



## Выбор приоритетных грузов для Большого порта Санкт-Петербург сделан

Гопкало Ольга, ведущий специалист ООО «Морстройтехнология»

Семенов Сергей, директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

Гопкало Ольга  
ведущий специалист

Семенов Сергей  
директор по развитию

## Выбор приоритетных грузов для Большого порта Санкт-Петербург сделан

Анализ влияния портовой деятельности на экономику города широко распространен в мировой практике, но особенно актуальным такой анализ является для порта Санкт-Петербург – второго по объему грузооборота порта страны. В Санкт-Петербурге переваливается три четверти морского грузопотока скоропортящихся грузов 73,6%, более половины (59,7%) контейнерных грузов, около половины минеральных удобрений и металлов. Порт обеспечивает обработку 37,4% всего контейнерного грузооборота страны и 65,9% российского грузопотока, проходящего через Балтийский бассейн (включая Финляндию и Прибалтику). Доля контейнерного рынка восточного побережья Балтийского моря БП Санкт-Петербург составляет 39,0%.

Эти итоговые показатели работы порта в 2006 году говорят о той существенной роли, которую играет порт в экономике города и страны в целом. Однако масштабы влияния порта на экономику до сих пор с трудом поддаются количественной оценке. Вместе с тем, потребность в таких данных для выработки грамотной и обоснованной стратегии развития очень велика. Поэтому в НИР «Разработка и обоснование целевых направлений развития БП СПб, обеспечивающих эффективное развитие экономики города Санкт-Петербург» по заказу Комитета по транспортно-транзитной политике правительства Санкт-Петербурга был включен раздел, посвященный оценке мультипликативного эффекта портовой деятельности, влияния на экономику города.

Целью данного раздела являлась не только разработка методики, которая позволила бы оценить роль БП Санкт-Петербург и отслеживать возникающие изменения, но и обоснование стратегического выбора перспективных грузовых рынков. В состав рабочей группы по проекту вошли специалисты ООО «Морское Строительство и Технологии» и НИПИ ТРТИ.

Анализ зарубежного опыта позволяет выделить три вида экономических эффектов: прямой, косвенный и индуцированный.

**Прямые эффекты** – это выручка, добавленная стоимость, прибыль, занятость и другие показатели, связанные непосредственно с портовой деятельностью.

## Выбор приоритетных грузов для Большого порта Санкт-Петербург сделан

Гопкало Ольга, ведущий специалист ООО «Морстройтехнология»

Семенов Сергей, директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

**Косвенные эффекты** - это выручка, добавленная стоимость, прибыль, занятость и другие показатели, связанные с компаниями, обслуживающими предприятия порта (например, прибыль, получаемая от предоставленных порту услуг, выплаченные налоги, созданные рабочие места и т.д.)

**Индукцированные эффекты** – эффекты, связанные с расходами частных лиц, чей доход связан с прямой или косвенной портовой занятостью.

Оценка влияния портовой деятельности на экономику Санкт-Петербурга проводилась по ряду параметров, которые отражают привлекательность грузов для города и для бизнеса. При этом под портовой деятельностью понималась не только перевалка грузов в стивидорных компаниях, но и все связанные с ней виды деятельности, включая:

- деятельность наземного транспорта, экспедирование и таможенное оформление грузов, деятельность по обслуживанию судов (буксировка, лоцманская проводка, агентирование, сюрвейерские и шипчандлерские услуги, и бункеровочные услуги, судостроение и судоремонт);
- деятельность по обработке грузов: услуги терминальных операторов, складские услуги, консолидация грузов, складские услуги, ремонт и хранение контейнеров;
- деятельность органов власти и администрации порта;
- банковские, юридические услуги и страхование; проектирование и морское строительство;

К числу параметров, характеризующих привлекательность грузов для города были отнесены:

- количество рабочих мест и доход занятых с 1 тонны груза.
- налоговые отчисления бизнеса с 1 тонны груза, поступающие в бюджет Санкт-Петербурга. В показатель были включены налог с имущества и налоги на прибыль с компаний, зарегистрированных в Санкт-Петербурге.
- площадь территории, используемая для перевалки 1 тыс. тонн груза.
- экологический ущерб на 1 тонну груза, под которым понимается нагрузка, создаваемая вывозящим транспортом.

Предпочтительность груза для бизнеса оценивалась по следующим критериям:

- доход с 1 тонны груза.

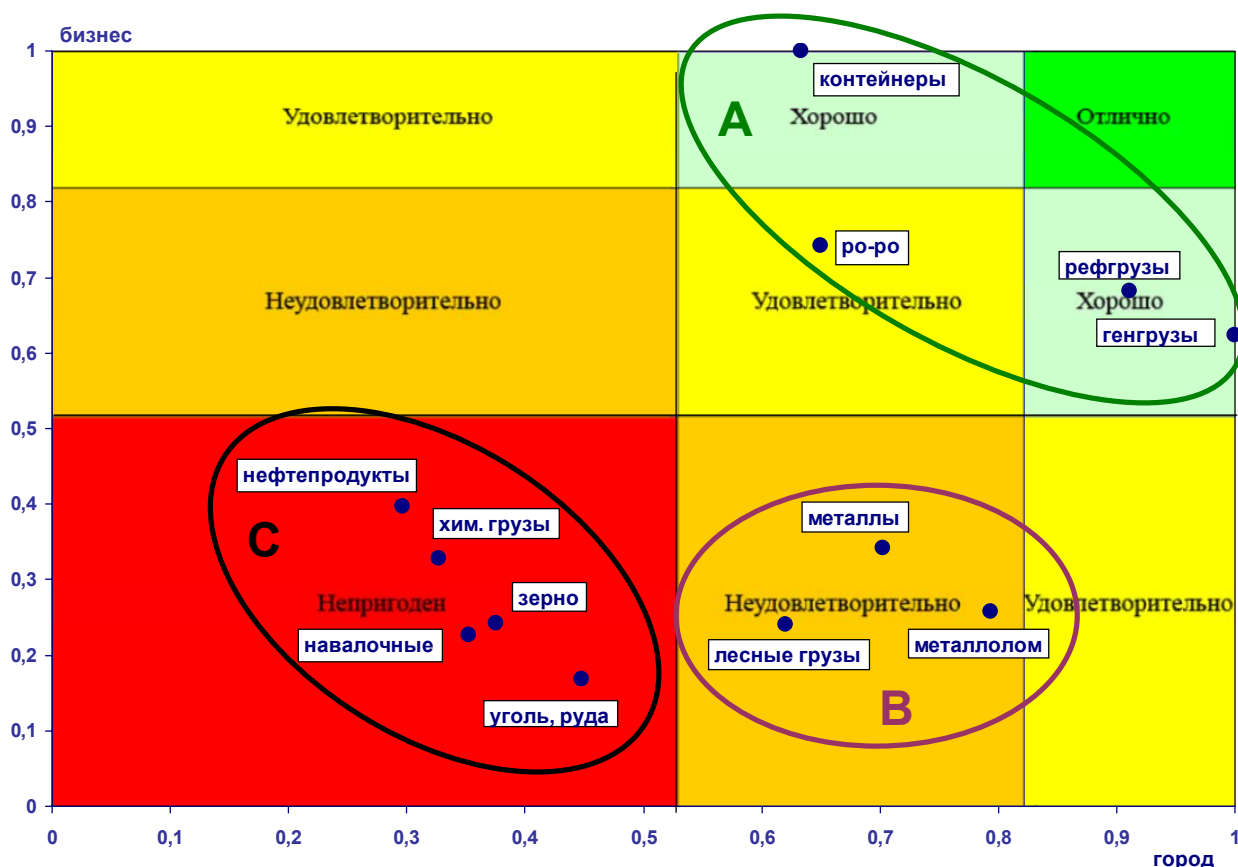
## Выбор приоритетных грузов для Большого порта Санкт-Петербург сделан

Гопкало Ольга, ведущий специалист ООО «Морстройтехнология»  
 Семенов Сергей, директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

- вероятность стабильности грузопотока.
- численность занятых на 1 тыс. тонн груза.

Для получения общей оценки по каждому типу груза была использована методика балльной оценки. Результаты балльной оценки представлены на рисунке (Рисунок 1).

Рисунок 1 Оценка предпочтительности грузов для города и бизнеса



Интегральная оценка привлекательности грузов с учетом приоритетности критериев оценки позволила выделить три группы грузов:

**Группа А** – наиболее предпочтительные грузы, набравшие максимальную балльную оценку как с точки зрения бизнеса, так и с точки зрения города: контейнеры (максимально выгодны для бизнеса), рефгрузы и генгрузы (более привлекательны для города и интересны для бизнеса), ро-ро грузы (в равной степени предпочтительны и для бизнеса, и для города);

## Выбор приоритетных грузов для Большого порта Санкт-Петербург сделан

Гопкало Ольга, ведущий специалист ООО «Морстройтехнология»

Семенов Сергей, директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

**Группа В** – нейтральные грузы, обладающие привлекательными параметрами для города, однако менее привлекательные для бизнеса: металл, металлолом, лесные грузы;

**Группа С** – грузы, обладающие относительно низкой привлекательностью как для города, так и для бизнеса: нефтепродукты, химические грузы, зерно, навалочные грузы, уголь, руда.

В группе А контейнерные грузы относительно менее привлекательны для города в связи с тем, что высокая технологичность их обработки приводит к низкой занятости и соответственно более низким доходам частных лиц на тонну груза. Привлекательность генеральных грузов для города в первую очередь объясняется тем, что технология их обработки достаточно трудоемка, что в результате требует большего количества занятых, что в свою очередь приводит к увеличению их совокупного дохода. Ро-ро грузы также выгодны как для города, так и для бизнеса. Это объясняется высокой вероятностью стабильности грузопотока, значительными доходами с 1 тонны груза с точки зрения бизнеса, а также высокой занятостью и значительным размером доходов занятых для города.

Наименее выгодными для города (группа С) являются такие грузы, как нефтепродукты, химгрузы, зерно, навалочные, а также уголь и руда. Относительная невыгодность перевалки для города данных типов грузов объясняется тем, что технология их обработки не требует значительного количества рабочих, что в конечном итоге приводит к незначительному суммарному доходу занятых на единицу груза. Для бизнеса невыгодность перевалки данных типов грузов объясняется более низким уровнем дохода и низкой долей вероятности стабильности грузопотока.

Остальные грузы: металлы, металлолом, лесные занимают промежуточное положение (группа В). Они менее привлекательны для бизнеса, чем контейнерные, ро-ро и рефрижераторные грузы, но при этом могут представлять интерес для города в связи с тем, что их обработка создает существенное количество рабочих мест (Рисунок 2), и, соответственно, обеспечивает доходы населения (Рисунок 3).

## Выбор приоритетных грузов для Большого порта Санкт-Петербург сделан

Гопкало Ольга, ведущий специалист ООО «Морстройтехнология»

Семенов Сергей, директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

Рисунок 2 Количество рабочих мест с 1 тыс. тонн груза

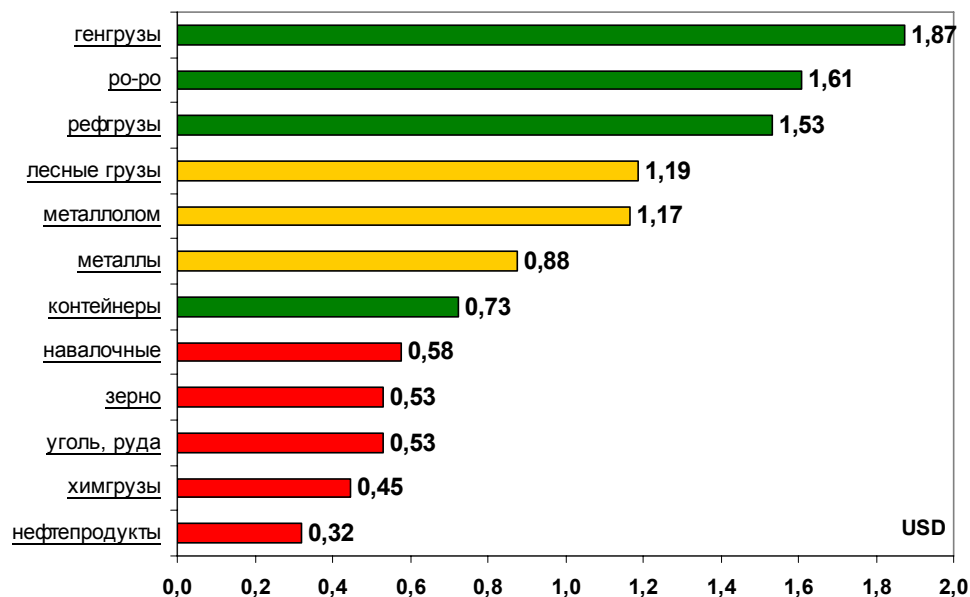
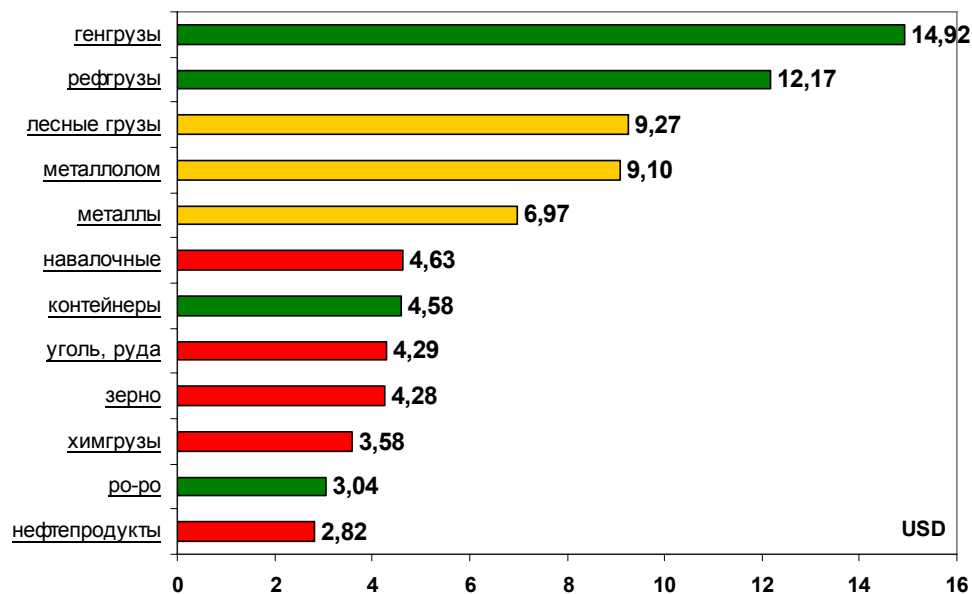


Рисунок 3 Доходы частных лиц на 1 тонну груза



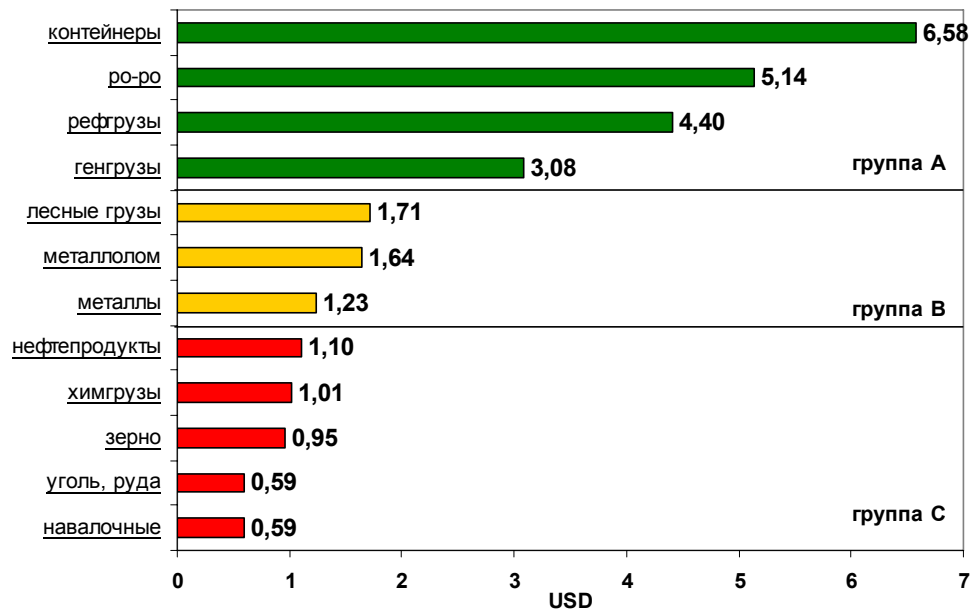
По показателю объема налоговых поступлений в бюджет Санкт-Петербурга грузы группы А занимают лидирующие позиции, а показатель в целом тесно коррелирует с интегральным показателем предпочтительности грузов для города (см. Рисунок 4).

## Выбор приоритетных грузов для Большого порта Санкт-Петербург сделан

Гопкало Ольга, ведущий специалист ООО «Морстройтехнология»

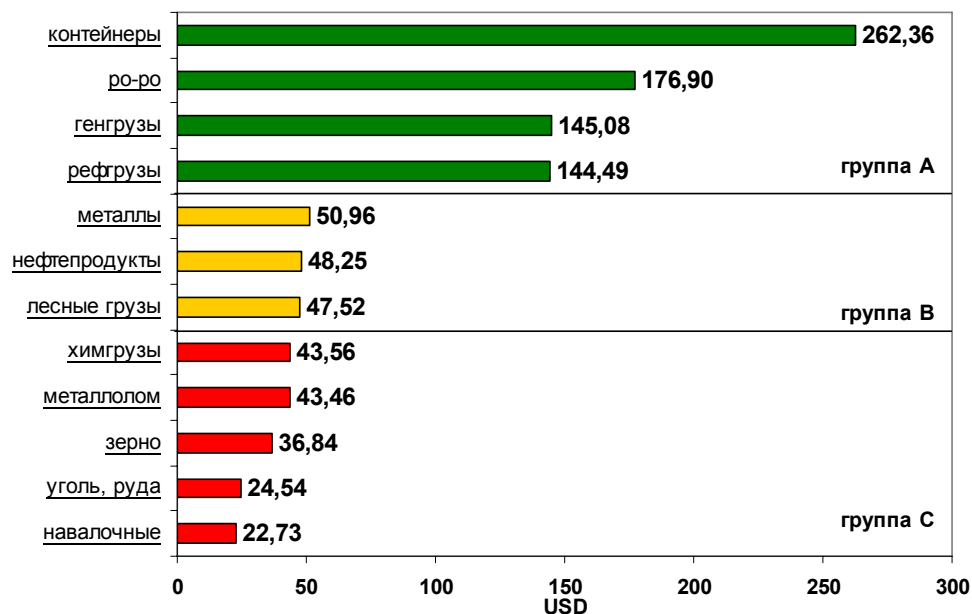
Семенов Сергей, директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

Рисунок 4 Налоговые поступления с 1 тонны груза в бюджет города



По важнейшему для бизнеса показателю – доходу компаний – максимального значения достигают контейнерные грузы, за ними следуют ро-ро, генгрузы и рефгрузы (то есть грузы группы А). Далее следуют грузы группы В, затем группы С.

Рисунок 5 Выручка компаний с 1 тонны груза



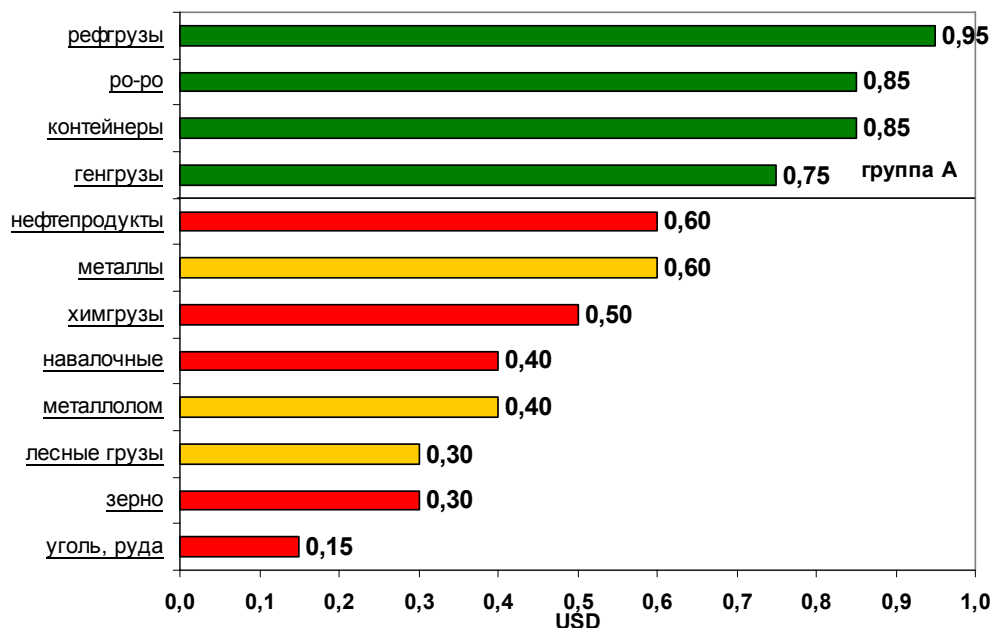
## Выбор приоритетных грузов для Большого порта Санкт-Петербург сделан

Гопкало Ольга, ведущий специалист ООО «Морстройтехнология»

Семенов Сергей, директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

По показателю «вероятность стабильности грузопотока» грузы группы А демонстрируют наилучшие значения, в то же время низкие значения этого показателя по грузам группы С во многом снижают их привлекательность для бизнеса (Рисунок 6).

Рисунок 6 Вероятность стабильности грузопотока



С точки зрения города, основной целью развития БП Санкт-Петербург является обеспечение эффективного развития экономики города в целом и транспортно-логистического комплекса (ТЛК) в частности. Достижение этой цели связано с приоритетным развитием терминалов, приносящих максимальный эффект интересам города и бизнеса – то есть специализирующихся на обработке грузов группы А.