

МОНИТОРИНГ ПО НАПРАВЛЕНИЮ «ТРАНСПОРТ»

Актуальность: Санкт-Петербург является огромным транспортным узлом Северо-Западной части России и вторым в стране после Москвы. Транспортная инфраструктура включает в себя железнодорожные дороги, морской и речной транспорт, автомобильные дороги и авиасообщение.

С целью снижения загруженности городских автомагистралей транзитным транспортом была построена кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга (КАД). Главными трассами, которые связывают Санкт-Петербург с иными регионами, являются Приозерское шоссе, Приморское шоссе, Выборгское шоссе, Санкт-Петербург - Морье, Мурманское шоссе, Петрозаводское шоссе, Московское шоссе, Пулковское шоссе — Киевское шоссе, Таллинское шоссе, Петергофское шоссе.

На территории Санкт-Петербурга находятся: Большой порт Санкт-Петербург, который включает в себя 5 бассейнов (Восточный, Барочный, Пассажирский, рейд Лесного мола и Угольную Гавань); Василеостровский грузовой порт, Кронштадтский порт, Порт Ломоносов. В порту происходит разгрузка различных товаров такие как лесная продукция, нефтепродукты, металлы, контейнеры, уголь, руда, химические грузы и металлолом.

В Санкт-Петербурге осуществляется авиасообщение через аэропорт «Пулково». Управляющей компанией аэропорта «Пулково» является ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы». С декабря 2013 года был введен в эксплуатацию новый пассажирский терминал, который осуществляет полное обслуживание международных рейсов, а также регистрацию на рейс и предполётные процедуры для внутренних рейсов. В феврале 2016 года была произведена реконструкция здания бывшего терминала Пулково-1 в рамках расширения нового централизованного терминала для приёма и отправки внутренних рейсов.

На сегодняшний момент доля в валовом региональном продукте Санкт-Петербурга по показателю «транспортировка и хранение» составляет 10,7 % согласно данным Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, и занимает четвертое место после торговли оптовой и розничной; ремонта автотранспортных средств и мотоциклов (17,7%), обрабатывающего производства (16,6%) и деятельности по операциям с недвижимым имуществом (11,2%)¹.

Если говорить о статистике, то согласно данным Комитета по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга общий объем услуг по транспортировке и хранению, оказанных организациями Санкт-Петербурга по итогам 2018 года составил 690,7 млрд. руб. и в действующих ценах увеличился по сравнению с 2017 годом на 11,9%. По итогам 2017 года данный показатель равнялся 600,8 млрд рублей².

Объем коммерческих перевозок грузов автотранспортом организаций всех видов экономической деятельности по итогам 2018 года составил 9,2 млн. тонн, что на 70% больше, чем в 2017 году, грузооборот – 2 971,8 млн. тонно-км или 141,3% к уровню 2017 года.

Индекс тарифов на грузовые перевозки в декабре 2018 года составил 104,7% к декабрю 2017 года. Объем перевозок пассажиров городским автомобильным транспортом Санкт-Петербурга увеличился в 2018 году на 2,5% к уровню 2017 года и составил 584,0 млн. человек.

На уровне Санкт-Петербурга реализация государственной политики в области общественного транспорта осуществляется Комитетом по транспорту, а в части транспортной инфраструктуры (метростроение,

¹ Официальный сайт Петростата <https://petrostat.gks.ru/>

² Основные итоги социально-экономического развития за январь 2016 года – Комитет по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга URL: http://cedipt.gov.spb.ru/media/uploads/userfiles/2019/02/04/%D0%A1%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B0_%D0%A1%D0%AD%D0%A0.2018_%D0%B3%D0%BE%D0%B4.pdf

остановки пассажирского общественного транспорта) Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

Планы по развитию транспортной инфраструктуры закреплены в следующих нормативно-правовых документах развития города Санкт-Петербурга:

1. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552 «О государственной программе Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы».

2. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945 «О Транспортной стратегии Санкт-Петербурга до 2025 года»

3. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 N 355 «О Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года».

4. Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (утв. решением Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской обл., (п. 1 разд. I протокола от 27.11.2015 г. № 80)

5. Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (утв. решением Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской обл.,

На сегодняшний момент специальных государственных мер поддержки для транспортных компаний не найдено.

Актуальность проведения мониторинга обусловлена необходимостью рассмотреть основные тенденции развития транспортной отрасли, выявить потребности компаний, которые работают в данной отрасли, проанализировать связи между компаниями отрасли, а также узнать об информированности компаний о мерах государственной поддержки.

Транспортный кластер представляет собой неформальное объединение экономических субъектов хозяйственной деятельности транспортной отрасли, характеризующихся территориальной близостью и общей стратегической направленностью деятельности, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний, кластера и региона в целом.

Если проанализировать существование транспортных кластеров в мире, то можно выделить следующие³:

- Портовый кластер в Валенсии, который сформировался на базе колонии из трех средиземноморских портов Испании: – порт Валенсия – доминирующий порт в колонии (85% трафика кластера), – порт Сагунто (14%), – порт Гандия (1%).
- Транспортно-логистический кластер Падборг (Дания), который сформировался на основе транспортных узлов на пересечениях крупных международных транспортных коридоров с государственными границами. На 2016 год основными характеристиками кластера являются - площадь кластера 5 кв. км, число транспортных, логистических и терминальных операторов составляет порядка 150, сервисных компаний — около 50, общее число занятых — более 3000 человек.
- Транспортно-логистический кластер Франкфурт-на-Майне, (Германия). В состав этого кластера входят Люфтганза, группа Дойче Банк, множество компаний, занятых в сфере малого и среднего бизнеса. Компании реализуют и предлагают полный диапазон логистических услуг: от планирования и строительства логистических объектов и систем до консультативного обслуживания процессов управления движением потока материалов/грузов и менеджмента цепочки поставок.

³ Транспортно-логистические кластеры в Европейском Союзе Государственное автономное учреждение Самарской области «Центр инновационного развития и кластерных инициатив» URL: <http://cik63.ru/upload/iblock/fb5/fb54e4e23f1422238e294c7cb7d1e362.pdf>

- Логистический кластер Limowa — общегосударственная сеть логистики (Финляндия). Кластер объединяет логистические предприятия — AlfaRoc, EP-Logistics, LogiSec, Logmaster, Logistikas, Itella; транспортно-экспедиторские фирмы — Finavia, Innorail; консалтинговые — Fidacom, Varova; производственные — Cargotec, Huurre; научно-исследовательские и образовательные организации; государственные и административные учреждения.

Центр кластерного развития Санкт-Петербурга АО «Технопарк Санкт-Петербурга» провел мониторинг транспортной отрасли. Основными целями мониторинга были:

- оценка состояния транспортной отрасли в Санкт-Петербурге,
- изучение потребностей и проблем индустрии,
- выявление необходимых мер государственной поддержки,
- выявление кооперационных связей между компаниями
- оценка заинтересованности организаций в создании транспортного кластера в Санкт-Петербурге.

В ходе мониторинга по основному виду экономической деятельности (ОКВЭД) было выявлено 630 компаний, осуществляющих деятельность на территории Санкт-Петербурга и занятых в транспортной отрасли. Из компаний были отобраны только те, кто обладает собственными транспортными средствами и занимается логистикой или перевозкой грузов или пассажиров. Исходя из проведенного отбора в октябре 2019 года 380 компаниям были разосланы для заполнения анкеты мониторинга. Список ОКВЭД представлен в Приложении «Перечень ОКВЭД компаний, включенных в мониторинг». Помимо анкетирования был проведен анализ экономических показателей 380 организаций индустрии по данным веб-сервис «Контур.Фокус.», из которых были взяты показатели выручка,

расходы на основной вид деятельности и расходы предприятия, а также информация о среднесписочной численности.

По итогам 2018 года на опрошенных предприятиях трудилось 7 132 человека, что больше на 2,9% по сравнению с 2017 годом. Выручка по итогу 2018 года по компаниям составила 34 094 230, что больше на 17% по сравнению с 2017 годом (данный показатель равнялся 29 081 449 тыс. рублей). Чистая прибыль по опрошенным предприятиям составила 1 218 933 тыс. рублей, что больше на 38% по сравнению с 2017 годом (данный показатель равнялся 880 549 тыс. рублей). Таким образом можно утверждать, что выручка компаний растет по сравнению с 2017 годом пропорционально снижению расходов компаний, за счет чего увеличилась чистая прибыль по компаниям. К тому уменьшилась доля компаний, которые получили убыток по итогам года.

Среди ответивших на анкету 50% организаций занимаются логистикой и 50% перевозкой грузов. Из опрошенных компаний большая часть ответили, что в той или иной мере связаны с инновациями (75%), а именно они занимаются внедрением новых инновационных технологий в деятельность организации.

Если говорить о сильных сторонах компаний (рисунок 1), то они отметили в основном у себя три основных преимущества перед конкурентами, а именно наличие широты ассортимента (среднее значение – 5), высокое качество предоставляемых услуг (среднее значение - 4,5) и оптимальная цена для рынка (среднее значение - 4,25)



Рисунок 1. Средняя оценка своих конкурентных преимуществ по пятибалльной шкале

Также компаниям было предложено определить основной источник финансирования по ключевым статьям расходов организации (рисунок 2). Лишь 50% опрошенных компаний привлекают инвестиции. В основном, организации используют собственные средства по всем направлениям, большая часть компаний тратит собственные средства на оборудование – 50%. Только за счет собственных средств организации финансируют образование и повышение кадров, инфраструктурное обеспечение и расходы на материалы. Наименее востребованными оказались бюджетные средства, все ответившие компании ответили, что не используют их. За счет иностранных средств финансируется инфраструктурное обеспечение, аренда/покупка помещений, земли, за счет партнерских средств финансируется оборудование и аренда помещений, земли, а также за счет заемных средств финансируется только оборудование.

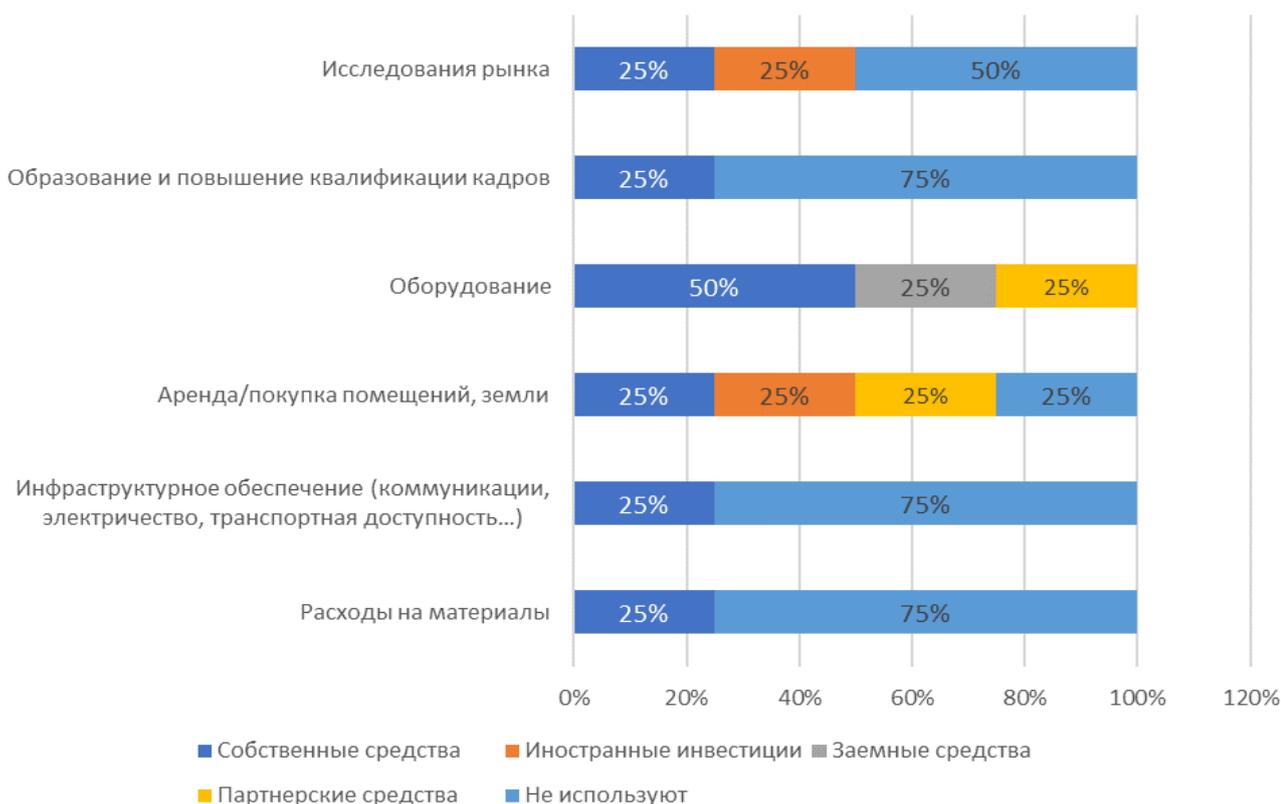


Рисунок 2. Кооперационное взаимодействие участников отрасли, %

Основные кооперационные взаимосвязи (рисунок 3) в отрасли реализуются в области продажи и поставки продукции между коммерческими организациями (60%), а также сервисным поддерживающим организациям, производителям комплектующих (50%). Информационная поддержка опрошенных компаний оказывается через региональные органы власти (25%), ассоциации (25%) и через коммерческие организации и предприятия. Также опрошенные компании участвуют в публичных мероприятиях, которые проводятся региональными органами власти (25%), ассоциациями (25%) и коммерческими организациями и предприятиями. У организаций нет взаимодействий с федеральными органами власти и с государственными компаниями. Соглашения о сотрудничестве имеются только между коммерческими компаниями, а также оказывается

организационная поддержка сервисным поддерживающим организациям, производителям комплектующих.

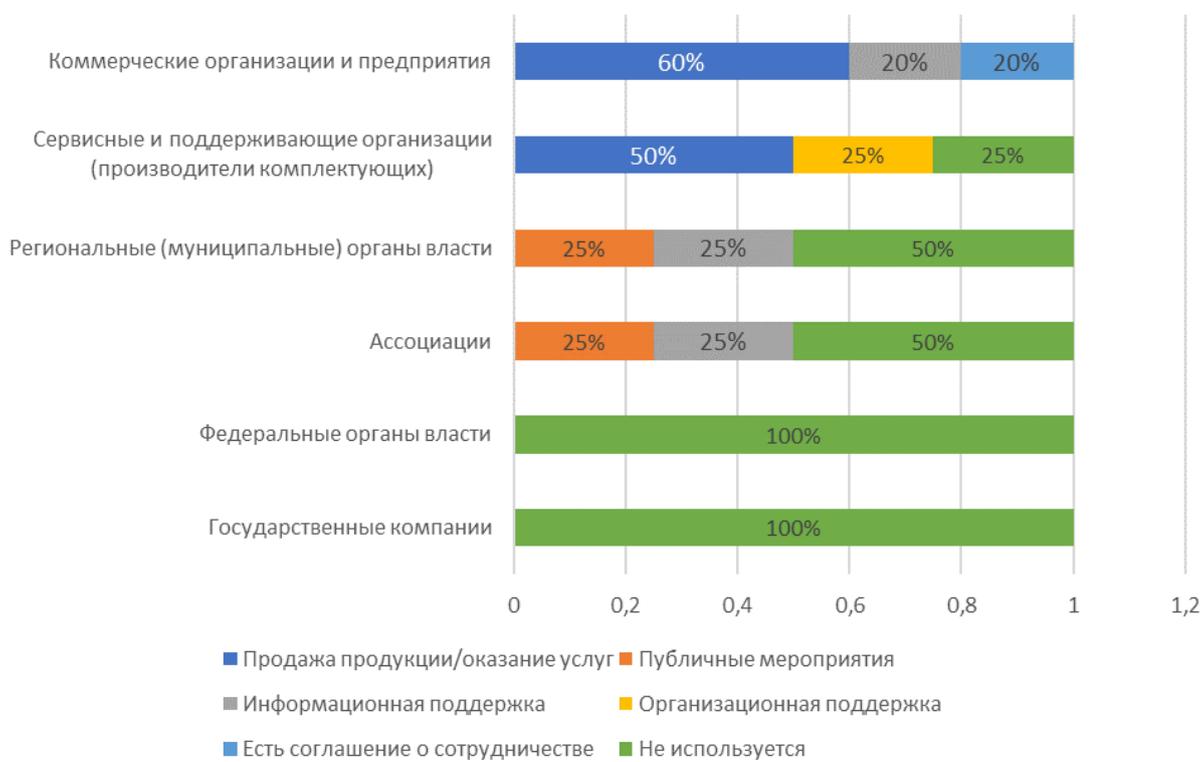


Рисунок 3. Кооперационное взаимодействие участников отрасли, %

Что касается реализации совместных проектов, то 66,7% компаний ответили, что реализуют их. Такими примерами служит проектные перевозки, то есть это комплекс транспортно-логистических услуг, который позволяет доставить крупный объект (завод, фабрику, производственную линию) и обеспечить единовременное прохождение таможи в стране прибытия всех транспортных средств, перевозящих составные части объекта, а также IT системы управления транспортом и реализация постаплатной логистики. Под постаплатами понимаются автоматизированные терминалы по выдаче посылок и товаров, которые покупают в каталогах или интернет-магазинах.

Ключевыми отраслевыми мероприятиями участники опроса назвали:

- выставка «ТрансРоссия» г. Москва;
- выставка «ТрансЛогистика» г. Санкт-Петербург;
- выставка «Transporting» г. Краснодар.

Главными проблемами (рисунок 4), которые получили самый высокий средний балл среди опрошенных, стала слабая законодательная база (средний балл – 4,3), высокая налоговая нагрузка (средний балл – 3,7) и высокий уровень конкуренции со стороны иностранных и крупных компаний (средний балл – 3,7). Самой незначительной проблемой опрошенные компании считают отсутствие поддержки со стороны государства.

Из прочих проблем компании отметили постоянное давление от таможенных органов Российской Федерации, а также огромное количество конкурентов на рынке, ввиду однотипности оказываемой услуги.



Рисунок 4. Значимые для транспортной отрасли проблемы (средний балл)

Опрос показал низкую осведомленность участников отрасли о мерах и видах государственной поддержки, а также об объектах инновационной инфраструктуры. 75% респондентов не обладают информацией о

государственных мерах поддержки и 66,7% не знают ничего об объектах инновационной инфраструктуры. Ни одна из опрошенных организаций не получали государственную поддержку. Со стороны предприятий основными востребованными мерами государственной поддержки оказались (рисунок 7) субсидирование процентной ставки по кредитам (22,3%), а также налоговые льготы (22,3%).

Потребность в объектах инновационной инфраструктуры есть у только 25% опрошенных компаний. Из них они хотели бы воспользоваться услугами технопарка, центра кластерного развития, территориальных кластеров, а также центрами коллективного пользования. В целом участники опроса отметили, что в связи с тем, что Санкт-Петербург является крупным логистическим хабом, давно назрел вопрос создания технопарка для автоперевозчиков со всей необходимой для этого инфраструктурой (офисы, стоянки, склады, СТО, медицинский кабинет, мини-гостиницы) и т.п.

Оценка возможности создания транспортного кластера в Санкт-Петербурге.

Одной из задач мониторинга было выявление возможностей и потребностей в создании транспортного кластера. 66,7% предприятия ответили, что не имеют представление, что такое кластер. 25% опрошенных видят необходимость в создании кластера, как инструмент развития отрасли. 75% ответили, что не хотели бы стать участником транспортного кластера в случае его создания в Санкт-Петербурге. Одна компания изъявила желание быть управляющей компанией кластера - Интерактивный музей современного искусства и ООО «НТК». Данная компания оказывает весь спектр услуг по логистике от предоставления грузовиков по звонку до комплексных транспортно-логистических решений для сборных грузов.

ВЫВОД: Таким образом, транспортная отрасль является одной из динамичных и быстрорастущих. Основными проблемами в данной области являются слабая законодательная база, высокая налоговая нагрузка, высокий уровень конкуренции со стороны иностранных и крупных компаний, а также постоянное давление от таможенных органов Российской Федерации. Необходимо проработать вопрос о проведении комплексной государственной политики в части предоставления государственных мер поддержки транспортным компаниям, а именно в части сокращения налоговой и таможенной нагрузки, поддержки малых предприятий, подготовки квалифицированных кадров, формирование интересных предложений и кластерных проектов с целью создания прочных транспортно-логистических узлов.

Крайне необходимо улучшить информированность предприятий об оказываемой государством поддержке, а также об имеющихся объектах инновационной инфраструктуры. На сегодняшний момент опрос показал низкую заинтересованность в создании кластера. Поэтому считаем необходимым доносить компаниям о преимуществах создания транспортного кластера, о возможностях для компании при вступлении в кластере.

На сегодняшний момент в Санкт-Петербурге существует один кластер, который связан с транспортным машиностроением - инновационно-промышленный кластер транспортного машиностроения «Метрополитены и железнодорожная техника». Считаем, что необходимо работать в данном направлении, и расширять возможности указанного кластера, так как транспортные отрасли и транспортные системы занимают особое положение в экономике любого города.

Мониторинг осуществлялся по компаниям, зарегистрированным на территории Санкт-Петербурга и ведущим свою деятельность в рамках следующих ОКВЭДов:

- 49 Деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта;
- 49.2 Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки;
- 49.4 Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам;
- 50.1 Деятельность морского пассажирского транспорта;
- 50.2 Деятельность морского грузового транспорта;
- 50.3 Деятельность внутреннего водного пассажирского транспорта;
- 50.4 Деятельность внутреннего водного грузового транспорта;
- 52 Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность