

Фокус на: Транспортный сектор

Международное исследование бизнеса 2010 - Серия исследований по секторам экономики

Международное исследование бизнеса Грант Торнтон (IBR) 2010 показывает, что частные компании, ведущие бизнес в транспортной отрасли, значительно более уверены в перспективах развития экономики; уровень оптимизма¹ составил +5% по сравнению с прошлогодним показателем -39%. В среднем компании во всех отраслях экономики в этом году настроены более оптимистично (+24%), чем в прошлом (-16% в 2009).

Из 10 отраслей экономики, которые были исследованы в 2010 году, сектор финансовых услуг наиболее оптимистически настроен (+42%), затем следуют высокие технологии (+40%), чистые технологии (+34%), гостиничный/ресторанный бизнес (+32%), розничная торговля (+31%), промышленное производство (+25%), строительство и недвижимость (+13%), пищевая промышленность (+7), транспорт (+5%) и здравоохранение (-18%).

Транспортная отрасль

Транспортная отрасль в период кризиса пострадала сильнее, чем многие другие сектора экономики, так как рост цен на топливо повлиял на издержки производства и сократил уровень личного потребления, от которого зависит спрос на товары и услуги. Было подсчитано, что объём мирового транспортного рынка сократился на целых 20% в течение 2009 года, причем некоторые представители отрасли, например, производители транспортных средств, особенно пострадали.

Параллельно с этим растет волна общественного давления на компании транспортной отрасли с целью увеличения объема инвестиций в охрану окружающей среды для повышения эффективности использования ресурсов. Как никогда ранее внимание сфокусировано на поставках импортных продуктов и снижению вреда экологии от туризма, а регулирование в данной сфере еще больше снижает прибыльность.



¹уровень оптимизма представляет собой разницу между компаниями, которые настроены оптимистически, и компаниями, выражающими пессимизм

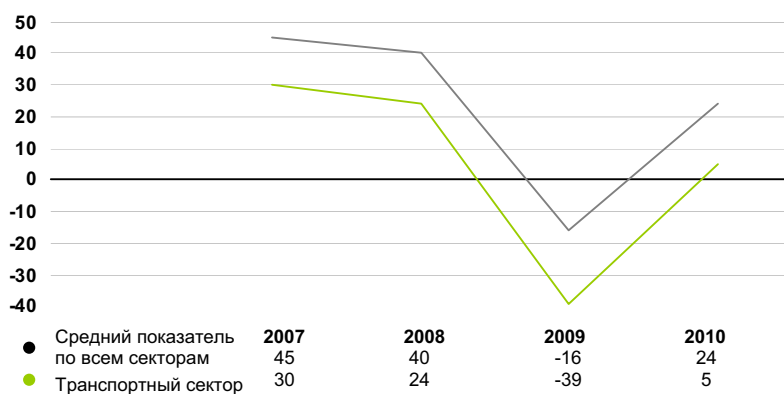
Положение в секторе

Оптимизм/пессимизм

- компании в транспортном секторе демонстрируют уровень оптимизма относительно перспектив экономического развития своих стран в этом году на уровне +5%; показатель вырос на 44% по сравнению с прошлым годом (-39%)
- уровень оптимизма по всем секторам вырос на 40%: с -16% в 2009 до +24% в этом году.

Рисунок 1: Перспективы развития экономики на предстоящий год

Процентное соотношение оптимистично и пессимистично настроенных респондентов



Источник: Grant Thornton IBR 2010



A. Randolph Smith, II
Grant Thornton, United States

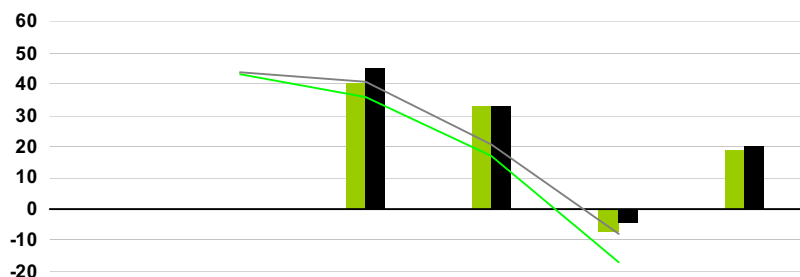
“Доступ к рынкам долгосрочных кредитов и ценных бумаг остается проблемой для бизнеса. Ситуация с выдачей кредитов улучшается, увеличивается количество заключенных сделок. На рынке есть свободный капитал, однако его стоимость очень высока”.

Занятость

- число компаний в транспортном секторе, ожидающих роста занятости в 2010 году, преобладает (+19%); средний показатель по всем секторам составил +20%
- реальный показатель роста занятости в предыдущем году (-17%) оказался ниже, чем ожидалось (-7%)
- реальный рост занятости по всем секторам экономики составил -8% по сравнению с ожидаемым (-4%).

Рисунок 2: Показатели занятости в 2006-2010

Соотношение респондентов, указывающих на рост либо снижение занятости



Показатель	2006	2007	2008	2009	2010**
Ожидаемая в секторе	-	40	33	-7	19
Ожидаемая в целом	-	45	33	-4	20
Реальная в секторе	43	36	17	-17	-
Реальная в целом	44	41	21	-8	-

* данные 2010 года будут опубликованы в IBR 2011

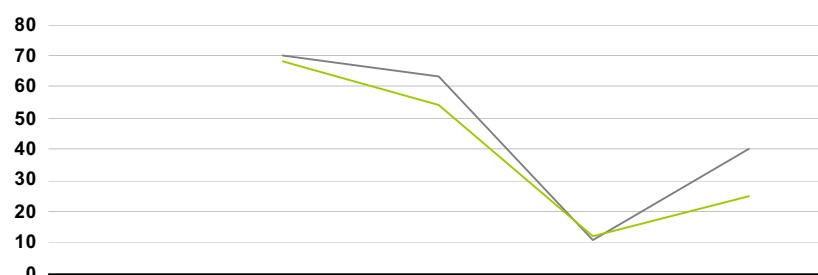
Источник: Grant Thornton IBR 2010

Ожидания доходов

- преобладает число компаний, ожидающих рост уровня доходности в 2010 году (+25%); прошлогодний показатель составлял +12%
- компании в транспортной отрасли являются одними из самых пессимистически настроенных по отношению к росту доходности, более низкий уровень оптимизма демонстрирует лишь отрасль строительства и недвижимости
- уровень ожиданий доходности по всем секторам экономики составил +40%, что выше показателя 2009 года (+11%).

Рисунок 3: Ожидания роста доходности в 2007-2010

Соотношение респондентов, ожидающие рост либо снижение доходности



Показатель	2007	2008	2009	2010
Средний показатель по всем секторам	70	63	11	40
Транспортный сектор	68	54	12	25

Источник: Grant Thornton IBR 2010



Gord McFarlane
Grant Thornton, Canada

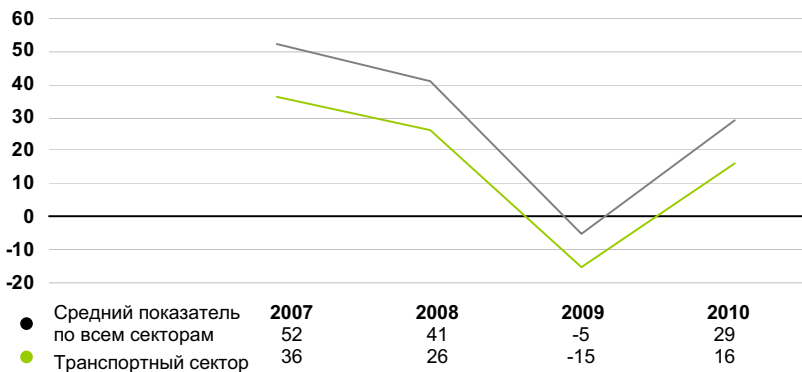
“Давление со стороны правительства по вопросам энергетической безопасности и сокращения выбросов загрязняющих веществ в конечном итоге выгодно бизнесу, так как эти меры снижают расходы на топливо, которые являются второй по величине статьей расходов”.

Ожидания прибыли

- рост прибыли в 2010 году ожидают +16% компаний в транспортной отрасли, показатель вырос на 31 процентный пункт по сравнению с прошлым годом (-15%)
- компании в транспортном секторе – одни из тех, кто настроен пессимистично в отношении роста прибыли по сравнению с другими отраслями экономики; более низкий уровень оптимизма демонстрирует сектор строительства и недвижимости
- средний показатель по всем отраслям вырос на 34%: с -5% в 2009 году до +29% в нынешнем году.

Рисунок 4: Ожидания прибыли в 2007-2010

Соотношение респондентов, ожидающих рост либо снижение прибыли



Источник: Grant Thornton IBR 2010

Препятствия

- недостаток заказов/сокращение спроса является одной из наиболее острых проблем для транспортного сектора (49%); проблема стоит острее, чем в среднем по всем отраслям (39%)
- государственное регулирование/бюрократия называются в качестве второго по значимости препятствия развитию бизнеса в транспортном секторе (46%); средний показатель по всем отраслям составил 32%
- стоимость финансирования также является более серьезным ограничением для компаний в транспортной отрасли (32%), чем в среднем по всем секторам (28%).

Рисунок 5: Препятствия росту

Процент респондентов, оценивших данное препятствие на 4 или 5 по пятибалльной шкале, где 1 – препятствием не является, а 5 обозначает основное препятствие



Источник: Grant Thornton IBR 2010



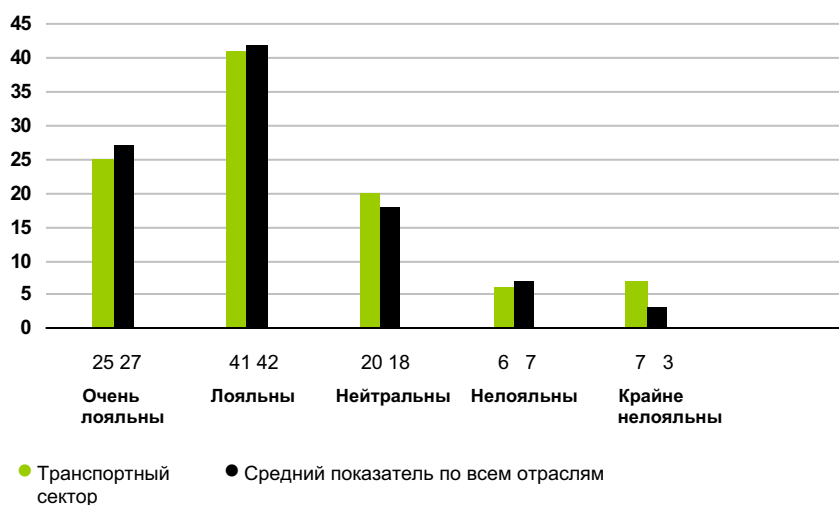
Trevor Thornton
Grant Thornton, New Zealand

“ В настоящий момент в транспортной отрасли компании действуют по принципу выживания. Бизнес старается снижать цены и увеличивать объемы продаж за счет собственной инфраструктуры, при этом следуя изменениям в государственном регулировании”.

Поддержка кредиторов

- 66% компаний в транспортном секторе удовлетворены поддержкой, которую им оказывают кредиторы; для всех секторов в целом этот показатель составляет 69%
- 13% компаний считают, что кредиторы не оказывают им поддержки; на то же самое указывают 10% опрошенных в среднем по всем отраслям.

Рисунок 6: Степень поддержки от кредиторов
Процент компаний

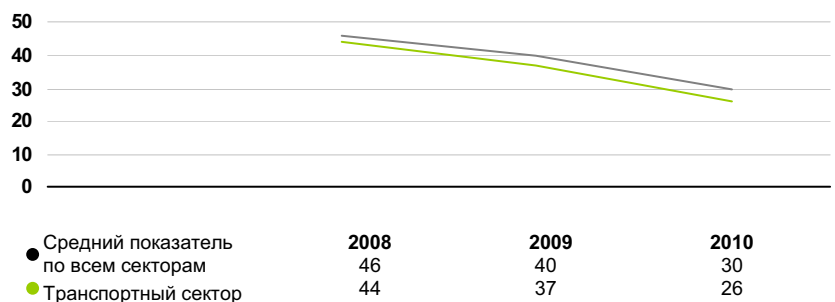


Источник: Grant Thornton IBR 2010

Слияния и поглощения

- доля компаний в транспортной отрасли, планирующих развивать бизнес через слияния и поглощения, упала в этом году на 10 процентных пунктов до 30%
- в предыдущем году ситуация также охарактеризовалась падением показателя на 6 процентов с 46% (2008) до 40% (2009)
- средний показатель по всем отраслям стабильно падал в течение трех лет: с 44% в 2008 году до 26% в текущем году.

Рисунок 7: Планы развития бизнеса через поглощения на 3 года
Процент компаний, планирующих рост бизнеса через поглощения



Источник: Grant Thornton IBR 2010



William McWilliams
Grant Thornton, United Kingdom

“Некоторые компании в транспортном секторе озабочены снижением объемов инвестиций в транспортные проекты, которые планировалось осуществить еще при предыдущем правительстве. Они опасаются, что по этой причине в будущем следует ожидать нехватку заказов и дефицит рабочей силы”.

Усиление мер безопасности

- большинство компаний в транспортном секторе (44%) указывают на то, что усиление мер безопасности привело к незначительному росту транспортных издержек
- 17% респондентов считают, что издержки возросли значительно, а 23% компаний уверены, что издержки не выросли
- только 6% компаний полагают, что меры безопасности не были усилены.

Рисунок 8: Повлияло ли усиление мер безопасности в течение предыдущего года на увеличение транспортных издержек?
Процент опрошенных компаний



Источник: Grant Thornton IBR 2010

Цены vs. качество и своевременность услуг

- большинство потребителей транспортных услуг (53%) не хотят жертвовать качеством услуг и скоростью обслуживания ради более низкой цены
- в то же время достаточно высокий процент потребителей (38%) согласны пожертвовать качеством услуг и скоростью обслуживания ради более низкой цены.

Рисунок 9: В текущих экономических условиях, согласны ли потребители пожертвовать качеством услуг и скоростью обслуживания ради более низкой цены?
Процент опрошенных компаний

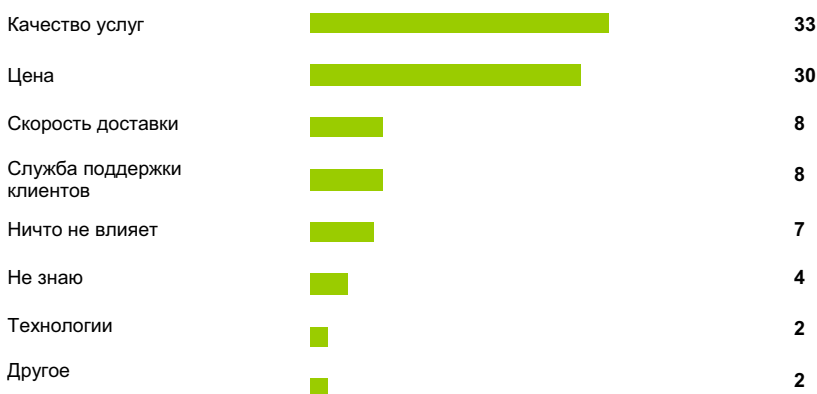


Источник: Grant Thornton IBR 2010

Поставщики транспортных услуг

- качество услуг – самый важный фактор, который влияет на выбор поставщика транспортных услуг, на это указали 33% опрошенных компаний
- цена – второй по важности фактор
- скорость доставки и служба поддержки клиентов важны лишь для 8% респондентов
- меньше всего на выбор поставщика услуг влияют технологии (контроль передвижения груза через Интернет, получение изображений) (2%).

Рисунок 10: Факторы, влияющие на выбор поставщика транспортных услуг
Процент опрошенных компаний



Источник: Grant Thornton IBR 2010

Прогноз на будущее

Ожидается, что ситуация в транспортном секторе останется напряженной в краткосрочном периоде, так как компании продолжают бороться с ростом цен на нефть, медленным восстановлением уровня потребления и усилением государственного регулирования в сфере охраны окружающей среды.

Вполне вероятно, что это приведет к росту сделок слияний и поглощений, число которых резко сократилось в 2009 году, так как многие малые и средние предприятия поглощаются другими, менее обремененными долговыми обязательствами компаниями, которые находятся в поиске стратегических активов для улучшения своих конкурентных позиций. Это подтверждается ситуацией в Азии, оправившейся от кризиса быстрее, чем Европа и Соединенные Штаты, где число сделок резко подскочило во второй половине 2009 года.

В Европейском Союзе (ЕС) предпринимаются попытки снизить чувствительность транспортной отрасли к растущим ценам на нефть, а также уменьшить влияние транспорта на экологию, которые выражаются в принятии мер по сокращению выбросов загрязняющих веществ, повышению энергетической эффективности и “зеленых” правилах проведения государственных закупок в транспортном секторе. Кроме того, ЕС поставил цель: к 2020 году 10% используемой транспортной отраслью энергии должны быть получены из возобновляемых источников, что может значительно повлиять на затраты бизнеса.



Jim Menzies
Grant Thornton, Germany

“Компании транспортной отрасли поймут, что создание национальных и международных альянсов, направленных на снижение издержек и расширение компетенций, несет в себе большие возможности. Это поможет компаниям отойти от управления, сконцентрированного исключительно на издержках, и начать уделять внимание качеству услуг”.

Перспективы развития отрасли

Портовый оператор из Новой Зеландии, 120 сотрудников.

Уроки, полученные после кризиса

“Мы осознали важность сокращения долговых обязательств и диверсификации для усиления безопасности и снижения уровня рисков. Мы также поняли, как важно модернизировать активы и системы управления. Поскольку ранее принятие этих мер было проигнорировано, сейчас самое время ввести их с целью укрепления бизнеса”.

Основные риски в следующем году

“В следующем году главным риском станут более обширные проблемы с государственными долговыми обязательствами в Европе: Португалии, Италии, Ирландии, Греции, Испании и Великобритании. Также есть вероятность, что пузырь китайской экономики лопнет, что приведет к далеко идущим последствиям. Что касается транспортной отрасли, то по причине избыточной мощности судоходных линий существует риск рационализации контейнерных перевозок и услуг”.

Планы на будущее

“Для портового оператора ключом к развитию является решение о выделении дополнительных мощностей для обслуживания торговых операций с Китаем. Мы также ищем возможности расширения сотрудничества с Австралией, потому что мы являемся ближайшими соседями”.

“ Для портового оператора ключом к развитию является решение о выделении дополнительных мощностей для обслуживания торговых операций с Китаем”.

“Результатом замораживания иностранных инвестиций могло оказаться закрытие бизнеса, но за счет выстраивания бизнес стратегии согласно параметрам мирового рынка мы смогли остаться на плаву”.

Российская транспортная контейнерная компания, 150 сотрудников.

Уроки, полученные после кризиса

“Сильное снижение объемов заказов, а также уменьшение возможностей для развития означает, что мы нацелены исключительно на выживание. Результатом замораживания иностранных инвестиций могло оказаться закрытие бизнеса, но за счет выстраивания бизнес стратегии согласно параметрам мирового рынка мы смогли остаться на плаву. Важно иметь запасной план, чтобы справиться с трудностями, и это помогло нам выжить”.

Основные риски в следующем году

“Мы не видим особенно крупных рисков для бизнеса в следующем году; темпы развития остаются низкими, но мы продолжаем справляться с трудностями. В краткосрочном периоде цена на нефть не представляет собой проблемы, потому что нам выгодны гибкие цены, хотя в долгосрочном периоде для нас это может стать трудностью. Давление со стороны правительства по вопросам энергетической эффективности практически отсутствует, но хотя в России и нет недостатка в природных ресурсах, мы следим за тем, что происходит в Европе, где ресурсов гораздо меньше”.

Планы на будущее

“Мы не слишком оптимистичны по поводу будущего, нашей целью является рост бизнеса на 12% в год, что значительно ниже, чем показатель роста 30%, характерный для компании в период до 2003 года. Мы ищем способы компенсировать снижение темпов роста, в том числе, сосредоточив внимание на непрофильной деятельности”.



Мнение Грант Торнтон

Уроки, полученные после кризиса

- **осторожность в инвестициях:** транспортные перевозчики будут продолжать с большей осмотрительностью относиться к совершению крупных капитальных вложений
- **внимание к управлению издержками и обслуживанию клиентов:** внимание компаний сместилось с расширения бизнеса через поглощения к управлению издержками и более качественному обслуживанию клиентов
- **поддержание крепких взаимоотношений с кредиторами:** компании, которые заранее информируют кредиторов о своих бизнес планах, развиваются благополучно
- **финансовая устойчивость:** у тех компаний, которые позаботились о финансовом здоровье, было гораздо больше шансов на выживание в кризис и теперь они могут улучшить свои позиции
- **гибкость:** компании осознали, что выжить в кризис возможно только обладая гибкостью в управлении издержками и мощностями
- **эффективность бизнеса клиентов:** кризис заставил все компании работать более эффективно и клиенты поняли, что могут осуществлять сборку и производство товаров, не сталкиваясь с огромными транспортными издержками.



Основные риски в следующем году

- **доступ к финансированию:** кредиты стали более доступны, но они все еще выдаются с большой осмотрительностью
- **законодательство в сфере охраны окружающей среды:** при закупках оборудования компании должны ориентироваться на его энергоэффективность, чтобы выполнять новые требования по допустимым уровням выбросов загрязняющих веществ, например, использовать передовые технологии, чтобы снизить показатели потребления топлива грузовиков и повысить подвижность автопарка
- **платежеспособность новых потребителей:** бизнесу необходимо найти правильный баланс между привлечением новых клиентов и кредитными рисками
- **проблема долговых обязательств в Европе:** она может повлиять на состояние мировой экономики и, соответственно, на грузопотоки по всему миру
- **обновление флота:** из-за давления на цены прибыли не хватает, чтобы реинвестировать в обновление флота, что в будущем может привести к трудностям, связанным с производительностью и безопасностью
- **инфраструктура:** дорожная инфраструктура в некоторых странах не позволяет максимально эффективно использовать автомобильный транспорт, вследствие чего перевозчики испытывают давление железнодорожных компаний.



Планы на будущее

- **безопасность:** компании стремятся к сокращению числа аварий, чтобы снизить расходы на страхование
- **диверсификация:** бизнес осознает, что необходимо оказывать значительно больше дополнительных услуг клиентам, а не просто доставлять груз по назначению
- **«зеленые» технологии:** чрезвычайно важными станут выверенные планы капитальных вложений в приобретение более чистого и экологичного оборудования
- **осторожный рост:** сохранится акцент на сокращении издержек, улучшении клиентского обслуживания и дифференциацию конкурентных позиций на рынке.



Позитивные изменения в секторе

- **выживают сильнейшие:** рецессия заставила многие слабые компании свернуть бизнес; оставшиеся более эффективны и подвижны, они будут осторожнее подходить к расширению бизнеса, в конечном итоге оздоравливая транспортный сектор
- **энергетическая эффективность:** топливо — это вторая по величине статья расходов компаний в транспортном секторе, поэтому выполнение требований увеличения энергоэффективности и снижения выбросов загрязняющих веществ, которые предъявляет правительство, в долгосрочной перспективе будет выгодно бизнесу
- **консолидация:** избыток производственных мощностей в транспортном секторе должен быть исправлен за счет того, что крупные компании будут скупать более мелкие для увеличения своей доли на рынке
- **целевые инвестиции:** необходимость экономии за счет повышения эффективности стоит перед многими правительствами, особенно европейскими, что означает появление целевых проектов, направленных на стимулирование экономического роста, некоторые из которых могут быть ориентированы на транспортный сектор.



Международное исследование бизнеса (IBR) ежегодно проводится международной организацией Грант Торнтон Интернешнл и представляет обзор мнений владельцев, управляющих собственным бизнесом, во всем мире. Впервые запущенное в 1992 году в 9 странах Европы, теперь данное исследование изучает мнения свыше 7400 бизнесменов из 36 стран мира, предоставляя прогнозы по различным экономическим проблемам, затрагивающим сегмент, который часто называют «локомотивом» мировой экономики. В пищевой промышленности было опрошено 390 предпринимателей, из них 47% - производители продуктов питания, 18% - представители розничных сетей и специализированных магазинов еды, напитков и табачных изделий, 10% - представители сектора услуг, 8% - производители напитков, 17% - другие представители пищевой промышленности.

Получить более подробную информацию об IBR или заказать отчеты вы можете на сайте:

www.internationalbusinessreport.com. Сайт также предоставляет возможность ответить на вопросы в режиме он-лайн и сравнить полученные результаты с данными исследования по странам, индустриям или размеру компании.

Страны-участницы опроса

Аргентина	Малайзия
Армения	Мексика
Австралия	Новая Зеландия
Бельгия	Нидерланды
Ботсвана	Польша
Бразилия	Россия
Великобритания	Сингапур
Вьетнам	США
Германия	Таиланд
Гонконг	Тайвань
Греция	Турция
Дания	Филиппины
Индия	Финляндия
Ирландия	Франция
Испания	Чили
Италия	Швеция
Канада	ЮАР
Китай	Япония



www.gtrus.com

www.internationalbusinessreport.com

© 2010 Грант Торнтон Интернешнл Лтд. Все права защищены. Грант Торнтон Интернешнл Лтд (Грант Торнтон Интернешнл) и фирмы-члены организации не являются международным партнерством и осуществляют свою деятельность независимо друг от друга.