОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Петровская Ю.А., Яблоков Т.К.

Научный руководитель: к. э. н., доцент Целин В.Е

Самарский государственный аэрокосмический университет

им. акад. С.П. Королева

Самарская область находится в центре европейской части России, через нее проходят главные транспортные коридоры страны «Восток-Запад» и «Север-Юг». Первый коридор обслуживается в основном железнодорожным и автомобильным транспортом – поволжские участки Транссибирской магистрали и автомобильная трасса М5 (Москва — Пенза — Сызрань — Уфа — Челябинск). Второй, в основном, водным транспортом. Однако, несмотря на такую важную и благоприятную позицию, самарская логистическая инфраструктура еще не сформировалась и делает это недостаточно высокими темпами. У этого есть множество причин, одна из которых – недостаточный уровень информированности участников рынка, и, как следствие, слабое взаимодействие теории и практики в организации логистического бизнеса.

В Самарской области есть множество компаний представляющих транспортно-экспедиторские и логистические услуги, но большую долю рынка занимают несколько компаний – Самарская Логистическая Компания, Atlantic Cargo Service (ACS), СпецЭнергоТрансСервис и Средневожская Логистическая Компания (СЛК). Наиболее крупный спектр услуг предоставляют СЛК и ACS, которые имеют все необходимые ресурсы для осуществления успешной деятельности. Единственный существенный недостаток ACS – отсутствие терминалов в Самарской области, что дает СЛК, обладающей большим терминалом класса В в Кинеле и рядом терминалов класса А, преимущество на рынке складирования. Вместе с тем СЛК позиционирует себя как крупнейшего в Поволжье логистического провайдера 3PL. Недавними доказательствами этих слов стали высокие оценки на международной выставке «ТрансРоссия 2006» и получение сертификатов соответствия ISO 9000. Особенность стандарта ISO 9000 в том, что продукция или услуга признается качественной в том случае, если она удовлетворяет не только специфицированные, но и предполагаемые ожидания клиента. Однако, насколько бы не были крупны компании, в области они сталкиваются с целым рядом трудностей.

Во многом они связаны с недостатком крупных мостов через Волгу. Одной из важнейших транспортных артерий остается плотина Жигулевской ГЭС, которая уже давно не справляется с возложенными на нее функциями. Другой ближайший мост через Волгу находится в 400 км, что, безусловно, затрудняет транспортировку грузов и пассажиров.

Наиболее популярным транспортом сейчас является автомобильный — один из самых дорогостоящих, а наиболее экономичный речной и наиболее скоростной воздушный числятся в аутсайдерах.



Рис.1 – Доли разных видов транспорта в общем объеме грузоперевозок

Столь низкая конкурентоспособность авиации, по мнению областного министерства транспорта, связи и автомобильных дорог, объясняется высокими ценами и отсутствием необходимого парка воздушных судов. По мнению самих авиаперевозчиков, привлекательность грузового бизнеса снижают высокие тарифы на обслуживание грузов в аэропорту «Курумоч», за год они поднялись с \$0,22 до \$0,30 за 1 кг груза, при этом приводятся данные, что тарифы на аналогичные услуги в Москве или Санкт-Петербурге ниже. В министерстве транспорта, связи и автомобильных дорог уточняют, что сравнивать Самару с Москвой и Санкт-Петербургом не вполне корректно. Грузооборот в аэропортах этих городов на порядок выше, чем в «Курумоч», поэтому и тарифы там ниже, объясняют в министерстве.

Обособленность разных видов транспорта не позволяет в полной мере развивать перевалку. Как результат, в общем объеме грузоперевозок по железной дороге преобладают наливные и насыпные грузы, причем доля контейнерных грузов ничтожно мала (см. ПРИЛОЖЕНИЕ А). Поэтому одной из главных целей развития региональной логистической инфраструктуры на сегодня является

кооперация работы разных видов транспорта и создание мест их «стыковки» — мультимодальных терминалов.

Стратегия модернизации российской транспортной системы предполагает создание федеральной сети мультимодальных логистических центров (МЛЦ). Это должно повысить эффективность внутрироссийской системы товародвижения и будет способствовать реализации отечественного транзитного потенциала при мультимодальных перевозках экспортно-импортных грузов. Правительственный проект, предполагающий создание контейнерных терминалов на базе местных речных портов — в областном центре, Сызрани и Тольятти, а также трех складских комплексов рядом с Самарой, — уже включен в федеральную программу. Сергей Гилев, начальник отдела логистики и новых технологий минтранса, говорит, что к строительству терминалов регион приступит в следующем году. Общая стоимость мультимодального комплекса составит семь млрд рублей, пятую часть этой суммы обеспечит областной бюджет, половину — федеральный центр. Для привлечения недостающих средств подготовлен инвестиционный проект с положительным заключением именитой компании PriceWaterhouseCoopers. В региональном минтрансе надеются, что гриф авторитетного аудитора окажется эффективным и самарский мультимодальный логистический центр заинтересует международные инвестиционные фонды. Однако эксперты опасаются того, что средства инвесторов могут «зависнуть» на проектах МЛЦ. Олег Мамаев, директор по развитию Национальной логистической компании, отмечает, что сегодня Самара не является крупным распределительным центром и грузопотоки, которые имеют в виду создатели МЛЦ — контейнерные грузы и импорт, надо еще привлечь в регион. В Поволжской логистической ассоциации (ПЛА) подтверждают, что Поволжье не обслуживает даже импорт, предназначенный самому региону. Об этом можно судить и по информации предоставленной непосредственно самим самарским речным портом — большая часть перевозимых грузов не являются импортом, а предназначаются исключительно строительной индустрии.

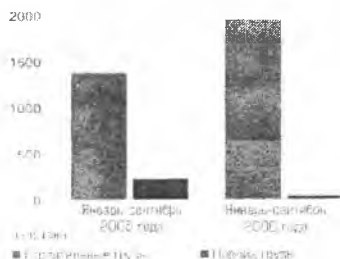


Рис. 2 Объемы перевозок самарского речного порта

Вместе с тем опыт строительства магистрали «Центральная» в Самаре свидетельствует: дотации из федерального бюджета не являются решением всех проблем ситуации с транспортными услугами. Этот проект должен был помочь городу, буквально задыхающемуся от огромных пробок. Начинаясь у села Водино, магистраль должна пересечь всю Самару. В настоящее время работы ведутся на участке протяженностью 11,2 км. Строителям предстоит освоить 283 млн рублей (в том числе 50 млн из средств федерального бюджета). По оценке экспертов, трасса может быть построена к 2013 году, но лишь в том случае, если помимо бюджетных средств будут привлечены частные инвестиции. Чтобы сроки строительства не затянулись до 2025 года, необходимо изыскать 20 млрд рублей. Однако главная проблема заключается отнюдь не в финансах. В зону строительства дороги попадают несколько многоквартирных и более трех десятков усадебных домов, жителей которых надо будет переселить, а также многочисленные производственные базы, автостоянки, гаражи, инженерные сети. Обсуждение этого вопроса продолжается уже несколько лет, но до сих пор остается малопродуктивным. Одна из причин — отсутствие в Самаре генерального плана застройки. В период предвыборной кампании (которая завершилась 22 октября) кандидат от партии «Единая Россия» Георгий Лиманский заявил, что город способен освоить выделяемый на дорожное строительство один млрд рублей и вся необходимая документация уже практически готова. Однако, губернатор Самарской области Константин Титов сказал, что если мэром станет кандидат от «Российской Партии Жизни» Виктор Тархов, столица губернии вряд ли получит федеральные бюджетные средства на развитие дорожной сети. Господин Тархов выиграл выборы в Самаре, и дальнейшая судьба этих денег пока неизвестна. Таковы реалии сегодняшней жизни: инвестиции в дорожное строительство уже напрямую зависят от политических игр. Если эта тенденция сохранится, об эффективном решении логистических проблем можно будет забыть.

Проблемы наблюдаются не только в области транспорта, но и в области складирования товаров. По мнению участников рынка складских услуг в Самарской области, несмотря на большое количество складов, общей площадью около 60 000 м<sup>2</sup> и транспортных и экспедиторских компаний, до конца эта сфера еще не сформировалась. Крупные компании не всегда могут получить в Самаре качественный сервис и вынуждены содержать собственные транспортный парк и склады. Операторы прогнозируют обострение дефицита качественных складских услуг в ближайшие два года.

По мнению опрошенных игроков, специфика самарского рынка складской логистики определяется более низкой ценой на услуги, чем в других регионах РФ. В терминалах класса А Екатеринбурга и Новосибирска цена ответственного хранения одного паллето-места (около 1 м<sup>2</sup>) составляет \$10-12, а в Самаре — \$6-8, что соответствует средней по России цене в терминалах класса В. На складах транспортной компании «Союз» 1 паллето-место стоит \$6,6. А цена ответственного хранения на площадях «Средневолжской Логистической Компании» — около \$7,2 в месяц. Низкие цены на складские услуги в Самаре объясняются большим количеством промышленной недвижимости, переоборудованной под склады, не соответствующей классу А. Аренда площадей простаивающих цехов стоит от \$3,5 за 1 м<sup>2</sup>, а купить их можно за \$100-250 за 1 м<sup>2</sup>. Склады не приспособлены под профессиональное хранение и относятся скорее к классу В или С. Поэтому крупные компании, которые нуждаются в складских помещениях класса А, вынуждены строить собственные комплексы. Имеющиеся в данный момент в Самаре и рядом с городом площади класса А, а это около 100-150 тысяч м<sup>2</sup>, как правило, принадлежат компаниям, использующими их в первую очередь для складирования и хранения собственной продукции, как это происходит в случае с «Нестле», «Перекрестком», «Балтикой», «Кока-колой», «Пепси», и почти не используются для сдачи в аренду сторонним фирмам. По разным оценкам, корпоративные или якорные арендаторы занимают от 60 до 80% имеющихся площадей класса А. Тем, кто только приходит в губернию, приходится искать другие склады, и в ближайшие один-два года растущая потребность в складских площадях в Самаре будет удовлетворяться в первую очередь за счет собственных складов компаний.

Рынок складской логистики развивается во многом за счет крупных торговых сетей, приходящих в Самарскую область, — именно они формируют спрос, заставляя подстраиваться под свои требования. Часто федеральные операторы не находят в регионе качественных услуг и вынуждены содержать собственные транспортный парк и склады. Крупные сетевые операторы, такие как «Пагэрсон», «Перекресток», «Рамстор» и Metro, привели собственные логистические компании, которые работают здесь не только с московскими клиентами, но и отбирают часть рынка у местных перевозчиков. Однако федеральные компании могут столкнуться с сильной конкуренцией со стороны местных операторов — компании «Союз», имеющей около 24 000 м<sup>2</sup> складских площадей класса А и В, переоборудованных из промышленных зданий, Средневолжской Логистической Компании (СЛК), владеющей складским комплексом класса В площадью 24 000 м<sup>2</sup> в Кинельс (основные клиенты — Colgate, Palmolive и «Эльдорадо») и

обслуживающей 10 000 м<sup>2</sup> собственных складов класса А. Кроме того в ближайшее время компания планирует сдать еще 30 000 м<sup>2</sup>.

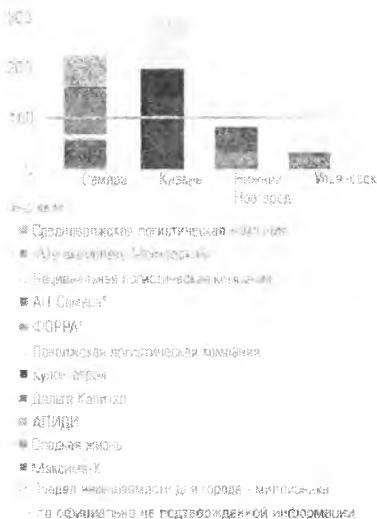


Рис.3 - Планируемый объем рынка складов класса А, тыс м<sup>2</sup>

Число желающих построить свой складской терминал в Самаре в расчете на потенциальных арендаторов постоянно увеличивается. Реализация новых проектов позволит частично снизить размер дефицита современных площадей. По мнению большинства инвесторов, запуск новых проектов не отразится на бизнесе конкурирующих структур. Склады размещаются в разных частях города или рядом с ним. СЛК базируется в Кинеле и располагается недалеко от города. Проект «Виктор и Ко» - на въезде в город на Московском шоссе. Складской комплекс ассоциации «Версиво» - рядом с центром Самары. В Кинеле у СЛК и новых проектов должно хватить для удовлетворения, как существующего спроса, так и в будущем, с учетом прихода в Самару новых компаний. Планы строительства распределителей, рассчитанных на Поволжье, обсуждают сети " Перекресток", Metro. " Тандер-Самара", франчайзинг федеральной сети "Магнит", подыскивает площадку под строительство регионального терминала в Самаре. В 2006-2007 годах в городе будет запущено порядка 150-170 тысяч м<sup>2</sup> складских терминалов класса А в расчете на привлечение крупных инорегиональных компаний-арендаторов. Реализацией самого крупного проекта займется компания «Виктор и Ко Мегакомплекс на Московском» (100 тысяч м<sup>2</sup>, объем инвестиций - \$46 млн). Вслед за ней – ассоциация «Версиво» (18 тысяч м<sup>2</sup>, размер вложений - \$10 млн). СЛК, дополнительно к

имеющимся 24 тысячам, в ближайшие 2-3 года намерена увеличить общую площадь собственных складов до 80 000 м<sup>2</sup>. Наглядно оценить объемы инвестиций в Поволжском регионе на развития складирования можно по графику 3.

Исходя из комплексного анализа проблем транспортно-логистических услуг в Самарской области, можно сделать вывод, что основным решением является привлечение транспортных потоков импорта и транзита, что в последствии будет стимулировать развитие инфраструктуры. Также следует рассмотреть систему государственно-частного партнерства для ускорения развития данной сферы экономики. Возможными решениями являются компенсации частных инвестиций, пущенных на развитие федеральной инфраструктуры, или разработка программы сдачи в аренду объектов, находящихся в государственной собственности. В этом русле находится идея организации платных дорог и мостов: бизнес мог бы возвращать вложенные в их строительство средства, вводя плату за проезд либо зарабатывая на дорожной инфраструктуре — гостиницах, терминалах, автозаправочных комплексах. Взаимодействие логистического бизнеса и власти позволило бы сократить объем их взаимных претензий, объединить и рационализировать административные и финансовые ресурсы для развития потенциала Самарской области.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ А

##### Номенклатура перевозимых грузов\*, %

	Приволжской железной дорогой	Куйбышевской железной дорогой
Нефть и нефтепродукты	40,3	52
Черные металлы	4,8	2
Лом черных металлов	2,4	5
Цветные металлы	0,4	-
Химические и минеральные удобрения	2,1	4
Химикаты и сода	11,3	10
Строительные грузы	10,9	11
Промсырье	4,5	-
Цемент	11,2	-
Соль	2,1	-
Зерно	4,5	-
Продукты перемола	0,4	-
Комбикорм	0,2	-
Кокс	0,5	-
Промышленное сырье	-	6
Грузы в контейнерах	-	2

Автомобили	-	0,4
Прочис	4,4	7,6

\* данные за 9 месяцев 2006 года;

Источники: Приволжская железная дорога, Куйбышевская железная дорога

УДК 052.9 (2) 2

## **ОПТИМИЗАЦИЯ УЧЁТНОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИМЕРЕ ОАО «САМАРАНЕФТЕГАЗ»**

Поливанов Сергей Алкссеевич

Научный руководитель: ст. преподаватель Егорова Е.Б.

Самарский государственный аэрокосмический университет

им. акад. С.П. Королева

В ходе работы по максимизации прибыли встают проблемы нахождения оптимальных сочетаний относительных показателей эффективности. Например, расчет, анализ и регулирование показателей рентабельности и оборачиваемости требует обработки большого количества информации, а их оптимальное сочетание зависит от целевых стратегических установок. В результате расчета и анализа показателей, обработки бухгалтерской и финансовой документации, в форме аналитического отчета должен разрабатываться комплекс мер и рекомендаций, направленных на оптимизацию показателей с целью более эффективного функционирования. Чтобы достичь заданных финансовых показателей эффективности, необходимо анализировать не только текущую деятельность, но и документы, регламентирующие учет и управление финансами. Это, например, всесторонний анализ учетной политики, разработка предложений и схем по её возможной оптимизации, расчет ожидаемого экономического эффекта и прогнозных показателей эффективности.

Одним из важнейших направлений деятельности становятся разного рода инвестиции, которые требуют грамотных решений по направлениям финансирования, иначе появятся риски для финансового положения и угроза функционирования предприятия. Во избежании этого необходимо создание механизмов оценки эффективности инвестиций и их комплексного анализа, затраты по которым первоначально формируются на счетах 07 и 08, а также на счетах учета оборотных средств. В связи с выделением непрофильных