

УДК 33 : 303.7 : 330.44 : 330.47

Н.И. Кухарская (асп. СПбГАСУ), А.Г. Семёнов, к.т.н., вед.н.с.

АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ НА РЫНКЕ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ПРИГОРОДАХ

В настоящее время автобусные перевозки в Петербурге и ближайших пригородах осуществляют 47 коммерческих организаций (физические и юридические лица). Общее число подвижного состава (п/с), занятого пассажирскими перевозками, составляет 3500 ед.

Автобусными перевозками занимаются 4 крупные компании, среди них одно государственное – ГУП «Пассажиравтотранс», АО «Третий парк», ЗАО «Реванш», ООО «СПП». Кроме того, появление на рынке всё большего количества мелких частных перевозчиков мешает развитию структуры маршрутных сетей крупных перевозчиков, создавая определенные проблемы в отслеживании пассажиропотока.

Дальнейшее рассмотрение вопроса будем проводить с позиций ГУП «Пассажиравтотранс», которое после подведения итогов тендера на обслуживание 314 социальных маршрутов получило в обслуживание 308 муниципальных («социальных») маршрута.

При анализе текущей ситуации на рынке пассажирских перевозок будем отталкиваться от основных аспектов, влияющих на развитие и функционирование данного рынка:

- ёмкость рынка и тарифная политика;
- сегментация;
- конкуренция;
- маршрутная сеть и движение пассажиропотоков.

Под *ёмкостью рынка* подразумевается максимально возможный объем реализации услуг при настоящем уровне платежеспособности спроса, предложения услуг, а также цен на услуги среди участников рынка. При изменении одного из параметров произойдет изменение ёмкости в целом.

Ёмкость может определяться исходя из общей суммы, на которую оказаны услуги (реальная ёмкость рынка) или же потенциальную (прогноз реализации услуг).

Здесь необходимо учитывать тот факт, что на данном этапе развития рынка, - фазе быстрого роста, - уровень платежеспособности спроса по коммерческим перевозкам приближается к отметке в 15 рублей за одну поездку. Данная цифра является граничной и максимальной при настоящей эластичности спроса на услуги. На данный период, при установлении цен, приближающихся к граничной точке, произойдет отток части потребителей услуг коммерческих перевозок. При сохранении цен на существующих позициях, мы имеем возможность конкурировать на равных с другими участниками рынка.

Установление цены в 5 руб. за поездку по социальным перевозкам будет являться рентабельной при отмене всех льгот на проезд в наземном пассажирском транспорте.

В настоящий момент наиболее остро встает вопрос о формировании тарифной политики на рынке, как в целом, так и среди его участников.

Установление цен на рынке происходит эмпирическим путём при отсутствии механизмов или принципов, регулирующих повышение или уменьшение тарифов на коммерческие перевозки. В связи с этим встает вопрос о четком определении потенциальных потребителей услуг и их возможностей по оплате услуг при повышении их стоимости.

Сегментация - процесс выделения относительно однородных групп потенциальных потребителей услуг таким образом, чтобы различия между потребителями одного и того же сегмента являлись минимальными. К критериям сегментации можно отнести определение потенциальных потребителей по социально - демографическим признакам (пол, возраст, размер семьи и т.д.), по тому, какие потребности при приобретении услуги ими

удовлетворяются, по жизненному укладу потенциальных потребителей.

Рынок транспортных пассажирских перевозок можно охарактеризовать как рынок, где конкурируют между собой несколько фирм, и они достаточно взаимозависимы.

На сегодняшний день возможность появления новых сильных конкурентов незначительна из-за присутствия барьеров для выхода на рынок: препятствия законодательного характера - получение лицензии на деятельность, наличия значительного капитала для покупки дорогостоящего п/с, отсутствия свободных ниш в уже освоенных сегментах рынка, отсутствие мощностей для ремонта и надлежащей эксплуатации автотранспорта.

В связи с этим конкуренция будет продолжать разворачиваться между "косвенными конкурентами" ГУП "Пассажиравтотранс" и ГУП «Горэлектротранс», как занимающими лидирующее положение в отрасли - борьба за увеличение пассажиропотоков, так и между "прямыми" конкурентами, выигравшими тендер на городской заказ и имеющими достаточный п/с для коммерческих перевозок. Это подтверждается следующими данными.

ГУП "Горэлектротранс" в 2001 г. имел подвижной состав в количестве 2321ед.

ГУП "Пассажиравтотранс" имел в 2001 г. автобусов:

- работающих в социальном и коммерческом режимах – 2762; из них:
- работающих в коммерческом режиме - 813;
- работающих в социальном режиме – 1949.

Таким образом, на данный период на рынке пассажирских перевозок идёт конкуренция по цене в сфере коммерческих перевозок, и конкуренция в зависимости от технических и технологических возможностей участников рынка.

Развитие маршрутной сети города даёт определенные преимущества для главных участников рынка по усилению своих позиций, получения прибыли при правильном определении потребностей и направлений движения пассажиропотока, а также небольшим компаниям-перевозчикам для развития предприятий.