



ТЕМА НОМЕРА

Перевозки: процесс, сформированный прогрессом **стр. 12**

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Андрей Козырев



стр. 20

**Качество, комфорт
и безопасность гарантируем**

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



Юрий Епифанцев

Не ради славы... стр. 22

ОТ РЕДАКЦИИ

3 **Перевозки-важнейший бизнес-процесс**

4 **НОВОСТИ**

ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

10 **Рынок перевозок: преодоление новых вызовов**

Руководители компаний, представляющих рынок перевозок в Санкт-Петербурге отвечают на вопросы: Как Ваша компания переживает санкционные вызовы? Какие пути решений Вы видите?

ТЕМА НОМЕРА

12 **Перевозки: процесс, сформированный прогрессом**

Современная сфера грузоперевозок – это сложный логистический процесс, сформированный благодаря технологическому прогрессу и развитию промышленности.

ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

19 **Конкурс «Лучший предприниматель – 2022»**

Приглашаем предпринимателей принять участие в ежегодном конкурсе «Лучший предприниматель Санкт-Петербурга», организатором которого является Общественный Совет по развитию малого предпринимательства при губернаторе Санкт-Петербурга.

19 **Конкурс «СМИ о малом бизнесе» стартовал**

В Петербурге открыт прием заявок на участие в конкурсе «СМИ о малом бизнесе», организатором которого является Общественный Совет по развитию малого предпринимательства при губернаторе Петербурга.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

20 **Качество, комфорт и безопасность гарантируем**

Интервью с Андреем Козыревым – генеральный директор ООО «Козырев и К».

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

22 **Не ради славы...**

О том, как вести бизнес связанный с грузоперевозками рассказывает генеральный директор ООО «Транспортная компания «Слава» Юрий Епифанцев.

ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

24 **Календарь предпринимателя: налоги, платежи и отчетность в сентябре 2022 года**

Чтобы не пропустить нужные даты. Корпорация МСП составила календарь предпринимателя на сентябрь.

25 **Новое в порядке доступа к имуществу и земле**

Общественный Совет по развитию малого предпринимательства при губернаторе Санкт-Петербурга проводит 4 межрайонных вебинара с участием представителей Санкт-Петербургского государственного казенного учреждения «Имущество Санкт-Петербурга», СПб ГБУ «Центр развития и поддержки предпринимательства» и НО «Фонд содействия кредитованию малого и среднего бизнеса, микрокредитная компания».

26 **E-commerce как будущее торговли: Развивай бизнес с Bizhelp.pro**

Пандемия и цифровизация экономики привели к глобальным и кардинальным переменам в сфере торговли. Ключевой тренд – бурный рост электронной коммерции.

Перевозки – важнейший бизнес-процесс

Данный номер «Вестника..» мы решили посвятить перевозкам. У этого процесса может быть как объект перевозки, если речь идет о пассажирских перевозках, так и предмет – в случае перевозки грузов. Поскольку мы издание, пишущее для предпринимательского сообщества, то нас перевозки будут интересовать с точки зрения бизнес-процесса.



Елена Церетели –
председатель **Общественного Совета по развитию малого предпринимательства** при губернаторе Санкт-Петербурга

На сегодняшний день на российском рынке сформировался устойчивый пул высокопрофессиональных игроков, работающих в данной сфере на уровне ведущих мировых компаний. Перевозки могут осуществляться наземным, железнодорожным, морским, водным и авиационным транспортом. В зависимости от развитости данного рынка, включая транспортную инфраструктуру, в разных странах преобладает перевозка тем или иным транспортом.

Самым экономически выгодным транспортом, доставляющим грузы, являются морские перевозки, затем следуют автомобильные и лишь затем железнодорожные.

В России же основные перевозки осуществляются железнодорожным транспортом 47%, затем следуют трубопроводные поставки 45%, далее автомобильные, которые занимают чуть более 5%, затем внутренние водные перевозки, воздушные и морские. Именно такая последовательность доставки грузов сопряжена с состоянием дорог и транспортной инфраструктуры. Так, трубопроводные доставки сориентированы на доставку газа и нефти. Невысокий же уровень автомобильных доставок сопряжен с проблемами в данной сфере.

Так, по данным экспертов, до 2020 года острота с содержанием и строительством российских дорог была практически такой же, как и со строительством жилья. Однако, благодаря различным ипотечным программам строительство жилого фонда в последние годы позволило существенно снизить градус этой проблемы. С дорогами дело обстояло хуже, лишь с середины 2010-х годов положение в ряде регионов стало улучшаться, что эксперты частично связали с проведением чемпионата

мира по футболу 2018 года. Сегодня во многих регионах появились платные участки дорог. Вокруг мегаполисов стали строиться объездные магистрали. Особенно заметны были серьезные работы по решению транспортных проблем в Москве. Но все эти мероприятия пока не приобрели системного характера.

Еще один вид транспорта – морской считается одним из самых экономически выгодных. Однако, на сегодняшний день он представлен в России весьма скромно – не более 2%.

Крупнейшие морские порты России: Новороссийск, Усть-Луга, Восточный напрямую зависят от климатических условий, не говоря о том, что после получения груза морем его нужно перевести на автомобиле, что часто делает этот вид перевозок экономически невыгодным.

В мировом разрезе лидером в перевозке грузов в последние годы стал Китай. Здесь преобладают автомобильные перевозки, затем следуют морские и водные. Следует заметить, что еще 15 лет назад картина с дорогами в Китае была не лучше нашей. Однако, в новой экономической политике современного Китая этому вопросу было уделено особое внимание. И очень скоро были построены первоклассные шоссе и суперсовременные автомагистрали. В настоящее время Китай обогнал по их общей длине все страны мира.

Сегодняшние вызовы, к сожалению могут затормозить планы по улучшению дорог и транспортной инфраструктуры. Но, как известно из мировой практики, во времена кризисов именно строительство дорог часто становилось экономическим триггером.

Новые льготные кредиты для МСП



Премьер-министр Михаил Мишустин подписал Постановление о льготных кредитах малому и среднему бизнесу под 4,5 и 3 %.

Новая программа господдержки бизнеса уже запущена. Предприниматели могут получить льготные кредиты на закупку оборудования, капремонт помещений или запуск новых производств. Льготный период по ним составит три года, кредиты можно оформить на срок до 10 лет. Эти средства можно потратить на капитальный ремонт производственных помещений, закупку оборудования, а также запуск новых производств. При этом в приоритетном порядке льготные кредиты получают те предприятия, которые работают в сфере переработки сельхозпродукции, логистики, а также гостиничного бизнеса. Кредит можно взять на 10 лет, срок действия льготной программы составит три года.

«Предприятия смогут получить инвестиционный кредит, например, на закупку оборудования или капитальный ремонт производственных помещений, запуск новых производств, сроком до десяти лет. При этом льготный период составит до пяти лет», – сказал глава Минэкономки Максим Решетников. Объем программы составит до 50 млрд руб. до конца года. Правительство начало вводить меры поддержки бизнеса на фоне санкций, введенных в ответ на российскую военную операцию на Украине.

Новый план развития автопрома



Минпромторг подготовил проект распоряжения правительства, утверждающий новую стратегию развития автопрома до 2035 г. После опубликования документ будет дора-

ботан с учетом мнения заинтересованных сторон. Предполагается, что инвестиции составят 2,7 трлн рублей в автокомпоненты и НИОКР.

Новую отраслевую стратегию с учетом сегодняшних реалий поручил разработать до 1 сентября президент Владимир Путин по итогам встречи с представителями автобизнеса на Петербургском международном экономическом форуме. Но участники отрасли и ранее отмечали, что нужен новый план развития автопрома. Основные цели новой стратегии – удовлетворение потребностей российского рынка в локализованных не менее чем на 80% машинах и обеспечение технологического суверенитета отечественного автопрома, следует из документа Минпромторга. Основные задачи новой стратегии – стимулирование производства и спроса за счет господдержки, создание автокомпонентных производств, преимущественно в области силовых агрегатов и систем активной и пассивной безопасности. На это потребуется 500–600 млрд руб. до 2035 г. и еще столько же – на поддержку экспорта, сказано в документе. Для сравнения: общий объем господдержки автопрома за прошедшие пять лет составил 387 млрд руб. В основном это были средства на программы льготного автокредитования и лизинга, субсидии для производителей на развитие газомоторного и электрического транспорта, на закупку различных видов техники за счет средств бюджета. В производственных приоритетах стратегии – организация выпуска малых дизельных двигателей, автоматических коробок передач, антиблокировочных систем тормозов (ABS), подушек безопасности. При конкурентоспособности российских технологий они должны быть в абсолютном приоритете у производителей автомобилей, настаивают авторы стратегии. По данным Росстата, выпуск легковых автомобилей в России в первом полугодии упал в 2,6 раза до 281 000 шт.

Господдержка ускоряет процесс импортозамещения

Российский малый и средний бизнес явно вступил в гонку по импортозамещению: это видно по последним данным ФНС, опубликованным на платформе МСП.

Доля компаний малого и среднего бизнеса в общем обороте по России выросла на 17% в год, составив 2 трлн рублей за последний месяц. При этом число таких предприятий к прошлому году выросло на 2,3% – до 5,75 млн единиц. Последние меры господдержки для предприятий МСП – вроде программы льготных кредитов по ставке вдвое ниже ключевой – могут существенно увеличить вклад таких компаний в процесс импортозамещения, считают опрошенные «Известиями» представители бизнеса и госструктур. Самое главное для малых и средних компаний – быть уверенными в том, что их продукция будет пользоваться спросом. Обеспечить его могут госзакупки, расширение практики применения офсетных контрактов и доверие со стороны крупного бизнеса. При этом последнее особенно важно в рамках новой концепции для критически важных отраслей, которую готовит Минпромторг.

Информационная поддержка МСП должна усилиться

Президент РФ Владимир Путин поручил включить Информационно-консультационные мероприятия в нацпроект «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» до 1 ноября 2022 года.



Информационно-консультационные меры поддержки должны быть подготовлены для субъектов малого и среднего предпринимательства (МСП), а также самозанятых в малых городах, селах и отдаленных населенных пунктах.

«Правительству Российской Федерации следует подготовить и представить предложения по оказанию субъектам малого и среднего предпринимательства, самозанятым гражданам, начинающим предпринимателям, осуществляющим деятельность в малых городах, отдаленных населенных пунктах и сельской местности, информационно-консультационной поддержки в целях получения ими дополнительных навыков и компетенций», – отмечается в поручении Президента. Ответственными за исполнение поручения назначены премьер-министр РФ Михаил Мишустин и высшие должностные лица регионов.

Новый налоговый режим для микробизнеса

С 1 июля 2022 года микрокомпаниям и индивидуальным предпринимателям в четырех регионах стал доступен новый налоговый режим, который освобождает их от отчетности и страховых взносов. Пока пилот распространяется лишь на новый бизнес.

С 1 июля 2022-го для части предпринимателей заработал новый специальный налоговый режим – автоматизированная упрощенная система налогообложения (АУСН), говорится в сообщении Минэкономразвития. На первоначальном этапе – до конца 2027 года – режим будет функционировать в качестве эксперимента в четырех регионах страны: Москве, Московской и Калужской областях, а также в Республике Татарстан, отмечается на сайте Федеральной налоговой службы (ФНС). В этих же регионах пилотировался налог на профессиональный доход (режим самозанятости). Новый режим (АУСН) рассчитан на индивидуальных предпринимателей и организации, где работают не более пяти человек и чей годовой доход не превышает 60 млн руб. Кроме того, остаточная стоимость основных средств у организаций-участников должна составлять не более 150 млн руб.

Отмена НДС не поддержана

Министерство финансов РФ не поддержало инициативу о снижении налоговой нагрузки для отельеров, в частности, отмену НДС и снижение страховых взносов. Ведомство также не увидело оснований для снижения НДФЛ до 7% для граждан, работающих в туристической отрасли. Об этом говорится в письме министерства в бизнес-объединение «Опора России».

«Предложение по освобождению от НДС услуг объектов туристической инфраструктуры без определения источников компенсации выпадающих доходов федерального бюджета не может быть поддержано», – отмечается в документе. В министерстве посчитали «избыточной» и другую инициативу – об освобождении от налога на прибыль организаций, оказывающих услуги коллективных средств размещения. Такие льготы можно получать и сейчас, если вести деятельность в особых экономических зонах и на территориях опережающего социально-экономического развития. В настоящее время в отношении доходов в виде оплаты труда в сумме, не превышающей 5 млн рублей за налоговый период, установлена единая ставка в размере 13%. Ее снижение для отдельных категорий налогоплательщиков не предусмотрено, поясняется в письме.

Отельеры не смогли убедить Минфин в целесообразности установления на федеральном уровне льгот по налогу на имущество. В министерстве отметили, что этот платеж зачисляется в региональный бюджет, поэтому такие вопросы «могут быть урегулированы на региональном уровне».



Алексей Кожевников: «Туристической отрасли срочно нужны реформы. Мы предложили расчеты и обоснования, однако они, как мы видим, к сожалению, не проанализированы Минфином должным образом»

По словам вице-президента «Опоры России» Алексея Кожевникова, бизнес-объединение «продолжит настаивать на предложениях в правительстве». «По сути, мы снова слышим от Минфина слова о выпадающих доходах, но нет ничего о новом развитии и новых источниках дохода», – сказал он. По словам Кожевникова, отрасль остается «крайне низкорентабельной, ждать масштабных инвестиций не приходится».

Новые IT-системы на базе блокчейн-платформы ФНС



ФНС России, Альфа-Банк и Gaskar Group запустили пилот новой цифровой системы для взаиморасчетов между заказчиком и подрядчиками по строительно-монтажным работам. Она работает на базе технологии обмена машиночитаемыми доверенностями.

В рамках проекта была разработана информационная система, которая через блокчейн-технологии передает банку основание для оплаты – данные из платформы управления строительством. Ранее платежи между участниками платформы проходили за ее пределами, а платежные и юридические документы загружались дополнительно.

При регистрации на платформе представителю компании необходимо указать свои данные и идентификатор МЧД. Система сразу проверит полномочия лица, его принадлежность к организации и полномочия распоряжаться средствами с банковского счета на основе данных их машиночитаемой доверенности. Кроме этого, если система видит, что срок доверенности подходит к концу, то платформа не позволит оплатить заказ.

Использование новых технологий обмена сведениями на базе распределенного реестра помогает строительным компаниям ускорять свои бизнес-процессы. Например, сроки оплаты сокращаются с 25 до 2 дней.

«Нам важно, чтобы разрабатываемые нами технологии применялись и дальше для решения реальных задач бизнеса. Использование МЧД для работы данной платформы – прекрасный пример. В ближайшее время будут зарегистрированы приказы по утверждению форматов КС-2 и КС-3, которые также могут быть использованы в рамках документооборота на платформе и при необходимости в неизменном виде представляться в налоговые органы», – пояснил начальник Управления электронного документооборота ФНС России Федор Новиков.

Компенсация расходов за использование быстрых платежей



«Предприятия малого и среднего бизнеса смогут компенсировать расходы за пользование отечественной системой быстрых платежей до конца 2022 года», – сообщается на сайте правительства РФ.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал постановление, по которому продлевается программа компенсации малому и среднему бизнесу расходов за использование сервиса быстрых платежей. В кабинете министров уточнили, что «речь идет о возмещении предприятиям банковской комиссии за пользование сервисом с 1 июля по 31 декабря 2022 года». Ранее на эти цели из резервного фонда правительства было выделено 500 млн рублей. «Такая мера позволит бизнесу сэкономить на платежах за обслуживание безналичных расчетов, а также дополнительно простимулирует предпринимателей, еще не подключившихся к системе, это сделать», – полагают в кабмине.

Сервис быстрых платежей – разработка Банка России, которая в том числе позволяет гражданам оплачивать товары и услуги с помощью мобильных приложений банков – участников сервиса. Комиссия не превышает 0,7% от стоимости товара, что в 2–2,5 раза ниже, чем у других платежных операторов. Банк, подключенный к сервису, передает в Минэкономразвития данные о количестве транзакций и уплаченной предприятиями комиссии. Далее в течение 20 дней деньги на компенсации поступают в банк, а затем в течение пяти дней он перечисляет их бизнесу. Решение о субсидировании предприятий малого и среднего бизнеса, пользующихся системой быстрых платежей, было принято в июле 2021 года и уже неоднократно продлевалось.

Упрощенный порядок сертификации ввозимой продукции продлен

Председатель Правительства Михаил Мишустин подписал постановление, которое продлевает до сентября 2023 года действие упрощенного порядка подтверждения соответствия продукции при ввозе ее из-за границы или выпуске в обращение на территории страны.

Речь идет о товарах, которые ранее требовали прохождения процедуры сертификации, занимавшей много времени.

В марте 2022 года Правительство разрешило использовать производителям и экспортерам таких товаров упрощенный порядок – им необходимо было предоставлять декларации о соответствии товаров, основанные на собственных доказательствах.

Решение, принятое в условиях санкционных ограничений со стороны недружественных государств, значительно снизило технические барьеры при ввозе продукции и насытило рынок промышленными и продовольственными товарами. Оно доказало свою эффективность и продолжит действие.

Подписанным документом внесены изменения в постановление Правительства от 12 марта 2022 года № 353.

Сокращения персонала в МСП

Почти четверть (24%) представителей малого и среднего бизнеса сократили персонал, еще 13% собираются это сделать до конца года.

С февраля многие компании малого и среднего бизнеса перешли в режим экономии, в том числе сократив часть персонала (24%) или премии сотрудникам (26%), следует из результатов исследования сервиса для бизнеса Platforma и финансового маркетплейса «Сравни». Опрос проводился с 14–19 июля, в нем принял участие 1201 руководитель компаний в сегменте малого и среднего бизнеса по всей России.

Почти пятая часть компаний (19%) решила отдать некоторые виды работ на аутсорс, каждая седьмая (14%) – отправить работников в оплачиваемые или неоплачиваемые отпуска. 7% фирм перевели сотрудников на две трети оклада, а 5% предложили работникам взять отгул без сохранения зарплаты. При этом каждая шестая компания (17%) не стала менять что-либо в своей работе. В большей части фирм изменился состав персонала: за последние полгода из каждой четвертой компании (27%) были уволены или ушли по собственному желанию менее десяти человек, а из каждой пятой (21%) – 20–30 работников. Штат шестой части компаний (15%) сократился на 10–20 человек, 11% – на 30–50. Более 50 сотрудников потеряли только 5% фирм. Пятая часть компаний (21%) работает в прежнем составе. 13% опрошенных руководителей бизнесов собираются сократить штат до конца года.

Продолжая работать над сокращением расходов, главы компаний также планируют до конца этого года оптимизировать бизнес-процессы (30%), отказаться от офиса (11%), снизить производственные обороты (8%) или сократить бюджет на рекламу (6%). Однако треть из опрошенных представителей малого бизнеса (32%) не планируют экономить.

Программа в VK продолжится

Предприниматели могут удвоить рекламный бюджет на продвижение своих товаров и услуг ВКонтакте.

Для этого необходимо обратиться в центры «Мой бизнес» в любом регионе России до 31 декабря 2022 года включительно и подать заявку.

Подробнее тут:

<https://мойбизнес.рф/anticrisis/programma-prodvizheni...>

Можно увеличить рекламный бюджет, внося на счет 3001 или 5001 рубль и активировав специальный промокод – сумма удвоится до 6000 или 10000 рублей соответственно.

Мера поддержки доступна бизнесу, который ранее не продвигал свои товары и услуги в социальной сети ВКонтакте или делал это последний раз более полугодом назад.

«Гид по закупкам» для МСП

С момента запуска 27 июля центра консультирования бизнеса по вопросам участия в закупках в рамках 223-ФЗ «Гид по закупкам» за помощью обратились 67 представителей МСП.

Из общего количества обращений 62 отработаны, и заявителями уже получены ответы.

Основной пул вопросов касается подготовки к участию в закупках – это поиск закупок, регистрация в Единой информационной системе и аккредитация на электронных площадках, получение электронной подписи. Также по непосредственному участию в закупках, программе «выращивания», заключению «офсетных» договоров и защите интересов бизнеса в судебных и антимонопольных органах.

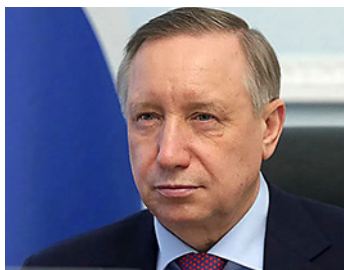


Александр Исаевич – генеральный директор Корпорации МСП

«Первый месяц работы «Гиды по закупкам» пришелся на пик сезона отпусков. Однако, несмотря на это, востребованность сервиса среди предпринимателей оказалась высокой. К нам поступило порядка 70 обращений, а это 70 потенциальных участников закупок, которые имеют к ним предметный интерес. Эти люди готовы стать поставщиками, и наша задача – помочь им делать шаги в нужном направлении. Мы каждое обращение индивидуально отработываем, даем каждому предпринимателю необходимые разъяснения, консультируем, оказываем, где надо, поддержку», – отметил генеральный директор Корпорации МСП Александр Исаевич. Наибольшее количество обращений к сервису «Гид по закупкам» поступило от предпринимателей из Москвы – 18 заявок. В числе регионов-лидеров также Подмосковье – шесть заявок, Брянская область и Санкт-Петербург – по четыре, Самарская область – три заявки. Напомним, Корпорация МСП 27 июля открыла центр консультирования бизнеса по вопросам участия в закупках в рамках 223-ФЗ «Гид по закупкам». Его задача – оказание поддержки малым и средним предприятиям, а также самозанятым, желающим участвовать в закупках в качестве поставщиков. Консультации оказываются бесплатно в онлайн-режиме. Прием заявок осуществляется через официальный сайт Корпорации МСП. Согласно требованиям нормативно-правовых актов, сегодня совершать закупки у малого и среднего бизнеса в рамках 223-ФЗ обязаны все заказчики с госучастием. Квота на них составляет 25%, ее обеспечением занимается Корпорация МСП.

Финансирование по региональным проектам увеличится

В 2022 году объемы финансирования на реализацию региональных проектов в Петербурге увеличены на 43,2% по сравнению с 2021 годом. Об этом сообщил губернатор Александр Беглов на заседании городского правительства, на котором подвели итоги выполнения Указа Президента РФ о национальных целях развития за 2021 год и первое полугодие 2022 года.



Александр Беглов

«Указом Президента России определены 5 национальных целей развития страны. Это главный ориентир в решении социальных и экономических задач. Одна из основных национальных целей – улучшение материального положения граждан, рост доходов, снижение уровня бедности. Средняя номинальная заработная плата за январь – май этого года составила 81 тысячу рублей. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года она увеличилась на 11,2%. Мы должны регулярно отслеживать ситуацию», – подчеркнул глава города.

В этом году в Петербурге реализуется 41 региональный проект, в 2021 году их было 39. Ежегодно растет финансирование национальных проектов. В 2021 году на них было выделено 27,3 млрд рублей, на этот год предусмотрено 39,1 млрд рублей. Рост составил порядка 43%. Сохранение населения, здоровье и благополучие людей – одна из важнейших национальных целей, поэтому на фи-

нансирование нацпроектов «Демография» и «Здравоохранение» направлено более 61% средств региональных проектов. Порядка 24% от общего объема финансирования выделено на повышение качества городской среды и городской дорожной сети. В 2021 году Петербург присоединился к реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» – было отремонтировано 42 объекта улично-дорожной сети общей протяженностью 135 км. В целом город успешно реализует задачи, обозначенные в национальных целях развития России до 2030 года. Практически все целевые показатели в 2021 году были достигнуты. А по нацпроекту «Малое и среднее предпринимательство» – существенно превышены. Количество самозанятых достигло 271,9 тысяч человек при плановом уровне 89,1 тысяч человек. Рост продолжается и в этом году – на сегодняшний день их порядка 351 тысячи. По количеству самозанятых Северная столица занимает третье место в России.

В 2021 году мероприятия национального проекта «Демография» позволили увеличить долю рождений третьих и последующих детей в общем числе рожденных до 19,9%. Количество многодетных семей увеличилось на 3,1 тысячу семей.

Согласно принятому постановлению, инвесторам, заинтересованным в реализации масштабных инвестиционных проектов, земельные участки будут предоставляться без торгов по символической цене 1 рубль за квадратный метр в год на период проектирования и строительства объекта производственного назначения. Эта мера поддержки будет способствовать созданию благоприятных условий для привлечения инвестиций в новые производства.

Новая мера поддержки промышленных инвесторов



Промышленные инвесторы смогут получить земельные участки для строительства производственных объектов по сниженной цене целевым назначением. Соответствующее решение было принято на рабочем совещании губернатора Александра Беглова с членами городского правительства.

Согласно принятому постановлению, инвесторам, заинтересованным в реализации масштабных инвестиционных проектов, земельные участки будут предоставляться без торгов по символической цене 1 рубль за квадратный метр в год на период проектирования и строительства объекта производственного назначения. Эта мера поддержки будет способствовать созданию благоприятных условий для привлечения инвестиций в новые производства.

«В условиях санкций особенно важно поддержать инвесторов, которые намерены строить новые промышленные объекты. Спрос на землю с их стороны есть. В работе сейчас находятся уже порядка 10 инвестиционных проектов в различных отраслях обрабатывающей промышленности. Многие из них направлены на выпуск импортозамещающей продукции. Наша задача – поддержать эти инициативы и помочь инвесторам. Принятый документ позволит предложить весь комплекс мер как финансовой, так и нефинансовой поддержки», – сказал губернатор Александр Беглов. Он отметил, что несмотря на санкционное давление, промышленность города продолжает стабильно развиваться благодаря принятым на федеральном и городском уровне мерам поддержки. Сегодня петербургские предприятия получают займы на льготных условиях, а также налоговые преференции и вычеты.

«Фондом развития промышленности Санкт-Петербурга за полгода выдано уже 18 льготных займов для предприятий на общую сумму почти 1 млрд рублей», – сообщил глава города.

Мера поддержки будет доступна для инвесторов из Санкт-Петербурга, реализующих на территории города проекты в сфере обрабатывающего производства. Размер инвестиций должен составлять не менее 350 млн рублей, срок реализации не должен превышать пяти лет. Ожидается, что результатом внедрения данной меры поддержки станет создание новых высокотехнологичных производств, а также появление высокопроизводительных рабочих мест.

Новые тенденции развития туризма Петербурга

30 августа 2022 года прошла конференция «Первый форсайт отельеров Санкт-Петербурга», организованная информационным порталом о туризме «WorldTravelBiz».

В рамках конференции топ-менеджеры ведущих отелей Северной столицы и эксперты в сфере туризма обсудили результаты, которые отрасль достигла в текущем сезоне, а также оценили прогнозы и перспективы ее развития. В мероприятии приняли участие председатель Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Сергей Корнеев, вице-президент Российской гостиничной ассоциации Алексей Мусакин.

Участники сфокусировали внимание на мерах поддержки отрасли гостеприимства, стратегиях продвижения Петербурга как туристского направления, анализе динамики бронирования отелей в текущем сезоне в сравнении с предыдущими годами и перспективах дальнейшего спроса.

*Сергей Корнеев –
председатель
Комитета по
развитию туризма
Санкт-Петербурга*



«На основе информации о работе туристской индустрии в Санкт-Петербурге с начала пандемии был разработан уникальный комплекс мер поддержки городской сферы туризма, включающий «обнуление» земельного и имущественного налогов. Политические решения руководства города, признанные беспрецедентными в стране, основывались на расчетах и анализе вклада отрасли в экономику. Эти данные позволили нам оценить значимость отельного и других секторов, спрогнозировать выпадающие доходы и то, как они могут компенсироваться. Очевидно, что без взаимодействия с представителями сферы гостеприимства принятие каких-либо нормативных решений невозможно. Обратная связь с гостиницами и другими участниками индустрии необходима для выстраивания не только политики поддержки, но и общей стратегии по привлечению туристов в Петербург, а также для формирования новых туристских предложений нашего города и ведения совместной маркетинговой кампании», – отметил председатель Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Сергей Корнеев. Согласно данным «Турбарометра Санкт-Петербурга», представленным на конференции, в первом полугодии 2022 года, как и в 2021 году, преобладали три основные причины туристских поездок в Северную столицу: культурно-познавательный туризм, встреча с друзьями и родственниками и деловые цели. При этом доля событийного туризма выросла в городе в 2022 году до 8 % по сравнению с 2,6 % в 2021.

В этом сезоне также существенно выросли траты российских туристов на посещение кафе и ресторанов, культурных объектов и мероприятий, приобретение су-

венирной продукции. Заметно увеличился поток семей с детьми и, по оценкам экспертов, тренд на массовые размещения семей с детьми в отелях Петербурга можно рассматривать как долгосрочный.

В числе других тенденций – расширение географии иностранных туристов, посещающих Санкт-Петербург: после пандемии в город начали чаще приезжать гости из ОАЭ, Катар, Ливана, Марокко и других восточных стран, которые, пересекая границу в Москве, посещают за одну поездку две столицы – Москву и Санкт-Петербург.

Около 52% иностранного турпотока в Петербург, по аналитическим данным «Турбарометра», обеспечивают страны дальнего зарубежья и порядка 48% приходится на представителей стран ближнего зарубежья.

Для привлечения иностранных гостей, которые ключевым образом влияют на уровень загрузки гостиниц высоких категорий в Петербурге, Комитет по развитию туризма совместно с участниками отрасли в преддверии осенне-зимнего сезона запустил новый этап маркетинговой кампании «Добро пожаловать в Санкт-Петербург!». Ее основная задача – ориентировать внимание и спрос путешественников на поездки в Северную столицу России. Информационная работа с зарубежными туристами сосредоточена на странах СНГ и азиатских направлениях.

Так, роуд-шоу Петербурга уже прошли в Казахстане и Азербайджане и запланированы в ближайших месяцах в Белоруссии. Формат B2B сопровождается форматом B2C: на центральных улицах и в аэропортах Баку, Еревана, Минска, Алма-Аты и Нур-Султана, Ташкента на цифровых носителях размещены анимированные постеры и видеоролики о городе на Неве.

В дальнем зарубежье Петербург в августе впервые был представлен на Международной туристской выставке в Гонконге. В перспективе – роуд-шоу и участие Петербурга в выставках в Индии и Вьетнаме. Роуд-шоу запланированы также в Объединенных Арабских Эмиратах и на новом перспективном рынке – в Саудовской Аравии. Северная столица выйдет с презентацией на туристский рынок Ирана. Кроме того, для туроператоров стран СНГ, Большого Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии и Латинской Америки будут организованы ознакомительные туры в Петербург.

Участники конференции отметили растущий интерес как российских, так и зарубежных туристов к направлениям «Серебряного ожерелья России», поездки по которым можно сочетать с посещением города на Неве. Роль Северной столицы как трэвел-хаба для комбинированных туров, а также продолжение работы по формированию востребованных предложений «Новой туристской географии» и развитию в Петербурге разных видов туризма – культурно-познавательного, семейного, событийного, делового, свадебного, гастрономического и других – являются основой для создания устойчивого спроса со стороны туристов. И что особенно важно – для мотивации к повторным визитам в Северную столицу.

Рынок перевозок: преодоление НОВЫХ ВЫЗОВОВ

Мы обратились к руководителям компаний, представляющих рынок перевозок в Санкт-Петербурге со следующими вопросами:

**Как Ваша компания переживает санкционные вызовы?
Какие пути решений Вы видите?**



Игорь Мазуров –
генеральный директор группы компаний «Петротур»

Нехватка автоводителей тормозит развитие туризма

– Компании «Петротур» более 28 лет радуют петербуржцев и гостей города увлекательными турами по всему миру! Любителям путешествий мы предлагаем автобусные маршруты. Основное направление экскурсионные туры по Европе и городам России. Наши менеджеры охотно подберут любой тур и составят оптимальный увлекательный маршрут, исходя из предпочтений туриста. И несмотря на санкционную политику недружественных к России стран, автобусные туры по Европе в 2022 году оставались востребованными среди туристов.

Но проблема в сфере автоперевозок сегодня все же существует. Санкт-Петербург испытывает острую нехватку водителей автобусов. В настоящее время недокомплект только на государственных предприятиях составляет почти 4 тыс. человек. В 2022 году предлагалось увеличить зарплаты в этой сфере для привлечения дополнительных кадров, но сможет ли эта мера решить проблему, пока их зарплата уступает заработкам частных перевозчиков, которым рекрутинговые кампании обещают зарплату от 100 тысяч рублей и более.

Понятно, что отсутствие квалифицированных водителей тормозит и наш туристический бизнес, так как нам все сложнее получить необходимые услуги при формировании автобусных туров.



Кира Журавская –
генеральный директор
ООО «Драйв-Тур»

Ситуация на рынке автоперевозок требует внимания

– Транспортные компании начали испытывать огромные проблемы еще в период пандемии, когда из-за санитарных ограничений прекратились туристические поездки. На сегодня все эти компании пытаются выжить, т.к. содержать технику и держаться без помощи третий год – это очень не просто. Санкции просто добивают остатки компаний, которые еще пытаются сохранить свой бизнес. Мы предлагали в пандемию, как одну из мер борьбы с коронавирусом, перераспределить потоки в общественном транспорте и обязать предприятия возить сотрудников на работу и с работы на заказных автобусах, что могло сильно поддержать перевозчиков и достаточно сильно повлиять на ситуацию с коронавирусом в общественном транспорте, при этом стоимость для пассажиров осталась бы такой же как в общественном транспорте, но нас не услышали.

Большей частью пассажирские перевозки это либо регулярные рейсы или заказные перевозки (туристические), но и те, и другие завязаны на пассажиров. А если, у нас возникают сложности при пересечении границы, туристы к нам не едут, техника останавливается, автопредприятие встает.

В настоящее время очень много автобусов продается. Но ведь когда они потребуются, перевозить туристов будет просто не на чем, это отложенная большая проблема. К сожалению, в мерах поддержки туризма предприятия автотранспорта не получили никакой поддержки, в отличие от гостиниц, которым нужно содержать здания.

Проводили опрос в туристической области, включая профессиональных гидов, сотрудников туристических компаний и водителей туристических автобусов, которые уже нашли себе другое место работы, и 74% из них ответили, что в туризм они больше не планируют возвращаться совсем... Словом, ситуация на рынке автоперевозок требует внимания.



Рафаиль Купаев –
генеральный директор сервиса «Грузовичкоф»

Автоперевозчики в поиске новых партнеров и возможностей

– В этом году рынок столкнулся с общим снижением товарооборота, и это неизменно отразилось на падении объема сферы грузоперевозок. Зарубежные компании приостанавливают сотрудничество с российскими сервисами, а среди них поставщики продукции, производители техники, авторизированные центры. Эксперты прогнозируют острую нехватку времени на комфортный переход на отечественных или иных поставщиков, и ограничения в поставках могут привести к дефициту грузовых автомобилей и их комплектующих.

Из-за волатильности рубля минимум вдвое выросла средняя стоимость автомобилей, как зарубежного, так и отечественного производства, их комплектующих, а содержание и ремонт автопарка стали дороже. Компании отказываются от отсрочки платежей, требуют полной предоплаты до начала поставок или ремонтных работ, что увеличивает нагрузку на бизнес и задерживает сроки перевозок.

Грузоперевозчики стремятся сохранить стоимость услуг неизменной, но себестоимость поездки, по оценкам наших экспертов, уже выросла на 19%. Однако многие компании осуществляют доставку товаров первой необходимости, поэтому важно не допустить перебоев и задержек в поставках, скачка цен на продукцию из-за роста стоимости доставки.

В нынешних условиях небольшие игроки будут переходить под крыло более сильных конкурентов. Корпоративные клиенты ввиду снижения конкуренции смогут развивать собственный бизнес, потому что дешевле будет нанимать транспортные компании на аутсорсинг, вместо владения собственным автопарком. Также возможно создание абсолютно новых доступных продуктов и услуг, которые будут потребляться даже при низкой покупательской способности, в том числе и в сфере грузоперевозок.

Предприниматели активно развивают партнерские взаимоотношения для помощи друг другу, например, наш сервис работает над программой для совместного поиска новых партнеров и подрядчиков из разных категорий бизнеса, огромные клиентские базы которых могут быть заинтересованы в общих проектах крупных игроков.



Руслан Аксенов –
генеральный директор ООО «Гарант Логистик»

Ситуацию держим на контроле

– Наша компания «Гарант Логистик» на рынке автоперевозок более десяти лет, но несмотря на имеющийся опыт работы, мы, как и многие участники этого рынка, в этом году столкнулись с трудностями после введения санкций. И тут стоит отметить основные моменты: это трудности с оплатами услуг в евро и долларах, уход с рынка крупнейших судоходных компаний и запрет на въезд в страны ЕС Российских перевозчиков. Как следствие, это вызвало серьезный спад грузоперевозок, особенно, логистика которых была построена на портовых терминалах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Но рынок постепенно перестраивается и начинает подстраиваться под новые реалии. Происходит переход на альтернативные валюты. Сделан упор на железную дорогу и комбинированные доставки через Дальний Восток. Грузы из ЕС доставляются до границы перевозчиками из ЕС, а далее перевозки осуществляют российские перевозчики.

Безусловно, основной удар пришелся на контейнерные автоперевозки, так как основной их объем осуществлялся из портовых терминалов, которые, надо признать, впервые столкнулись практически с полным отсутствием заходов судов в наши порты. На данный момент в порты приходят только товары, не попавшие под санкции, такие как продукты питания и лекарственные препараты. Понятно, что данные объемы поставок не способны обеспечить полностью работой всех участников рынка перевозок. Но на данный момент можно уже отметить хоть и не значительную, но однозначно положительную динамику оживления рынка перевозок! Сейчас контейнеры прибывают как на железнодорожные станции по всей России, так и в морские порты, по железной дороге. В сфере автоперевозок формируется следующий алгоритм деятельности. Грузы, поступившие на станции Санкт-Петербурга, доставляются по городу и развозятся по Ленинградской области. Грузы, поступившие в Москву и Московскую область, развозятся по Москве и по регионам.

Такая закономерность, на мой взгляд, будет проследиваться до момента, пока станции в столице не перестанут справляться с грузопотоком. Тогда возможна переброска части потоков на Санкт-Петербург с дальнейшей доставкой по регионам. С данным явлением рынок уже сталкивался во время пандемии из-за ковидных ограничений. Опыт есть, ситуацию держим на контроле.

Перевозки: процесс, сформированный прогрессом



Современная сфера грузоперевозок – это сложный логистический процесс, сформированный благодаря технологическому прогрессу и развитию промышленности. В основе процесса лежит транспорт, на котором осуществляются перевозки. Перевозки могут выполняться наземным, водным или воздушным транспортом. Еще одним элементом процесса перевозок является объект или предмет перевозки.

Эффективность перевозок напрямую зависит от транспортной инфраструктуры. В странах с высоким уровнем промышленности транспортная система представлена всеми указанными выше видами транспорта. Особенно развитой является инфраструктура в Японии, США и Евросоюзе. На их долю приходится до 85% мирового гру-

зооборота. В западноевропейских странах по объемам грузоперевозок лидирует автомобильный транспорт (40%), следом идет железнодорожный (25%), затем следует перевозка на морском, авиа и водном транспорте.

В Северной Америке автомобильные и железнодорожные перевозки практически равны по объемам.

В странах СНГ и Восточной Европы преобладает ж/д-транспорт, однако роль автомобильного транспорта постепенно растет. Международные грузоперевозки морем практикуют преимущественно «морские» государства: Греция, Великобритания, Финляндия, Норвегия, Япония.

Что касается авиаперевозок и интенсивности движения, то здесь экс-

перты традиционно выделяют три региона: Западная Европа, Дальний Восток и США. На них приходится 2/3 мирового грузооборота по воздуху. Еще один крупный регион это Азия – КНР, Сингапур, Таиланд, Япония. Они формируют 1/5 объемов. Значительная часть грузов проходит транзитом через российскую территорию.

В России, как следует из отчетов Аналитического центра при Правительстве РФ, по тоннажу лидирует автомобильный транспорт. Он занимает до 68% в структуре всех перевезенных грузов. В тройку входят железнодорожный (17%) и трубопроводный транспорт (13%).

Взгляд из прошлого

Перевозка грузов имеет очень глубокие исторические корни и постоянно совершенствовалась за всю историю существования человеческой цивилизации. Однако основные свои черты грузоперевозки сохранили со времен античности до наших дней.

Для перевозки грузов в древности использовали мускульную силу животных – быков, лошадей, верблюдов, оленей и собак. Первые повозки имели небольшие габариты и изготавливались из дерева. Несмотря на грубые и неотесанные, предельно простые формы, телеги в то время были сложными механизмами. На их разработку у мастеров уходило месяцы работы. Оснащенные четырьмя колесами, они существенно упростили транспортировку тяжелых и габаритных предметов.

Мировая история грузоперевозок неразрывно связана с развитием экономики и торговых отношений между различными государствами и народами. Первыми документально зафиксированными торговыми путями были прибрежные средиземноморские маршруты. Зародились торговые перевозки в восточном Средиземноморье – Финикии. При этом практиковались сухопутные и морские перевозки. Власти Римской империи упорядочили ранее существовавшие хаотические маршруты. Целью приведения грузоперевозок к единому знаменателю было сокращение затрат, как финансовых, так и временных.

Всем известно понятие «великий шелковый путь» – дорога, растянувшаяся на много тысяч километров от Китая до Европы, служившая для доставки восточных грузов европейским потребителям с использованием вьючного транспорта.

«Великий Шелковый путь» служил катализатором развития не только отдельных стран, по территории которых он проходил, но и позволил развивать экономику целых континентов. История этой экономической артерии началась в 138 году нашей эры. Именно тогда первый посольский караван вышел из Ханьской столицы по направлению к неведомым странам Запада. Организовал первый караван император У-ди, а первым начальником каравана был Чжан-Цзян. Покорение великого пути заняло около десяти лет. Его путь пролегал через Афганистан и Центральную Азию. В дальнейшем «Великий Шелковый путь» превратился в целую систему торговых караванных путей, соединявших Китай, Ближний Восток и Европу. Он просуществовал до XIV века. Из Китая на Запад шли караваны с шелком, а из Средиземноморья, Среднего и Ближнего Востока и Средней Азии в Китай шли товары, производимые в этих регионах Древний межконтинентальный торговый путь дал толчок развитию Средней Азии, Южному Казахстану и Семиречью. В торговые отношения были вовлечены практически все известные на евроазиатском пространстве государства: Римская империя и Византия, Индия, Иран, Арабский халифат и другие страны. Долгое время люди для перевозки товаров пользовались «Шелковым путем». Это система древних торговых караванных дорог успешно функционировала вплоть до XIV века.

Следующей важной вехой в истории грузоперевозок стали железные дороги. Первой наземной дорогой считается «Уоллатонская вагонная дорога» длиной примерно три километра, она была построена между 1603 и 1604 годами для перевозки угля между поселками Стрелли и Уоллатон в Великобритании. Но значительно облегчило процесс доставки грузов изобретение автомобиля, оно стало началом новой эры в развитии грузоперевозок.

Во все времена перевозка грузов имела исключительно важное значения для развития цивилизации, экономики государств и регионов. Человеческий разум развивал методы транспортировки, способы складирования, варианты упаковки товаров и информационное обеспечение грузоперевозок.

В США, Мексике и других странах особой важностью была защита груза от нападений. Грузовые дворы Америки нанимали специальные отряды для защиты от банд дикого Запада, ведь тогда наполовину транспортируемый груз состоял из вооружения и боеприпасов, наполовину из золота. За особо ценные грузы разгорались сражения и перестрелки.

Первый раз человек перевез грузы, видимо, в момент изобретения колеса. Однако после его изобретения большую роль в грузоперевозках играл вьючный транспорт и переноска грузов людьми. Животные до сих пор используются для перевозки грузов в труднодоступных местностях. Животные избавили человека от необходимости переносить грузы на собственных плечах.

Коренной перелом в истории грузоперевозок начался с середины XIX века. Изобретение парового двигателя придало небывалый толчок развитию транспортных средств. В то время железные дороги на конной тяге и система каналов в Англии существенно увеличили грузооборот между английскими регионами, а использование пара вывело эти виды транспорта на качественно новый уровень. Вторая половина XIX века ознаменовалась повсеместным строительством железных дорог, что позволило сделать внутриконтинентальные грузоперевозки простыми и доступными. Следующим этапом развития грузоперевозок было изобретение двигателя внутреннего сгорания и автомобиля.

Современный взгляд на перевозки

Общая длина дорожной сети мира превышает 23 млн км. Треть дорог сосредоточена в Северной Америке, четверть – в Западной Европе. Ключевую роль играют трансконти-

нентальные магистрали. Это, например, шоссе через пустыню Сахара в Африке, дорога от Атлантического до Тихого океана через всю территорию США, Панамериканское шоссе, соединяющее Северную и Южную Америку, и ряд других.

Международные перевозки автомобильным транспортом наиболее гибкие. Они позволяют доставить груз в любую точку, где есть дорога. Авто успешно комбинируют с другими видами транспорта.

Между тем, внутри России автомобиль остается транспортом ближнего действия. По статистике, средняя дальность перевозки 1 тонны – менее 50 км. В основном это доставка из морских портов или железнодорожных станций. Транспортировать на большие расстояния невыгодно в силу высоких издержек и ограниченности грузового места.

Вид автотранспорта во многом влияет на стоимость доставки грузов. Конкуренция существует не только между сферами, но и между конкретными фирмами. Поэтому система тарифов, применяемая перевозчиками, очень гибкая. И позволяет к каждому клиенту подходить индивидуально. Тарифные ставки включают в себя конкретные характеристики груза и отражают общую заинтересованность государств в поддержании конкретного грузопотока.

Популярность железнодорожного транспорта объясняется выгодными тарифами, низкой стоимостью транспортировки из расчета 1 тонна на 1 км и возможностью применения мультимодальных схем (например, груз доставляют по морю, а затем перемещают в железнодорожный контейнер). Общая протяженность железных дорог в мире – 1,2 млн км. Из них 240 тыс. км пролегают по территории США и 90 тыс. км – Канады. В России цифра меньше – 86 тыс. км. При этом густота сети высокая лишь в европейской части страны. В Сибири фактически используется только Транссибирская магистраль. Абсолютные лидеры среди грузов – уголь и строительные материалы. Для владельцев небольших партий товаров железнодорожные перевозки остаются невыгодными: невозможна доставка от двери до двери, трудно

планировать из-за больших сроков, необходимо нести расходы на погрузку и разгрузку при использовании мультимодальных схем.

Международные морские грузоперевозки являются наиболее дешевым видом транспорта. Они обеспечивают в среднем 75% перевозок между государствами. Лидеры мирового торгового флота – Япония, Греция, Кипр, Китай, США. Активно используются так называемые суда под дешевыми флагами, принадлежащие Либерии, Панаме, Сингапуру. Себестоимость перевозки в этих странах в три раза ниже, чем на европейских судах, в том числе за счет налоговых льгот. Чаще всего по международным морским торговым путям перевозят нефть и нефтепродукты. Крупные грузопотоки формируются в Персидском заливе по направлению к Европе, Японии и США. Значительны объемы перевозок угля и железной руды. Большую долю занимает доставка зерновых культур.

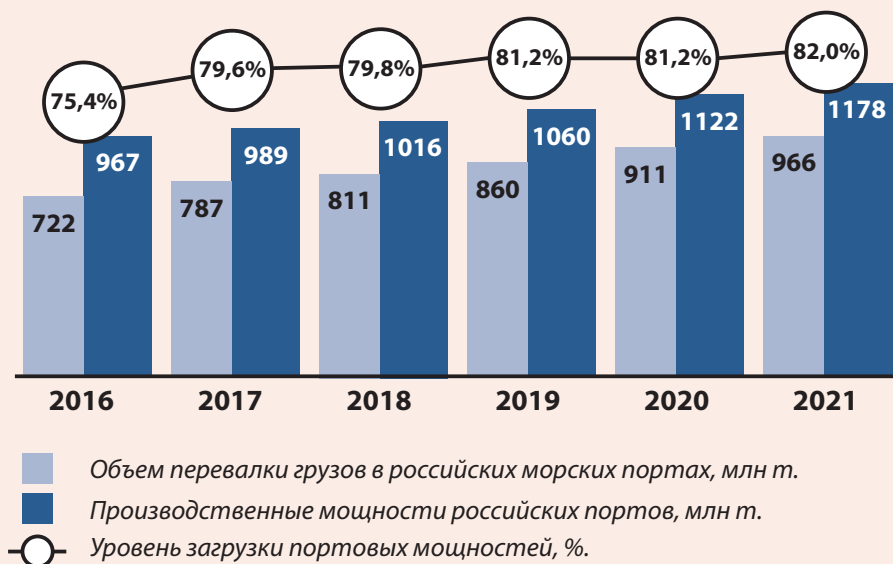
Что касается России, то в нашей стране морские перевозки используются главным образом для экспорта. Крупнейшим портом считается Новороссийск, занимающий по объемам перевалки грузов третье место в мире. В связи с ростом поступления товаров из Юго-Восточной Азии перевалочные мощности российских портов в ближайшие годы будут расти (см. рис. 1).

Итак, самыми дорогими считаются авиаперевозки, наиболее доступными по цене – перевозки по морю. Имеет значение также тип судна, расстояние между пунктами отправки и прибытия, сроки. Влияет на стоимость перевозки и количество транзитных стран, которые предстоит преодолеть по пути следования в конечную точку, платежи по транзиту, условия оплаты и так далее. Можно выделить основные группы параметров:

- при организации перевозки: габариты груза, его свойства, ценность, дальность доставки, экспедиторские и страховые услуги и другие;
- при подготовке документов: количество таможенных кодов, необходимость оформления сертификатов и прочее;
- при хранении на складе: объем груза, условия хранения, сроки и так далее.

С учетом всех факторов для международной перевозки грузов, например, из Юго-Восточной Азии целесообразно выбирать мультимодальный способ доставки. В этом случае большую часть пути контейнер пройдет по морю, а затем от порта до места назначения – по железной или автомобильной дороге. Допустим, есть груз весом 20 тонн, который требуется переправить из Азии в Москву. До порта Котка (Финляндия) его доставят морским

Рис. 1 Перевалочные мощности и объем перевалки грузов в российских морских портах



транспортом, далее – автомобильным. Срок хранения в порту – семь суток.

При прочих равных условиях стоимость морских или комбинированных перевозок оказывается ниже сухопутных. Точную стоимость доставки рассчитывают при приемке заказа. Для того, чтобы перевозка стала возможной, требуется оформить пакет документов, среди которых и разрешение на пересечение границы конкретным транспортным средством с конкретным грузом.

Стремясь оптимизировать логистику, многие компании предлагают клиентам разные виды перевозки. В дополнение к классическому варианту – 20- или 40-футовому контейнеру – существует такая форма, как сборный груз. В этом случае клиент платит не за весь контейнер, а только за то пространство, которое занимает его товар. Перевозка обходится в минимально возможную сумму, поэтому международная отправка сборных грузов особенно востребована представителями малого и среднего бизнеса. В состав сборного груза могут включить практически любой товар, за исключением сыпучих, наливных и горючих продуктов.

Некоторые компании работают по схеме доставки карго. Используется она в основном для пересылок грузов из Китая и стран Ближнего Востока. Компания сочетает в себе функции перевозчика и таможенного брокера, часто заключая сделки под собственный контракт. По заказу клиента представители данной фирмы подбирают необходимый товар, приобретают его, доставляют и декларируют. С точки зрения простоты и скорости это, безусловно, удобно. Однако работа посредника в таких случаях зачастую полулегальна, а клиент полностью зависит от его действий, рискуя остаться без денег и вовсе не с тем грузом, который был запланирован.

То, какой вид транспорта выбрать, во многом зависит от типа груза, места назначения и желаемых сроков доставки. Для перевозок внутри одного континента на небольшие расстояния идеально подойдет автотранспорт. Он дороже железно-



Мировой рейтинг логистических компаний

1 место DHL Express

Является вспомогательным агентством немецкой логистической организации Deutsche Post DHL, занимающейся перевозками по всему миру. Это несомненно, самый огромный бренд в отрасли логистики. У DHL четыре подразделения - DHL Express, DHL Global Forwarding, DHL Global Mail и DHL Supply Chain. DHL является частью всемирной организации почтовых и рекламных услуг Deutsche Post DHL Group. Основана в 1969 году в США.

2 место UPS

Основанная в 1907 году, UPS является крупнейшей в мире компанией по доставке грузов и ведущим мировым поставщиком специализированных транспортных и логистических услуг. Ежедневно компания доставляет более 17 миллионов единиц грузов, более чем в 220 стран мира. Компания имеет собственную авиакомпанию, со своим авиапарком 237 самолетов, которая является одной из самых больших в мире по размеру флота.

3 место FedEx

Американская компания, предоставляющая логистические почтовые и курьерские услуги по всему миру. Компания была основана в 1971 году в под названием Federal Express. Флот грузовых самолетов компании, является одним из крупнейших в мире.

4 место SNCF

Была основана в 1937 году как объединение шести региональных железнодорожных компаний. На сегодняшний день SNCF Group включает в себя пять подразделений: SNCF Infra — мониторинг и обслуживание железных дорог Франции и управление подвижным составом, SNCF Proximités — пассажирские перевозки, SNCF Voyages — скоростные поезда TGV, iDTGV, Eurostar, Thalys, Lyria et Ellipsos, SNCF Geodis — логистика, Gares & Connexions — обслуживание 3000 вокзалов и станций. В состав SNCF входит также автобусная компания OUIBUS.

5 место Kuehne + Nagel International AG

Международная логистическая компания основанная в Германской империи в 1980 году. Компания предоставляет морские грузовые и воздушные перевозки, контрактную логистику и услуги складской и проектной логистики с акцентом на предоставление ИТ-решений. Компания насчитывает более 1300 отделений в 109 странах.



дорожного, но быстрее. Кроме того, практически не зависит от климатических условий. Хорошо подходит для контейнерных перевозок, пригоден в том числе и для опасных грузов.

Грузоперевозки в России

Если мировая история транспортировки грузов берет свое начало с изобретения колесной повозки в 3500 до н.э. и насчитывает тысячи лет эволюции, то российская история грузоперевозок начинается во времена междоусобной раздробленности. В то время российское государство являлось конгломератом удельных княжеств. На пересечении торговых путей образовывались города. По караванным тропам двигались купцы с грузами товаров, ежесекундно ожидая нападения лихих людей. Как упоминается в летописи России, первые грузоперевозки отмечены еще в XIII веке. Тогдашняя Русь была очень развита в сфере производства различных товаров. Их приходилось перевозить по всей большой территории государства. До появления автомобилей использовали конные дилижансы. В Киевской Руси, бывшей в те давние времена торговым государством, существовала необходимость перемещения товаров в центр страны и ее южные районы. Перевозкой грузов тогда занимались в основном купцы, переезжавшие из одного княжества в другое и продававшие свои товары. Из-за постоянных междоусобных войн и скопления разбойников на дорогах транспортировка груза в древней Руси была ремеслом прибыльным, но рискованным. К тому времени относится и зарождение почтовой службы, которая в дальнейшем играла роль контролирующей организации и следила за оформлением и режимом перевозок.

История грузоперевозок в России тесно связана со становлением и развитием почтовой службы. Основы почтовых услуг начали складываться еще в самом начале Киевской Руси – в первой четверти IX века. Уже в те времена гонцы доставляли письма и личные вещи в разные концы русских земель.

Если раньше в обязанности почты входила только доставка гонцами корреспонденции, то теперь ее полномочия расширились. С XV века почтой доставляли письма и грузы не только в соседние близлежащие города, но и на границы государства, а еще через триста лет, в XVIII веке, почтовое сообщение охватит Прибалтику и Белоруссию.

До появления первого транспортного единственным средством передвижения и перевозки грузов был конный дилижанс. Но из-за постоянного увеличения количества товаров и большого роста потребностей населения, высылать повозки приходилось все чаще. Основным недостатком такого вида транспорта была его малая скорость передвижения. Скоропортящиеся товары доставлять было практически невозможно, и постепенно этот вид перевозок изжил себя. Для повышения скорости перевозок придумали своеобразные эстафеты из повозок с грузами. Уставших лошадей меняли на станциях и продолжали путь. Затруднения были в отсутствии связи. Это часто приводило к разному рода проблемам и потерям товара.

С начала XIX века, как появился первый паровоз, в России началось активное строительство железнодорожных путей. Вскоре железные дороги вышли на первое место в сфере транспорта, а с 1901 года промышленность страны полностью была готова к выпуску грузовых вагонов. Революции и войны двадцатого века затормозили расширение этого направления, но зато стали активно развиваться автомобильные грузоперевозки. В 1904 году в городе на Неве появляется первое автомобильное предприятие, предлагающее грузовые перевозки. А буквально через четыре года такая же компания была создана в Москве. И в 1905 году в прессе появилась статья, обосновавшая безусловную экономическую выгоду грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Первый законодательный акт, регламентирующий эту сферу, был издан в 1907 году под названием «Правила по перевозке на автомобилях тяжестей и пассажиров».



Топ-5 транспортных компаний в России

1 место Деловые линии

«Деловые линии» – лидер среди транспортных компаний в России с широким спектром услуг. Осуществляет региональные и международные перевозки с помощью авиа- и автотранспорта, экспресс-доставку грузов весом до 5 тонн, рефрижераторные перевозки, доставку документов и 3PL-аутсорсинг. Компания предлагает услуги по ответственному хранению, кросс-докингу, страхованию грузов в сотрудничестве с «Группой Ренессанс Страхование», Альфа-страхование, РЕСО и Ингосстрах, а также решения для интернет-магазинов и маркетплейсов.

2 место СДЭК

Курьерская служба «СДЭК» перевозит более 150000 отправок в день в населенные пункты не только на территории России, но и по всему миру. Доступны автомобильные и авиaperезовки. Компания предоставляет услуги для физических и юридических лиц, обеспечивает доставку на аутсорсинге для интернет-магазинов. СДЭК имеет филиалы в более 36 000 населенных пунктах в России и мире, оказывает качественные услуги по международным перевозкам.

3 место ПЭК

«Первая Экспедиционная Компания» выделяет своей специализацией перевозку сборных грузов с помощью автомобильного (выделенного) и авиационного транспорта. Осуществляет логистику по всей России, а также в Казахстан, Китай, Европу и США. Одна из особенностей компании – возможность рефрижераторных перевозок. ПЭК также оказывает услуги по 3PL-аутсорсингу логистики.

1908 год стал новой ступенью динамичного развития этого сегмента, в котором уже работали около 30 крупных и средних транспортных предприятий. По мере технического совершенствования автотранспорт постепенно «пристегивался» к железнодорожным и речным портовым терминалам, формируя зачатки транспортно-складской логистики.

После революции в октябре 1917 года производству грузовых автомобилей не было уделено должного внимания. Сильно пострадавшая от гражданской войны российская экономика довольствовалась постоянно ломающимися моделями, которые обслуживались 4–5 техниками. До 1921 года машины эксплуатировались лишь частично. Несмотря на глобальную индустриализацию, в России катастрофически не хватало запчастей и ремонтных баз, неисправности зачастую устранялись в полевых условиях кустарным способом.

После признания Советской власти иностранными государствами стала развиваться перевозка грузов на международных направлениях. В дальнейшем развитие российских грузоперевозок шло в общем мировом русле – улучшалась механизация и автоматизация обработки грузов и корреспонденции, совершенствовалась организация перевозок. И только к 1932 году, когда ускорились темпы строительства крупных заводов и электростанций, в транспортной отрасли наметились положительные изменения. В стране стали практиковать научный подход к вопросу доставки грузов, разрабатывая первые правила моделирования и мониторинга грузопотоков, складских мощностей, дорожной инфраструктуры.

В тридцатые годы сфера транспортировки товара стала усиленно развиваться. Это было вызвано потребностью в обучении персонала, которая связана с повышением сложности технического обслуживания машин. В это время поставки грузов начали отправлять исключительно по договорам, учет велся гораздо строже, так как появились специальные нормативы. Кроме того, многие заводы стали варьиро-

вать типы кузовов грузоподъемного и погрузочного транспорта. Были разработаны нормативы учета, формы договоров. Промышленные предприятия, производящие транспорт, стали выпускать различные типы грузовых автомобилей.

После Второй мировой войны большое внимание начали уделять производству автомобилей с большой грузоподъемностью и погрузочной технике, что значительно облегчило погрузочно-разгрузочные работы и сократило время перевозок. В дальнейшем развитие технического прогресса и международных связей, а также упрочение позиций рыночной экономики, сделали транспортировку грузов еще более совершенной.

Первую лицензию на автомобильную грузоперевозку выдали в Санкт-Петербурге. Ее обладателем стал местный житель – Орловский Александр Иванович. Это случилось в 1972 году 16 июля, этот день считается днем появления автомобильных грузоперевозок как отрасли и профессиональным праздником всех, кто связан с этой сферой.

Введение рыночной экономики в 90-е годы 20-го века привело к развитию конкуренции в сфере доставки грузов и почтовых услуг. Появившиеся частные компании начали предоставлять разнообразные услуги доставки – от пересылки мелкой корреспонденции до перевозки крупногабаритных грузов. В настоящее время юридической основой организации перевозки грузов в нашей стране является Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности». В нем определен порядок осуществления грузоперевозок, описаны права и обязанности сторон, вступающих в отношения по организации перевозок грузов.

Сейчас автомобильные грузоперевозки в России хорошо развиты. Недостатка не наблюдается, есть здоровая конкуренция, и каждый может заказать услугу грузоперевозки без ожидания и по приемлемой для него цене. По сей день в сфере грузоперевозок совершенствуются технологии доставки, предоставляются новые возможности клиентам, продолжается формирование



Топ-5 транспортных компаний в России

4 место Регион Групп

«Регион Групп» специализируется на доставке сборных и простых грузов на собственном автотранспорте внутри России. Осуществляет также авиа- и железнодорожные перевозки. Работает как с юридическими, так и с физическими лицами (например, помогает осуществить междугородний переезд).

«Регион Групп» предлагает 3PL-услугу (Third Party Logistics), то есть аутсорсинг логистических услуг. Преимущество 3PL состоит в том, что компания берет на себя ответственность не только за доставку груза, но и за другие логистические задачи: хранение, кросс-докинг, обработку заказа клиента, упаковку, сборку и другие.

5 место Монополия

Транспортная компания «Монополия» осуществляет авиaperевозки по России, включая сборные и негабаритные грузы. Одно из преимуществ компании – осуществление рефрижераторных перевозок, при которых для груза необходимо соблюдение определенных температур.

Компания работает с юридическими лицами, оказывает качественные перевозки с отправкой заказчику всех необходимых документов по ЭДО.

Также группа компаний «Монополия» включает в себя цифровую платформу Monopoly.Online, объединяющую все сервисы, необходимые для организации грузоперевозки, — от поиска груза и перевозчика до бескарточного топливного процессинга и услуг сети проверенных дорожных комплексов по всей России.

комплексного подхода к транспортировке грузов. История развития грузоперевозок в России продолжается новым эволюционным витком, связанным с внедрением в нашу жизнь технологий интернета. Примером информационной революции транспортной отрасли может послужить портал безопасных грузоперевозок. Данный проект занимается организацией взаимодействия грузоотправителей с перевозчиками в удаленном режиме. Впечатляющая база данных позволяет быстро находить заказы и исполнителей. Широкий набор опций обеспечивает уникальное удобство поиска в режиме онлайн. А объективные рейтинги и отзывы помогают выбирать наиболее ответственных и надежных перевозчиков.

Транспортный сектор современной России

Первым ударом по отрасли стала пандемия. По данным экспертов газеты «Ведомости» по итогам 2020 года перевозки пассажиров всеми видами транспорта снизились почти на 30%, наиболее существенно в авиации – на 45,8%. По данным Росавиации, число высокомаржинальных международных перелетов в 2020 году упало на 76%. Однако, уже в январе – августе 2021 года наметился рост до 70,9 млн человек.

Внутренние перевозки, стали драйвером восстановления для российских авиакомпаний в постпандемийный период.

Перевозки пассажиров на сети ОАО «РЖД» в 2020 году сократились на 27,4%. Однако, уже с начала 2021 года дальние перевозки начали рост и выросли на 37,6% до 72,3 млн человек.

В дальнейшем следовании в РФ в сентябре 2021 года перевозки увеличились на 12,9% по сравнению с тем же месяцем 2020 года до 7,7 млн человек. В пригородном сообщении число пассажиров в сентябре снизилось к 2020 году на 4% до 84,6 млн человек, за 9 месяцев с начала года выросло на 20,7% до 716,1 млн человек.

Грузоперевозки были устойчивее: их общий объем снизил-

ся в 2020 году всего на 6% до 7,8 млрд, отмечают аналитики НКР. За 2020 год российские авиакомпании перевезли на 4% больше грузов по сравнению с 2019 годом – 1,164 млн т, по данным Росавиации. В 2020 году возникали и новые форматы перевозок – рейсы cargo-only («Россия»), грузопассажирские рейсы.

В 2021 году наблюдалось постепенное восстановление железнодорожных грузоперевозок на 3,3% к уровню 2020 года, а в 2022 году – на 2,2% к 2021 году.

Полная стабилизация отрасли ожидалась ближе к 2024 году, однако новые санкционные вызовы принципиально изменили эти прогнозы.

По данным ведущих представителей отрасли, обратившихся к аппарату уполномоченного по правам предпринимателей РФ, себестоимость транспортировки уже выросла на 10–12 %, а цена обслуживания грузовой техники – на 60 %, При этом иностранные грузовики поднялись в цене в два раза, а стоимость отечественных увеличилась на 60 %. В целом себестоимость перевозки, как ожидается, по итогам проблемного года вырастет на 32 %.

Цены на автоперевозки внутри России в марте остановили рост, а в апреле начали падать, следует из данных биржи ATI.SU. После введенных ограничений для российских перевозчиков в Евросоюзе, то есть к середине апреля, ставки пошли вниз, упав на 4,4 %, отмечает биржа. Перевозчикам пришлось снизить цены, чтобы иметь возможность погашать лизинговые платежи и выплачивать зарплату водителям. По оценке некоторых владельцев транспорта, стоимость внутрироссийских рейсов с марта сократилась в два раза. Так, цены на перевозки между Москвой и Санкт-Петербургом снизились с 50–60 тысяч рублей до 30 тысяч.

По данным ведущей транспортной компании Delko, снижение ставок фрахта в апреле в среднем составило 10–20 %, несмотря на рост себестоимости. Еще одной проблемой стал запрет перевозок транспортных компаний по территории

ЕС, поэтому сейчас идет поиск новых маршрутов.

В такой ситуации внешнего давления участники рынка предлагают принять ряд мер. Среди необходимых решений, предлагаемых представителями отрасли – субсидируемые кредиты на пополнение оборотных средств, выплаты лизинговых платежей (60 % техники находится в лизинге), покрытие кассовых разрывов сроком на год с нулевой процентной ставкой. Также, транспортно-логистические компании предлагают приравнять размер субсидий к сумме повышения процентной ставки.

Среди отраслевых мер поддержки предложена отмена транспортного налога, приостановка утилизационного сбора, который уплачивают производители техники и дилеры. Это позволит снизить финансовую нагрузку при покупке техники.

Помимо всего прочего, компании попросили ограничить действие автоматизированной системы весогабаритного контроля сроком на один год. Пока что процесс не отлажен, и перевозчики часто получают необоснованные штрафы, которые вынуждены оспаривать в судах.

Транспортные компании также выступают и за расширение номенклатуры товаров, на которые не действуют сезонные ограничения по осевой нагрузке при движении по автомобильным дорогам регионального и местного значения. Сейчас это такие категории, как продукты питания, медицинские товары. Еще одним предложением бизнеса является увеличение количества пропускных пунктов, что позволит значительно сократить время доставки грузов автомобильным транспортом – с нынешних 30 дней до 10, что в свою очередь может повлиять на снижение стоимости доставки.

Среди инфраструктурных мер, предлагается продление трассы М-12 до Китая через Монголию. «Создание такого коридора послужит быстрой перенастройке товарных потоков в условиях контейнерного кризиса, а также сократит срок доставки грузов до 8 дней», – пояснили участники рынка.

Конкурс «Лучший предприниматель – 2022»

Приглашаем предпринимателей принять участие в ежегодном конкурсе «Лучший предприниматель Санкт-Петербурга», организатором которого является Общественный Совет по развитию малого предпринимательства при губернаторе Санкт-Петербурга.

Основная цель Конкурса – выявление предприятий малого бизнеса, производящих качественную продукцию, динамично развивающихся и представляющих лучшие образцы бизнес-моделей для дальнейшего эффективного внедрения в экономику Санкт-Петербурга

Главной задачей Конкурса является доведение до потребителя объективной информации о производителях, обеспечивающих формирование положительного имиджа малого предпринимательства и поддержание его высокой деловой репутации.

В конкурсе могут принять участие физические лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, и юридические лица, имеющие в соответствии с федеральным законодательством статус субъекта малого предпринимательства, заре-

гистрированные и осуществляющие деятельность в Санкт-Петербурге.

Заявки на участие принимаются Общественными Советами по малому предпринимательству при Администрациях районов Санкт-Петербурга с 23 апреля по 23 сентября 2022 года.

Номинации конкурса:

- промышленное производство;
- инновационная деятельность;
- торговля;
- услуги населению;
- общественное питание;
- туристический бизнес;
- стабильность и устойчивость бизнеса.

Участник номинации «Стабильность и устойчивость бизнеса» – участник конкурса, зарегистрированный и осуществляющий свою деятельность в Санкт-Петербурге не менее десяти лет, демонстрирующий стабильность и эффективность стратегии развития и имеющий по-

ложительную динамику финансово-хозяйственной деятельности на протяжении 5 последних лет.

Торжественная церемония награждения победителей Конкурса состоится на XX Форуме субъектов малого и среднего предпринимательства Санкт-Петербурга в декабре 2022 года.

Победители Конкурса будут поощрены благодарственными письмами губернатора Санкт-Петербурга и памятными наградами Общественного совета по развитию малого предпринимательства при губернаторе Санкт-Петербурга.

С положением о конкурсе и условиями участия в нем, можно ознакомиться в разделе «Конкурсы» на сайте Общественного Совета по развитию малого предпринимательства при губернаторе Санкт-Петербурга, а также по телефону: +7(812) 777-89-87 (доб. 1104) и по e-mail: press@osspsb.ru.

Конкурс «СМИ о малом бизнесе» стартовал

В Петербурге открыт прием заявок на участие в конкурсе «СМИ о малом бизнесе», организатором которого является Общественный Совет по развитию малого предпринимательства при губернаторе Петербурга.

Целью конкурса является популяризация предпринимательской деятельности в Санкт-Петербурге.

Принять участие в творческом испытании могут все печатные и электронные издания Петербурга, а также журналисты-фрилансеры. Конкурс среди городских СМИ, а также среди журналистов проводится в

период с 1 сентября 2022 года по 30 октября 2022 года в нескольких номинациях, среди которых «Лучшее печатное/электронное СМИ Санкт-Петербурга, наиболее часто и полно освещающее тематику малого бизнеса», «Лучший аналитический материал о проблемах малого предпринимательства в

Санкт-Петербурге», «Лучший журналист Санкт-Петербурга, создающий положительный образ малого предпринимательства».

Торжественная церемония награждения победителей конкурса состоится в декабре 2022 года в рамках XX Форума субъектов малого и среднего предпринимательства Петербурга.

Качество, комфорт и безопасность гарантируем



Андрей Козырев –
генеральный директор ООО «Козырев и К»

Одна из самых крупных компаний на рынке заказных автобусных перевозок Санкт-Петербурга «Козырев и К» более двадцати лет предоставляет самый широкий спектр услуг, начиная от перевозки школьников и заканчивая обслуживанием городских мероприятий. О перспективах развития компании и рынка автоперевозок наш корреспондент попросил рассказать основателя предприятия Андрея Козырева.

? Днем рождения отрасли автомобильных грузовых перевозок в России считают 16 июля 1872 года, тогда Александр Орловский получил первую государственную лицензию на перевозку тяжестей в Санкт-Петербурге на паромobile. С того времени доля автоперевозок в общем объеме грузоперевозок в

России достигла 69%. Несмотря на некоторое снижение этой доли за последние 20 лет, автомобилями перевозится более 2/3 всех грузов. Когда пришла на рынок и с какой целью создавалась Ваша компания?

– Транспортная компания «КОЗЫРЕВ и К» основана в 2002 году.

Создавался коллектив с целью оказания качественных транспортных услуг населению, жителям Санкт-Петербурга.

? Говорят, чтобы начать работать на рынке автоперевозок, достаточно приобрести права и готовность нести ответ-

ственность за доставляемый груз. Что потребовалось Вам для создания бизнеса?

– Для организации данного бизнеса необходимо: осуществлять поиск заказов, заключение договоров и проведение расчетов с заказчиками, а также уметь планировать и организовывать перевозки грузов, содержать и ремонтировать транспортные средства, нанимать и организовывать работу персонала и так далее.

Для создания и открытия бизнеса мне потребовалось формирование профессиональной команды, разработка узнаваемого бренда, проведение понятной и активной рекламной компании, а также плодотворная работа над качеством оказываемых услуг.

? Кто клиенты Вашей компании? Чем привлекательна для них компания «КОЗЫРЕВ и К»?

– Наши основные клиенты – компании, которые ценят качество предоставляемых нами транспортных услуг, профессионализм и безопасность. Мы оказываем качественные услуги по перевозке сотрудников крупнейших производств, являемся профессионалами в организации детских перевозок. Кроме всего прочего, наши преимущества для клиентов: надежность, стабильность, индивидуальный подход к каждому. Особое внимание мы уделяем качеству транспортного обслуживания. Компания имеет все необходимые разрешительные документы на оказание транспортных услуг, лицензии, сертификаты, разрешения, допуски. Мы соблюдаем все стандарты ведения безопасной деятельности согласно Постановлению Правительства Санкт-Петербурга № 121. Поддерживать транспорт в должном состоянии позволяет собственная ремонтная зона. Ежедневно, утром и вечером проводится технический осмотр каждой единицы техники, что гарантирует строгое соблюдение идеального состояния подвижного состава. Водители проходят ежедневно предрейсовый и послерейсовый медицинские осмотры.

? Как Вы оценивали рынок автоперевозок во время создания компании, и как он изменился?

– До последнего времени компания развивалась успешно, несмотря на то, что с 2020 по 2021 год пришлось столкнуться с серьезными трудностями из-за пандемии COVID-19. Были ограничения детских мероприятий, уменьшение туристического потока, отсутствие затрат заказчиков, в том числе и на перевозку сотрудников. Благодаря проведению анализа расходных и доходных частей, компания «Козырев и К» смогла удержаться на рынке, сохранить бизнес, выжить и в современных реалиях определить с дальнейшим путем развития. В связи со сложившейся ситуацией во время пандемии мы усилили меры по дезинфекции транспортных средств, применяя сертифицированные дезинфицирующие средства, ввели строгий контроль за состоянием здоровья водителей.

Если оценивать рынок автоперевозок, можно констатировать, что объем перевозок автомобильным транспортом в России в 2020 году снизился. Это можно объяснить сначала спадом деловой активности в период ограничений, введенных из-за распространения эпидемии коронавируса, а позже из-за санкций недружественных стран почти закрылись международные автоперевозки. В Санкт-Петербурге также до пандемии рынок пассажирских автоперевозок стабильно развивался и в большей степени был направлен на туристические перевозки.

? Считаете ли Вы успешным развитие рынка автоперевозок, или потенциал этого бизнеса не исчерпан?

– Сложно давать прогноз в целом о рынке, но развитие нашей компании считаю успешным, потенциал роста есть, хотя в последнее время он не такой значительный. Рынок пассажирских перевозок ждет глубокая трансформация, объемы в ближайшем будущем не вернуться к прежним показателям.

? Андрей Юрьевич, что конкретно тормозит развитие бизнеса в сфере автоперевозок? Как можно решить эти проблемы?

– В настоящее время успешное развитие пассажирских перевозок автобусами существенно тормозят введение требований в области оснащения дополнительным оборудованием, увеличение затрат на запасные части (более чем на 350% с начала 2022 года), отсутствие не только оригинальных запасных частей, но и даже их аналогов, рост цен на топливо, на обязательное страхование транспортных средств, на обязательное страхование ответственности перевозчика за пассажиров. Резюмируя все вышеизложенное, могу сказать, что все затраты, с которыми мы сталкиваемся в бизнесе, выросли в несколько раз и продолжают расти в геометрической прогрессии. Считаю, что государству необходимо поддерживать малое и среднее предпринимательство в области автобусных и заказных перевозок путем выделения государственной материальной поддержки, на примере помощи туристической отрасли.

? Раскройте планы развития Вашей компании с учетом сложившейся на данный момент ситуации на рынке автоперевозок.

– Я остаюсь оптимистом и надеюсь, что все трудности мы преодолеем. В планах компании: увеличение парка автомобилей и численности штата, расширение объемов перевозок. Нашим клиентам мы всегда гарантируем оказание качественных, надежных, профессиональных транспортных услуг. Делать бизнес с нами нашим партнерам и заказчикам должно быть комфортно. В этом можно не сомневаться, компания «КОЗЫРЕВ и К» гарантирует качество, комфорт и безопасность оказываемых услуг.

– **Благодарю Вас за беседу.**

Нина Белоцерковец

Не ради славы...



Создатель транспортной компании «Слава» грузоперевозками занимается более 25 лет. Компания доставляет грузы в города, поселки и села России. Многие направления хорошо изучены, разработаны оптимальные маршруты, сформирована широкая партнерская сеть в Санкт-Петербурге и в регионах РФ.

Юрий Елифанцев –
генеральный директор ООО «Транспортная компания «Слава»

? Юрий Борисович, как Вы пришли в бизнес?

– В 1994 году активно развивались многие отрасли предпринимательства, в том числе и грузоперевозки. Тогда в эту сферу шли все те, у кого был первоначальный капитал для покупки автомобиля. Автоперевозками занимались учителя, танцовщицы, продавцы и, конечно, водители, уволившиеся из государственных автопарков. Многие брали кредиты в надежде, что смогут быстро «отбить» вложенные деньги. Не у всех это получилось. Для организации логистики

в этой сфере требовались профессионалы. Управлять автомобилем, хоть и грузовым, обслуживать, ремонтировать его – это одно, а иметь дело с грузовладельцами, производителями товаров, получать от них заказы на перевозки и своевременную оплату – эта сторона грузоперевозок требовала особого подхода. В тот период стала развиваться такая сфера, как попутные грузоперевозки и перевозки сборных грузов. На этой волне я, как индивидуальный предприниматель, и начал заниматься логистикой (транспортной экспедицией), организовывал отправку грузов в

разные города России, искал оттуда обратный груз в Санкт-Петербург. Так постепенно сформировался бизнес.

По основному образованию я инженер-механик автомобильного транспорта, в 1988 году закончил Ленинградский инженерно-строительный институт, механический факультет. Работал в транспортном цехе №26 ЛАО (Ленинградское адмиралтейское объединение), в объединении «Ленагропромдорстрой». Прекрасно разбираюсь в эксплуатации и ремонте автомобилей, в видах транспортных средств и грузов. Понимание бизнес-процесса

логистических услуг и профессиональные навыки автомобилиста и стали основой для создания бизнеса в сфере транспортной логистики.

? Как формировался коллектив ООО «ТК «Слава»?

– ООО «ТК «Слава» было создано в 2006 году. До этого, с 1996 года, я работал как индивидуальный предприниматель. Название компании выбрал в честь моей дочери Ярославы. Ей тогда исполнилось 19 лет. Также хотел показать, что название может способствовать развитию компании. Кроме того, для меня это был стимул работать успешно. Компания «Слава» небольшая по составу. Для выполнения некоторых специальных задач привлекаем специалистов со стороны. Был период роста коллектива, но затем, с развитием Интернета, специальных компьютерных программ и сервисов работа стала более эффективной. В бизнесе важно иметь партнеров, качественно выполняющих условия договоров, как перевозчиков, так и владельцев грузов. Сейчас в команде работают люди, которые испытывают удовольствие от того, что помогают решать жизненные и бытовые проблемы. Доверие, уважение, помощь и поддержка, искренность и открытость способствуют успешной работе всей команды.

? Компания «СЛАВА» имеет репутацию надежной компании, что этому способствовало?

– Прежде всего в нашем бизнесе надежность партнерства определяется бережным отношением к клиенту, точным соблюдением всех обязательств, высоким качеством и широким спектром оказываемых услуг. Основные направления деятельности нашей компании: автомобильные перевозки грузов, экспресс-доставка С.-Петербург – Москва – С.-Петербург, экспедирование груза, маршрутизация, диспетчеризация, документальное сопровождение и страхование грузов, погрузо-разгрузочные работы, домашние, офисные, дачные переезды и услуги грузчиков. Также мы предоставляем специализированный транспорт для строительных работ (автокраны, а/машины с краном-манипулятором, автовышки,

бортовые а/машины 6–13 метров (шаланды), самосвалы, экскаваторы, погрузчики, бара (машина для резки грунта и асфальта). Для перевозок доступны различные типы автомобилей, грузоподъемностью от 0,5 до 25 тонн: фургоны, контейнеровозы, рефрижераторы, бортовые, спецтехника. Грузы самые разные. Бывает, что везем и опасные и негабаритные грузы – это отдельная тема. Их перевозим только специализированным транспортом, транспортировка которым обходится клиенту дороже стандартной перевозки. Но есть категория обычных грузов, к примеру, алкоголь, табак, цветные металлы, электроника и бытовая техника. В этих случаях увеличение стоимости перевозки обусловлено ликвидностью товаров. Груз со стойким запахом может увеличить стоимость его перевозки. В среднем фура обычно везет груз на сумму около 20 000\$, и если стоимость вашего груза измеряется сотнями тысяч долларов, то оплачивать придется перевозку, охрану и страховку.

? А если груз нужно доставить срочно?

– Срочная доставка оплачивается по специальным нормативам и в соответствии с Трудовым кодексом. Грузовой автомобиль с одним водителем имеет право проехать за день не более 500 км (в зимний период максимальный пробег 400 км), но не многие перевозчики в России соблюдают эти ограничения. В среднем, автомашин с одним водителем проходит 700–1000 км в сутки. Если вам необходимо еще более высокая скорость, если груз нужно доставить как можно быстрее – это возможно за счет наличия двух водителей.

Важную роль в организации работы играют опыт, жизненная позиция, убеждения и взгляды на жизнь. Для меня, как руководителя, особенно важно всегда держать на контроле весь рабочий процесс, чтобы подчиненные были обеспечены всем необходимым. Считаю, в бизнесе должен быть порядок, и нельзя останавливаться на достигнутом.

? Вам это удается?

– Стараюсь постоянно повышать профессиональный уровень,

предпочтение отдаю экономике. Поэтому после окончания Ленинградского инженерно-строительного института (ныне ГАСУ) получил второе высшее образование в Санкт-Петербургском финансово-экономическом институте. Успешной предпринимательской деятельности, убежден, способствует интерес к выбранному делу.

Сегодня многие партнеры и клиенты знают нашу компанию и рекомендуют ее коллегам. Транспортный бизнес развивается активно. Поэтому имидж надо поддерживать новыми достижениями.

? Поделитесь планами развития компании в условиях санкций. Что Вы предпринимаете для решения возникающих проблем?

Рынок перевозок достаточно мобильный и охватывает как город Санкт-Петербург, Ленинградскую область, так и в целом Российскую Федерацию. Но у меня есть опасения, что в этом секторе идет активное вытеснение с рынка малого и среднего бизнеса, в том числе индивидуальных предпринимателей. Считаю, это не верно.

Прогноз могу дать о развитии своей компании. Накопленный опыт по организации грузовых перевозок, обширная партнерская база позволяют нам решать задачи любой сложности. Своим клиентам компания «ТК «СЛАВА» гарантирует качественные транспортные услуги, выполнение заказов в минимальные сроки и по разумным ценам. Наша команда профессионалов всегда готова к действию, помочь клиенту, понять его потребности.

? Нужна ли помощь государства или городской власти в развитии предпринимательства?

– Развитие компании может быть только в одном – в увеличении объема продаж своих услуг. Какими бы ни были сложными времена, всегда есть шанс для решения проблем. Помощь государства для развития предпринимательства тоже необходима. Но, главное, чтобы решения власти не мешали деятельности предпринимателей.

Календарь предпринимателя: налоги, платежи и отчетность в сентябре 2022 года



Первый месяц осени – один из самых простых для бизнеса в плане отчетности и обязательных платежей. Однако это не повод расслабляться и допускать нарушения установленного законом графика. Для того, чтобы не пропустить нужные даты, Корпорация МСП составила календарь предпринимателя на сентябрь.

До 15 сентября

ИП и организации, привлекающие работников:

- уплачивают страховые взносы за работников за август (за исключением имеющих право на отсрочку на основании постановления Правительства РФ от 29.04.2022 № 776, для которых срок уплаты взносов продлен на год, то есть до 15.09.2023): на пенсионное и медицинское страхование, на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством – в налоговую инспекцию, а взносы на травматизм – в отделение Фонда социального страхования;
- сдают отчет о застрахованных лицах СЗВ-М за август – в отделение Пенсионного фонда;
- сдают отчет о трудовой деятельности СЗВ-ТД за август в отделение ПФР – если в августе был перевод работника на другую работу или подано заявление по ведению трудовой книжки/о ведении сведений о трудовой деятельности в электронном виде (при приеме на работу/увольнении этот отчет сдают не позднее следующего дня).

До 20 сентября

Импортеры товаров из государств Евразийского экономического союза должны уплатить НДС и акцизы за

июль и представить по ним декларацию и документы в соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе.

До 26 сентября:

- самозанятые уплачивают налог на профессиональный доход за август;
- организации и ИП на общей системе налогообложения (ОСН) уплачивают НДС за II квартал (последнюю 1/3 часть суммы налога);
- ИП и организации, участвующие в эксперименте по переходу на АвтоУСН, уплачивают налог по АвтоУСН за август.

До 28 сентября

Организации на ОСН уплачивают авансовый платеж по налогу на прибыль (третий за III квартал / за август) и при уплате налога по фактически полученной прибыли также представляют по нему декларацию за август.

До 30 сентября

ИП и организации, привлекающие работников, уплачивают НДФЛ с больничных и отпускных, если они были в сентябре.

До 5 сентября:

- ИП и организации, участвующие в эксперименте по переходу на единый налоговый платеж (ЕНП), сдают в налоговую инспекцию уведомление о сумме НДФЛ, которую они перечислили как налоговые агенты в августе;
- ИП и организации, участвующие в эксперименте по переходу на автоматизированную упрощенную систему налогообложения (АвтоУСН), вносят в личном кабинете налогоплательщика данные о доходах и страховых взносах за август.

До 7 сентября

ИП и организации, участвующие в эксперименте по переходу на АвтоУСН, вправе подтвердить/скорректировать информацию кредитной организации об их операциях по счетам, переводах электронных денежных средств и комиссии за эквайринг.

Источник: <https://corpmsp.ru>

Новое в порядке доступа к имуществу и земле

Уважаемые предприниматели! В соответствии с утвержденным планом Общественный Совет по развитию малого предпринимательства при губернаторе Санкт-Петербурга проводит 4 межрайонных вебинара с участием представителей Санкт-Петербургского государственного казенного учреждения «Имущество Санкт-Петербурга», СПб ГБУ «Центр развития и поддержки предпринимательства» и НО «Фонд содействия кредитованию малого и среднего бизнеса, микрокредитная компания».

Цикл вебинаров пройдет на тему: «Порядок заключения договоров аренды объектов нежилого фонда, земельных участков, находящихся в собственности Санкт-Петербурга, договоров на размещение НТО. Контроль за исполнением условий договоров аренды объектов нежилого фонда, земельных участков, находящихся в собственности Санкт-Петербурга, договоров на размещение НТО. Основные нарушения и их последствия».

Даты проведения: 13 и 15, 20 и 22 сентября 2022 года. Начало: 15:00. Вопросы доступа к имуществу и земле являются всегда были ключевыми при ведении бизнеса. В последнее время в этой сфере произошли значительные изменения. И многие из предложений предпринимателей были услышаны городом. Так, с целью сокращения временных затрат, повышения удобства подачи заявлений и реализации возможности получения государственных услуг из любой точки в удобное для заявителей время Комитет имущественных отношений Санкт-Петербурга приступил к приему заявок о заключении договоров на размещение нестационарных торговых объектов без проведения торгов с помощью портала «Государственные и муниципальные услуги (функции) в Санкт-Петербурге» (gu.spb.ru).

За предоставлением государственной услуги могут обратиться юридические лица и индивидуальные предприниматели, планирующие разместить НТО по оказанию

услуг по ремонту обуви или по реализации периодической печатной продукции, а также летние кафе при стационарных/нестационарных предприятиях общественного питания или круглогодичные веранды при стационарных ресторанах. Также через портал предприниматели могут подать заявления о заключении таких договоров на новый срок.

Для удобства предпринимателей заявления о заключении договоров на размещение НТО по реализации печатной продукции и по ремонту обуви будут приниматься только в онлайн-формате, для остальных видов НТО, для размещения которых договоры заключаются без аукционов, можно будет также подавать документы через районные Агентства имущественных отношений.

Перечень лиц, которым такая услуга может быть оказана:

- индивидуальные предприниматели;
- юридические лица, имеющие право на заключение договора на размещение НТО без проведения аукциона в соответствии с пунктом 1 статьи 6 Закона № 165-27.

Требования к лицам, которым может быть предоставлена услуга: требования, предъявляемые гражданским законодательством к статусу юридического лица и индивидуального предпринимателя.

Размещение НТО должно соответствовать случаям, установленным пунктом 1 статьи 6 Закона № 165-27:

- размещение летних кафе, предприятием общественного питания на земельном участке, смежном:

- с земельным участком под зданием, в помещениях которого располагается указанное предприятие общественного питания;

- с земельным участком, на котором предприятием общественного питания размещен павильон, палатка или киоск, относящиеся к НТО в сфере общественного питания;

- размещение круглогодичных веранд предприятием общественного питания на земельном участке, смежном с земельным участком под зданием, в помещениях которого располагается указанное предприятие общественного питания, на срок до 31.12.2023;

- размещение НТО в целях оказания услуг по ремонту обуви;
- размещение НТО, предназначенного для реализации периодической печатной продукции.

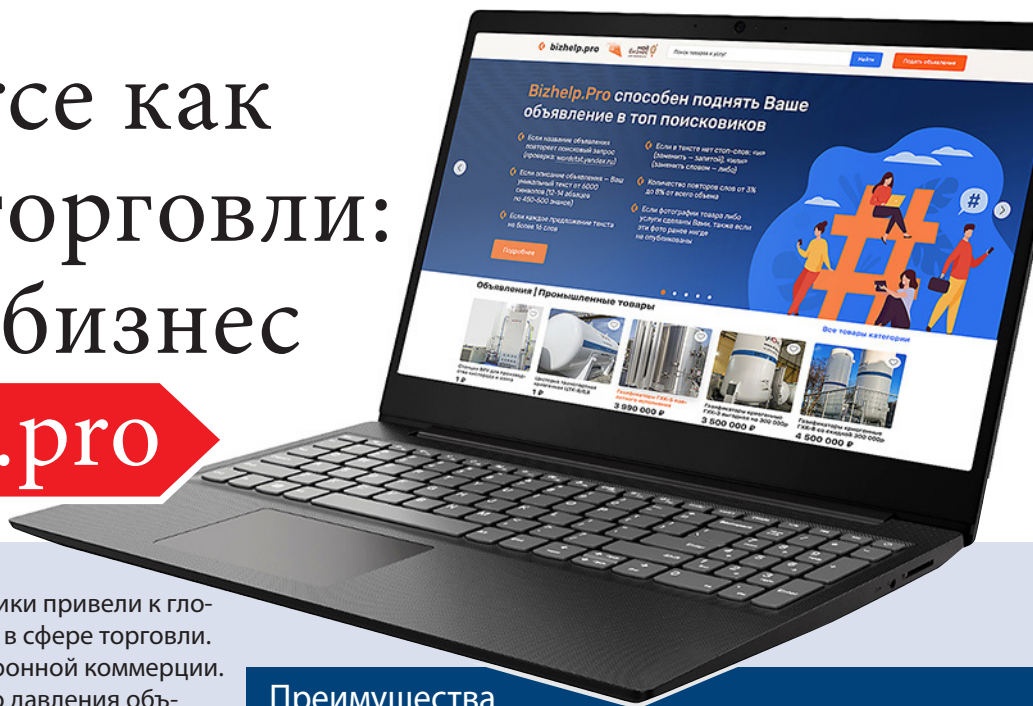
Требования к испрашиваемому объекту

Место размещения НТО должно быть включено в схему размещения НТО, утвержденную Распоряжением № 5371-р (далее – Схема).

Схема опубликована на сайте Комитета по промышленной политике, инновациям и торговле Санкт-Петербурга в разделе «Потребительский рынок — Схема размещения НТО». Графически места размещения НТО представлены в Региональной геоинформационной системе Санкт-Петербурга.

Источник: <https://commim.spb.ru>

Е-commerce как будущее торговли: Развивай бизнес с **Vizhelp.pro**



Пандемия и цифровизация экономики привели к глобальным и кардинальным переменам в сфере торговли. Ключевой тренд – бурный рост электронной коммерции.

В условиях внешнего санкционного давления объемы интернет-торговли, по оценкам специалистов, в России неизбежно будут увеличиваться. И этому есть объяснение – в 2022 году объем рынка трансграничной онлайн-торговли сократился на 25% по сравнению с аналогичным периодом 2021 года.

На фоне растущей конкуренции на рынке e-commerce, торговая интернет-площадка для субъектов малого и среднего бизнеса Санкт-Петербурга Bizhelp.pro нашла возможность упрочить свои позиции. На это указывает статистика закупочной деятельности на онлайн-ресурсе. Доля закупок на сервисе выросла на 12%.

Bizhelp.pro имеет весь необходимый для начала предпринимательства и развития бизнеса функционал, даже в такие трудные для бизнеса времена. На платформе Bizhelp.pro публикуются объявления о продаже товаров и услуг субъектов малого и среднего предпринимательства для пяти категорий СМСП.

Сервис, запущенный НО «Фонд развития субъектов МСП в СПб» в 2020 году, сделал ставку на бесплатное продвижение товаров и услуг малых и средних компаний. Мера поддержки бизнеса сразу приобрела большую популярность в предпринимательской среде. За два года Bizhelp.pro поддержал в непростых экономических условиях порядка 500 субъектов МСП Санкт-Петербурга и начинающих предпринимателей, которые разместили на платформе несколько тысяч позиций товаров и услуг.

Уникальность ресурса в его доступности. Владельцы малого и среднего бизнеса не всегда могут правильно оформить рекламное объявление о продвижении своих товаров и услуг. Bizhelp.pro предоставляет услуги по созданию объявлений бесплатно.

Еще одним бесспорным преимуществом платформы является система управления контентом – CMS. С помощью этой системы объявления, размещенные на площадке, достаточно быстро попадают в ТОП органической выдачи двух поисковых систем: Яндекс и Google.

Bizhelp.pro признан лучшей региональной практикой в масштабах всей страны в 2021 году и был включен в каталог практик цифровой платформы СМАРТЕКА Агентства стратегических инициатив и рекомендован к тиражированию в регионах России.

Преимущества размещения объявлений на площадке **Bizhelp.pro**

Огромный охват аудитории – все регионы России.

Быстрый рост площадки в поисковых системах Яндекс и Google.

Возможность неограниченного размещения объявлений от одной компании, предпринимателя, самозанятого.

Стабильный прирост трафика на сайты предпринимателей, благодаря размещению на платформе Bizhelp.pro.

Маркетинговая поддержка в части продвижения объявлений.

Возможность формирования собственного интернет-магазина на бесплатной основе.

Экономия собственного рекламного бюджета.

Механизм реализации услуги Площадки:

- пользователь регистрируется на Площадке;
- подтверждает свой эл. адрес, переходя по ссылке в письме, высланном ему на указанный им эл. адрес;
- пользователь создает объявления о продаже товаров и услуг в Личном кабинете и публикует их на Площадке;
- из объявлений формируется интернет-магазин зарегистрированного пользователя Площадки;
- услуги доступны непосредственно в Личном кабинете зарегистрированного пользователя на сайте bizhelp.pro.

Проект Bizhelp.pro прочно закрепился в сфере электронной торговли и уверенно движется в сторону расширения функционала. Так, уже с августа 2022 года на онлайн-торговой площадке размещать объявления о товарах и услугах смогут самозанятые и социальные предприниматели. Для этих категорий предпринимателей будут созданы персонализированные формы регистрации.

Тем, кто ищет дополнительные каналы сбыта, также будет выгодно размещать свои объявления на bizhelp.pro