

РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Пятница, 22 октября 2021 №193

(№7155 с момента возобновления издания)

Цветные тематические страницы №13–28

являются составной частью газеты «Коммерсантъ»

Зарегистрировано в Роскомнадзоре

ПИ №ФС77-76924 9 октября 2019 года

Коммерсантъ

в Санкт-Петербурге

Проект реализован

на средства гранта Санкт-Петербурга

Дороги вложили в федеральный карман

Петербург, с 2021 года вошедший в национальный проект «Безопасные качественные дороги» (БКАД), рассчитывает на софинансирование мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры со стороны федерального бюджета в следующем году в размере не менее 2,8 млрд рублей. О том, в какой степени готовности объекты, которые ремонтируются уже сейчас, и о планах на будущее рассказали в комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ).



Доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в 2021 году составляет 71,4%

Фото Александра Корякова

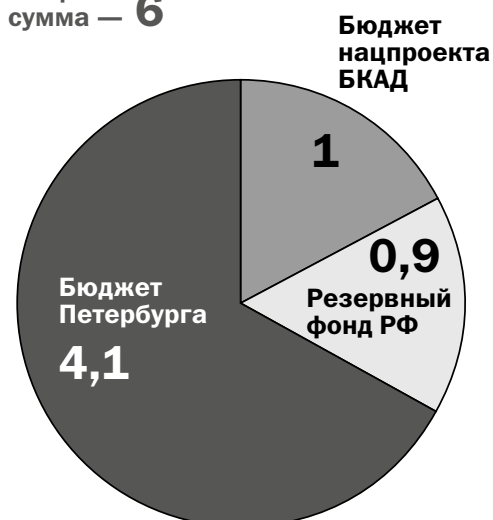
обслуживает грузопотоки внутри страны и обеспечивает внешнюю торговлю, объясняют чиновники необходимость включения в БКАД.

Программа БКАД реализуется в России с 2017 года, в рамках этого нацпроекта в ближайшие три года планируется направить более 172,3 млрд рублей из федерального бюджета регионам на ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог. В пресс-службе одной из крупнейших государственных лизинговых компаний напоминают, что в рамках нацпроекта также поставляются машины на метане: так, предприятие обновило более 1 тыс. подвижного состава в 17 регионах, в том числе 835 экологических автобусов на КПП. Общий объем инвестиций в закупку техники составил 16,7 млрд рублей, из которых 9,3 млрд рублей было выделено из федерального бюджета, а 7,4 млрд рублей — привлечено.

Согласно паспорту нацпроекта, к 2024 году Петербургу необходимо достичь показателя нормативности дорог в размере 85%. Сейчас, по данным КРТИ, доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, соответствующих нормативным требованиям, составляет 71,4%. При существующих темпах работы и финансировании целевой показатель будет достигнут, уверяют в ведомстве.

Финансирование ремонта дорог в Петербурге в 2021 году, млрд рублей

Общая сумма — 6



Источник: комитет по развитию транспортной инфраструктуры

АРТЕМ КИРСАНОВ

С 2021 года в число участников нацпроекта вошла Санкт-Петербургская агломерация, с ежегодным объемом федерального финансирования 1,5 млрд рублей (1 млрд рублей — Петербургу и 0,5 млрд рублей — Ленинградской области), сообщили изданию в аппарате вице-преьера Марата Хуснуллина, курирующего проект, добавив, что аналогичные средства заложены на 2022 год.

Санкт-Петербург и Ленинградская область — единая агломерация, вторая по численности населения в России. Ее транспортный комплекс — это крупнейшие морские порты, сети железных и автомобильных дорог, системы водного транспорта и воздушного сообщения. Агломерация

ПРОГРАММА РЕМОНТА

Общая сумма лимита финансирования на ремонт дорог в 2021 году составляет 6 млрд рублей, из них 4,1 млрд рублей — из бюджета Петербурга, 1 млрд рублей — из федерального бюджета на национальный проект «Безопасные качественные дороги», 900 млн рублей — в рамках федеральных средств из резервного фонда правительства РФ. До конца года планируется выполнить работы на 78 адресах общей площадью почти 2,4 млн кв. м и протяженностью 135,61 км. Из них в рамках реализации нацпроекта будет отремонтировано 40 объектов.

ИСХОДЯ ИЗ ТЕХНИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ПОДРЯДЧИКОВ, КОМИТЕТ ГОТОВ ОСВОИТЬ ЕЩЕ КАК МИНИМУМ 2–3 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ, ЕСЛИ БЫ ЭТИ СРЕДСТВА БЫЛИ ДОБАВЛЕНЫ

«В этом году выделение средств из федерального бюджета на ремонт дорог намного больше обычного, в предыдущие годы таких объемов мы не получали. Исходя из технических возможностей наших подрядчиков, мы были бы готовы освоить еще как минимум 2–3 млрд рублей, если бы эти средства были добавлены», — говорит глава КРТИ Андрей Левакин.

Среди завершенных объектов, которые ремонтировались в Петербурге в рамках программы БКАД в 2021 году, участок Песочной набережной, проспект Энгельса от Парнасского путепровода до КАД, Тихорецкий проспект от улицы Гидротехников до Светлановского проспекта, 2-й Муринский проспект, Коннолахтинская дорога, четная сторона набережной Черной речки от улицы Савушкина до Школьной улицы и от дома 2 до улицы Академика Шиманского, Ленинградская улица от Лесной улицы и Речной улицы до границы поселка Песочное, улица Володарского в Сестрорецке от площади Свободы до Приморского шоссе, улица Восстания вдоль Финского залива до улицы Зосимова, участки Макаровской улицы от Морского завода до Докового моста, Арсенальная улица, Балтийская улица от Кировской площади за Михайловским переулком, проспект Буденного, площадь Конституции на пересечении Ленинского проспекта и Краснопутиловской улицы, улица Братьев Горкушенко (от Эрлеровского бульвара до границы с Петродворцом), часть Ропшинского шоссе, Полустровский проспект от Пискаревского проспекта до 1-го Муринского проспекта, Рябовское шоссе от Сосновского проспекта до КАД, Кузьминское шоссе, проспект Александровской Фермы и Полевая улица.

До конца года будут отремонтированы Пискаревский проспект от Свердловской набережной до Муринской дороги, участок Московского шоссе, Заречная улица от Парковой улицы до улицы Вологодина, улица Карпинского от улицы Верности до Северного проспекта и улицы Руставели, улица Куйбышева от Троицкой площади до Петроградской набережной, улица Профессора Попова, Якорная улица, четная сторона набережной Обводного канала от Московского проспекта до Измайловского бульвара, участки проспекта Маршала Жукова, улица Танкиста Хрустицкого от проспекта Ветеранов до проспекта Народного Ополчения, Трамвайный проспект, улица Новые Заводы, Фронтальная улица, Краснопутиловская улица от площади Конституции до Кубинской улицы, проспект Буховской Обороны, Литейный проспект от Невского проспекта до Литейного моста, улица Александра Матросова от Елизаветинской улицы до Павловского шоссе, а также улица 1-я Конная Лахта.

ОБЪЕМЫ ПРЕДСТОЯЩЕГО ГОДА

Согласно проекту бюджета на 2022–2024 год, в дорожном фонде Петербурга на следующий год заложено 8 млрд рублей в рамках текущего ремонта трасс и 2 млрд рублей на капитальный ремонт. В целом на финансирование мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры из федерального бюджета в 2022 году уже предусмотрен объем средств в размере не менее 2,8 млрд рублей, в 2023 году — не менее 5 млрд рублей, отмечают в КРТИ. Список объектов, которые будут отремонтированы в эти годы, будет уточнен к ноябрю, добавляют в ведомстве.

Петербургом сформирован перечень дорог, входящих в агломерацию. Он состоит из 786 объектов улично-дорожной сети общей протяженностью более 1,7 тыс. км.

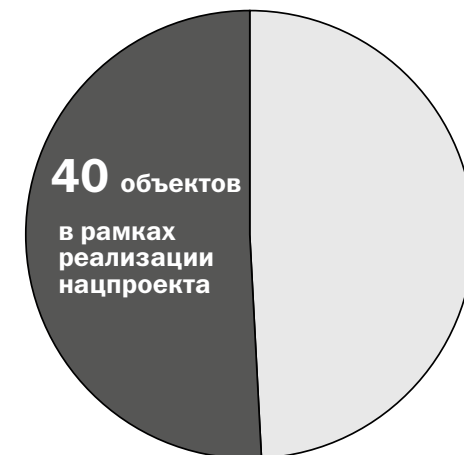
С учетом прогнозного ежегодного износа дорожного покрытия на 4% в год необходимо выполнить ремонт дорожных покрытий общей площадью 24,51 млн кв. м в течение 2021–2024 годов, пояснили ранее в КРТИ. Все проекты, которые реализует ведомство, направлены на формирование эффективного транспортного каркаса города, который поможет снизить нагрузку на существующую улично-дорожную сеть и улучшит качество жизни, добавляют в ведомстве. Среди трудностей в КРТИ выделяют недостаточное финансирование или не всегда согласованные

Объем дорожных работ в 2021 году

Всего — **78** адресов

Общая площадь ремонта — **2,4** млн кв. м

Протяженность — **135,61** км



Источник: комитет по развитию транспортной инфраструктуры

С УЧЕТОМ ПРОГНОЗНОГО ЕЖЕГОДНОГО ИЗНОСА ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ НА 4% В ГОД НЕОБХОДИМО ВЫПОЛНИТЬ РЕМОНТ ОБЩЕЙ ПЛОЩАДЬЮ 24,51 МЛН КВ. М В ТЕЧЕНИЕ 2021–2024 ГОДОВ

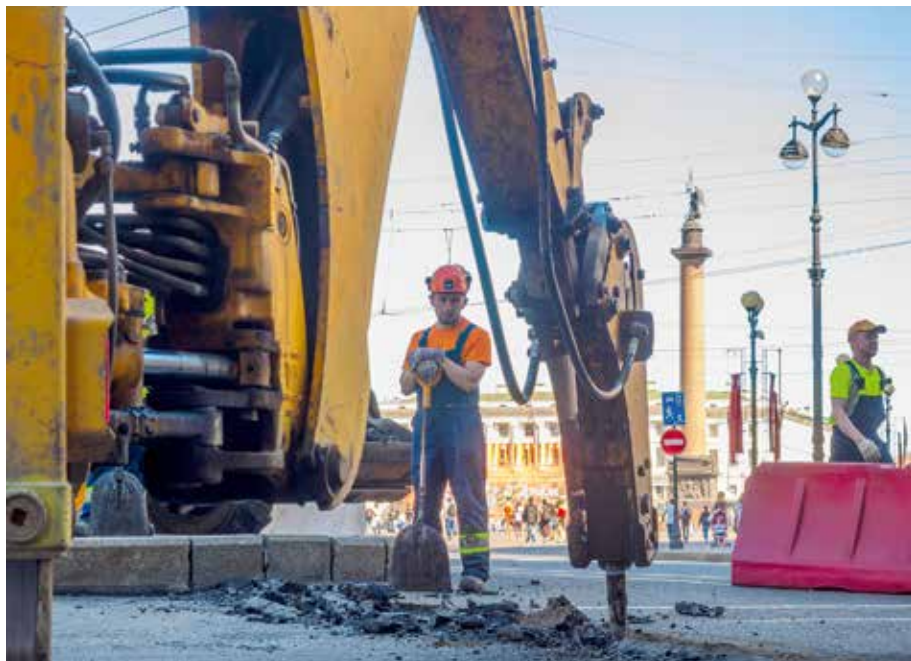
действия между смежными ведомствами. «Сложности в основном бывают связаны с такими обстоятельствами, которые влияют на своевременность начала работ на объектах. Так, например, в связи с проходившими в этом году в городе масштабными мероприятиями, такими как ПМЭФ, „Алые паруса“, парад ко Дню ВМФ, „Евро-2020“, некоторые работы были сдвинуты по срокам», — поясняет господин Левакин.

Согласно проекту адресной программы ремонта дорог на 2021–2023 годы, планируется реконструировать почти 1,6 млн кв. м дорог протяженностью более 76 км. Это соответствует лимиту финанси-

рования в объеме 5,4 млрд рублей, но в случае увеличения финансирования до 8 млрд рублей объемы работ возрастут. В последней версии документа указано, что ремонт будет произведен на 6,9 км улиц Выборгского района, 8,6 км дорог Калининского района, более 8,7 км трасс Невского района, 2,1 км — Василеостровского района, 1,6 км — Петроградского района, 1 км — Центрального района, почти 1,6 км — Колпинского района, почти 10 км — Пушкинского района, 1,2 км — Курортного района, 4,2 км — Красногвардейского района, 7,7 км — Приморского района, 1,4 — Кронштадтского района, 4,4 км — Кировского района, 10 км — Красносельского района, 1,8 км — Московского района, 6,3 км — Фрунзенского района.

В последние годы правительством уделяется немало внимания развитию дорожной инфраструктуры Петербурга, считают эксперты. Благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги» и прочим программам государственной поддержки дорожной отрасли город преобразуется и очевидно, что темпы этого преобразования довольно высоки, считает топ-менеджер одной из компаний — поставщиков строительных материалов Игорь Левченков. «С такой же очевидностью можно утверждать, что темпы, которыми развивается дорожная отрасль, далеки от темпов жилищного строительства, которое сосредоточено вблизи границ Петербурга. Как следствие, образуются пробки и заторы при въездах в город и заторы на выездах из густонаселенных районов», — говорит он.

В БКАД принимает участие и Ленинградская область, напоминают в КРТИ. Петербургские адреса, ремонтируемые в рамках БКАД, синхронизированы с областными, то есть проведение работ запланировано на смежных участках автомобильных дорог двух регионов, подчеркивают в ведомстве.



В дорожном фонде Петербурга на следующий год заложено 8 млрд рублей в рамках текущего ремонта трасс и 2 млрд рублей на капитальный ремонт
Фото
Евгения Павленко

Дорожное покрытие нового образца

В условиях ограниченных инвестиций в дорожную отрасль особенно ценными становятся любые возможности через новые технологии и современные материалы повышать эффективность выделяемых бюджетов. В том, какие способы укладки трасс применяются в России и Петербурге, разобралась корреспондент издания Екатерина Загвоздкина.

Одной из основных причин повреждения дорожного полотна в Петербурге являются частые температурные перепады, а также сложная геология, в частности большое количество пучинистых грунтов и высокий уровень грунтовых вод, считает топ-менеджер одной из компаний — поставщиков строительных материалов Игорь Левченков. Одним из наиболее эффективных способов предотвращения повреждения дорожных покрытий под действием низких температур в сложных геологических условиях является применение теплоизоляционных слоев, подчеркивает он.

Другие эксперты отмечают, что из-за применения в зимний период шипов на колесах автотранспорта не избежать колейности, которая влияет на степень нормативности трасс по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Кроме этого, с таянием снега в весенний период на дорогах появляются ямы.

Использование шипованной резины в сочетании с большим потоком транспортных средств сильно влияет на дорожное полотно, соглашается руководитель региональной инжиниринговой компании Артем Ларин, приводя в пример КАД, где износ левых полос происходит за один-два года из-за большого количества легковых авто с шипованной резиной, в то время как крайние правые полосы изнашиваются за четыре года, потому что на них преобладает грузовой транспорт без шипов.

Еще одна причина износа — решения, применяемые для устройства основания дороги, продолжает эксперт. Ремонтные работы на Невском проспекте показывают, что без глубокой выемки грунта и укладки полного «пирога» невозможно добиться, чтобы полотно оставалось в первоначальном виде около 10 лет. Однако выемка грунта на 5–6 м и устройство нового полотна не всегда целесообразны по финансовым причинам и срокам проведения работ. В данной ситуации одним из решений может быть применение специально подобранных рецептур смеси под климатические условия региона, считает господин Ларин.

Годовой перепад температур покрытия с учетом нагрева солнцем достигает 100°C, говорит эксперт консалтинговой компании Алексей Ефанов. Хрупкость битума при низких температурах приводит к трещинам, в то же время мягкий битум летом приводит к образованию колеи. «Если добавить сюда износ покрытия шипами и действие антигололедных реагентов, то становится понятно, что для получения удовлетворительных эксплуатационных качеств материал дорожной одежды и технология ее сооружения должны быть весьма совершенными», — добавляет он.

ТЕХНОЛОГИИ УКЛАДКИ

На муниципальных дорогах, как правило, применяют асфальтобетонные смеси на БНД (битум нефтяной дорожный. — „Б“), в то время как для федеральных трасс, ГЧП-проектов используется вяжущее с применением полимермодифицированного битума (ПБВ) и внедряются асфаль-

тобетонные покрытия, спроектированные по прогрессивному на настоящее время методу — Supergrave, который активно применяют и в Санкт-Петербурге, рассказывают эксперты.

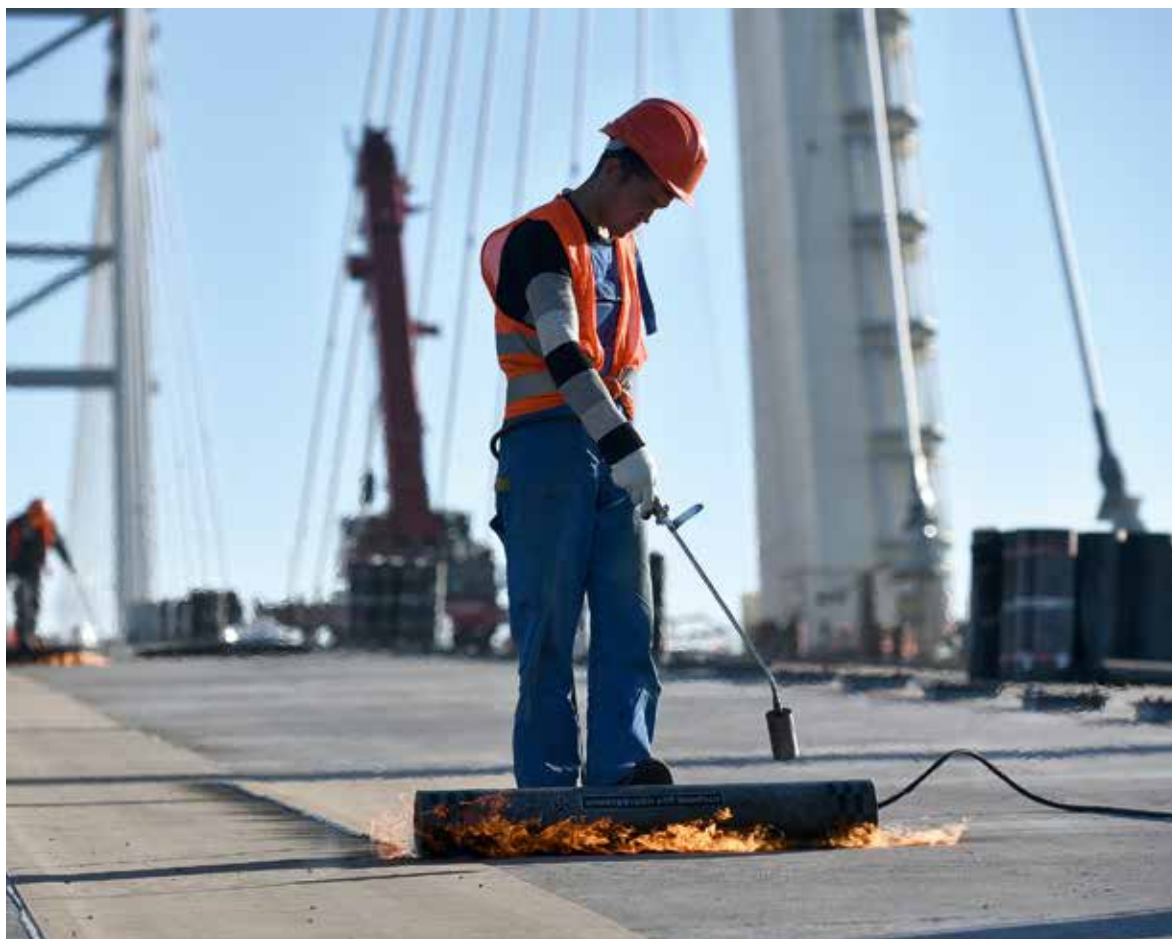
Система объемного проектирования Supergrave позволяет подбирать состав и проектировать свойства дорожных одежд, которые дают более точное определение качеств в широком диапазоне температур эксплуатации и на протяжении жизненного цикла покрытия, поясняет господин Ефанов. Благодаря такому подходу в западных странах срок службы дорожных покрытий достигает 25–30 лет. В Санкт-Петербурге эта технология начинает применяться одной из крупнейших дорожно-строительных компаний региона. По словам эксперта, недооценены жесткие дорожные одежды (из монолитного железобетона), срок службы которых также не меньше 30 лет, однако они требуют еще большей культуры производ-

ства, специальных знаний и дорогостоящего оборудования.

Господин Ларин отмечает, что для снижения колееобразования разработан новый состав дорожного вяжущего с применением гибридного модификатора, подчеркивая, что новый тип продукта показал положительные эффекты на ряде крупных объектов на Урале, в Сибири, Поволжье и других регионах.

Другим примером сокращения сроков и стоимости строительства является уже успешно применяющаяся в крупнейших европейских странах технология облегченных насыпей, позволяющая в разы сократить сметы на строительство автомобильных развязок, пересечений с коммуникациями, подходов к мостам, на строительство дорог на слабых основаниях, которых, в частности, в Петербурге довольно много, добавляет господин Левченков.





Частные инвесторы и концессионеры дорог ищут более долговечные покрытия, чтобы сократить издержки на содержание трасс в будущем
Фото Александра Корякова



Применение специальных материалов увеличивает интервал между ремонтами дорог до 30–40 лет, что в среднем в 6–8 раз больше, чем сейчас в России
Фото Александра Корякова

ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

Использование новых технологий в проектах государственно-частного партнерства — не редкость, отмечает руководитель коммуникационного агентства Артур Щеглов. «В проектах ГЧП инновационные технологии встречаются чаще, чем там, где частный капитал не задействован. Причина проста: любой инвестор заинтересован в как можно более долгом пребывании построенного объекта в рабочем состоянии и минимизации затрат на ремонт и содержание. Проекты в сфере дорожного строительства не исключение», — поясняет он.

«После завершения строительства мы будем эксплуатировать дорогу 30 лет, и уже на этапе строительства предпочитаем инвестировать в новые технологии, чтобы в дальнейшем сократить вложения в ремонт», — говорит директор концессионной компании, строящей в столице платную скоростную магистраль Северный дублер Кутузовского проспекта, Денис Янев.

Покрытие на Западном скоростном диаметре выполнено с использованием полимербитумных вяжущих, рассказывает господин Ефанов. «Это не новая технология, она апробирована на множестве объектов, но до сих пор применяется только на ответственных и сложных объектах, а не повсеместно. Это покрытие дороге, но главное — оно требует высокой культуры производства и укладки, что пока присуще не всем дорожно-строительным организациям, поэтому данная технология на обычных дорогах пока применяется редко, преимущественно на мостовых сооружениях, где требования к покрытию выше, а его ремонт и замена — гораздо сложнее, чем на дороге», — объясняет эксперт.

В строительстве Северного дублера Кутузовского проспекта применяется передовая гидроизоляционная система немецких разработчиков, которая состоит из эпоксидного праймера, напыляемой гидроизоляции и литого асфальтобетона, рассказывают в концессионной компании. В верхнем слое покрытия дорожной одежды используется высокопрочный щебень из габбро-диабазы и полимерный битум. Применяются также геотекстильные материалы совместно с армогрунтовыми конструкциями насыпи для укрепления конструкций переходных зон между искусственными сооружениями и дорожной частью. Применение специальных материалов для гидроизоляции в Германии увеличивает интервал между ремонтами до 30–40 лет, что в 6–8 раз больше, чем в России, приводит статистику руководитель строительной компании Анатолий Шрейдер. Главное условие долговечности дороги — надежный водоотвод, в котором применяется ливневая канализация и системы из композитных материалов, которые вдвое повышают пропускную способность коммуникаций и делают их более устойчивыми к коррозии. Суммарная толщина асфальта на новой трассе составляет 30 см, в то время как обычная практика российских дорожных компаний — 20 см. Для снижения образования колеи строители используют полимербитумные вяжущие не только в верхнем, но и в двух расположенных под ним слоях покрытия. В несущем слое основания используется смесь из гранита, в результате коэффициент запаса прочности возрастает до 2 по сравнению с нормативом 1,3, рассказывают специалисты.

Концессионные проекты предусматривают более надежные конструкции дорожных одежд, рассчитанные на максимальный срок службы, соглашается с коллегами господин Ефанов. «Нет никаких ограничений для того, чтобы подобные подходы использовать на дорогах, которые строятся за бюджетные средства. Однако зачастую во главу угла ставят экономию средств вместо их рационального использования. В то время как концессионеры понимают, что повышенные, но грамотные капитальные вложения окупаются за счет снижения эксплуатационных расходов», — добавляет он.

«Массовый ремонт дорог требует предусматривать деньги на их дальнейшее содержание»

Петербургское некоммерческое партнерство Ассоциация строителей и поставщиков дорожного комплекса (АСДОР), одна из старейших организаций в отрасли, существует с 2000 года. О том, как исполняются показатели нацпроекта «Безопасные качественные дороги» (БКАД) и что, по мнению экспертов, может улучшить состояние трасс в Петербурге, в интервью Екатерине Загвоздкиной рассказал глава объединения Юрий Агафонов.

— В 2021 году Петербург включен в список федерального софинансирования по национальному проекту БКАД. Необходимы ли Петербургу дополнительные средства для достижения целевых показателей?

— Тех средств (из федерального бюджета выделен 1 млрд рублей.— „Б“), которые выделили, недостаточно, чтобы успеть сделать весь объем работ и привести дороги в нормативное состояние. По оценкам специалистов, в целом требуется выделять около 13 млрд в год на ремонт дорог. Речь идет как о региональных, так и о федеральных деньгах. Петербург в 2021 году планирует отремонтировать 1,5 млн кв. м дорожного полотна в рамках адресной программы. На федеральные деньги будет приведено в нормативное состояние 29 объектов общей протяженностью 72,14 км. В сумме это менее 2 млн кв. м в год, хотя эксперты отмечают, что требуется ремонтировать как минимум 6 млн кв. м в год.

— Из каких нормативов рассчитывается показатель по сумме (13 млрд рублей) и по объему (6 млн кв. м) работ?

— Еще десять лет назад экспертами был определен размер работ в объеме 6 млн кв. м по улич-

**«ЕЖЕГОДНО
В ПЕТЕРБУРГЕ
ТРЕБУЕТСЯ
РЕМОНТИРОВАТЬ
6 МЛН КВ. М УЛИЧНО-
ДОРОЖНОЙ СЕТИ
СТОИМОСТЬЮ ОКОЛО
13 МЛРД РУБЛЕЙ,
ПОТОМУ ЧТО ЕСЛИ
ДЕЛАТЬ МЕНЬШЕ,
ТО БУДЕТ НЕДОРЕМОНТ,
КОТОРЫЙ ПРИДЕТСЯ
КОМПЕНСИРОВАТЬ
В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ»**



Фото Александра Корякова

но-дорожной сети Петербурга, потому что если делать меньше, то будет недоремонт. В 2020 году сделали ремонт более 2,5 млн кв. м, но сокращение объемов работ в этом году увеличило недоремонт. Улицы, которые должны были быть в списке в этом году, но денег на них нет, вовремя не ремонтируются, соответственно, недоремонт из года в год растет. Что касается суммы, она рассчитывается исходя из объемов.

— А сколько всего километров дорожного полотна в Петербурге?

— Если не ошибаюсь, около 3,4 тыс. км. В 2019 году нормативное состояние дорог составляло

63%, в 2020 году — 64%. Если допустить год простоя по работам, то в последующие годы должно быть увеличено как финансирование, так и объемы работ. Одна из проблем нацпроекта — это недостаточное финансирование содержания дорог. То есть ремонт можно произвести, но на содержание дорог многим субъектам РФ не хватает собственных средств. Если идет массовый активный ремонт дорог, то и деньги на содержание надо предусматривать. Именно несвоевременное содержание дорог приводит к их ненормативному состоянию. Например, в 2011 года выполняли капитальный ремонт улицы Чапаева, в 2016 у подрядчика закончился гарантийный срок ра-



Ухтинский битум, активно применявшийся на дорогах Петербурга в 2000-х годах, гарантирует хорошую сцепляемость, износостойкость и прочность покрытия
Фото Александра Корякова

бот. Сейчас на асфальтобетонном покрытии образовались трещины вдоль трамвайных путей, разломы и выбоины. Если бы деньги были на ремонт, то уже сейчас бы дорожные компании вышли на объект, все трещины заделали бы — и улица спокойно простояла бы еще лет пять без ремонта. Пока средств не выделяется, на улице придется делать полностью текущий ремонт или снова делать капитальный. Однако, по моим оценкам, сегодня на капитальный ремонт улиц выделяется только 1% от потребности.

— Учитывая то, что вы сказали, удастся ли Петербургу достичь 85% нормативного состояния дорог к 2024 году или по некоторым нацпроектам сроки сдвинулись на 2030 год?

— Всего возможно достичь, но это зависит от финансирования. Если его увеличить на следующий год и дальше, то целевые показатели достижимы. Если оно останется в таком размере, как сейчас, то выйти на высокий процент будет очень сложно. Речь о том, что нацпроект можно продлить до 2030 года, шла, — по всей видимости, это произойдет. Всего к 2024 году планировалось увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, с 43,1% до 50,9%. Сдвиг по срокам объясним, ведь нацпроекты расширили: там теперь и общественный транспорт, и ремонт аварийных мостов, федеральное финансирование которого начнется с 2022 года.

— Какие компании работают в дорожном секторе Петербурга в настоящее время и насколько сократилось количество подрядчиков за последние 10 лет?

— Раньше компаний было намного больше — около 30 дорожно-строительных предприятий. Сейчас игроков меньше, и это следствие того, что объемы работ сократились. Закредитованность предприятий дорожной отрасли огромная, и эта проблема бесследно не проходит. За последнее время с рынка ушло около 20 компаний. Из 10 мостовых компаний осталась одна. Другие дорожно-строительные предприятия Петербурга уходят на объекты в новые для себя регионы. Ведь кроме проблемы с закрепитованностью, которая доходит до 4% от стоимости контракта, есть задержки по оплате выполненных работ, по-

стоянное подорожание материалов на 20–30%, а в этом году — до 100%. Это не позволяет компаниям вести непрерывную деятельность. Сейчас дорожное строительство стало убыточным бизнесом: фактическая рентабельность, по данным Росстата за три года, составила у мостовиков минус 1,02%, у дорожно-строительных компаний — 0%. Если новые компании и создаются, то действующими игроками. Они пытаются снизить риски, диверсифицируя бизнес: одна фирма занимается новым строительством, другая — текущим ремонтом, третья — мостами.

— Как решается проблема с ценообразованием контрактов?

— В феврале 2021 года Минстрой России уменьшил норматив сметной прибыли до 5%, что с учетом затрат, не учитываемых сметах, снизило фактическую рентабельность работ до 2–2,5% от цены контракта. Однако и эту рентабельность съедают затраты на банковскую гарантию. Также были снижены нормы оплаты труда в расценках на строительные работы до 15%. В связи с событиями последних двух лет, удорожанием материалов, ассоциация обратилась к профильным органам с предложением индексации всех контрактов, которые были заключены до 1 июля 2021 года, на 15%. Поверьте, мы не спускаем краски, когда говорим о плачевном состоянии предприятий отрасли, но проблему, видимо, признают только тогда, когда о ней заявят напрямую президенту крупные компании, исполнители масштабных объектов, когда уже будут на грани банкротства.

— Какие технологии и новые подходы в работе используют подрядчики, чтобы добиться качества дорожного полотна?

— Глобально улучшить качество дорожного покрытия может только ухтинский битум (месторождение и НПЗ находятся в Республике Коми. — „Ъ“), он изготавливается из тяжелой нефти. Петербург 18 лет (начиная с 1991 года) применял этот битум на верхние слои дорожной одежды, хотя он и был всегда дороже. Специалисты фиксировали увеличение срока службы дорожной одежды в пять раз и более. Сегодня долговечность покрытия редко гарантируется на срок до семи лет. Из моих личных обследований видно, что через два-три года

на дороге уже появляется колеиность. Сейчас на Ухтинском НПЗ не производят битум из тяжелой нефти. В мире всего два месторождения тяжелой нефти: в Венесуэле и в Ухте. Например, я знаю, что Финляндия и Белоруссия закупают битум в Венесуэле из тяжелой нефти. Я уверен, что если взять битум из тяжелой нефти, то никакая добавка к асфальтобетонной смеси не нужна. Он сам по себе отменного качества — и сцепляемость хорошая, и износостойкость повышенная. Прочность увеличивается, и, как следствие, повышается долговечность дорожного покрытия. Одно из опасений, которые высказывают сейчас участники рынка, это сокращение производства битума в ближайшее время на 50%. Это связано с тем, что нефтяные компании переориентируют производство на кокс для отправки его на экспорт. Если снижение объемов битума действительно произойдет, то цена превысит 50 тыс. рублей за тонну. Следующая за этим проблема очевидна: удорожание материала не отражено ни в одной смете будущих дорожных работ.

— Как отразится на дорожном покрытии снижение трафика личных машин в центре Петербурга? Подобные меры, включающие платные зоны парковок, платный въезд в центр, уже практикуются или активно обсуждаются?

— Я считаю, что это совершенно правильные шаги властей мегаполисов. Количество автомобилей зашкаливает. Нельзя, чтобы весь город стоял в одной единой пробке. Это, во-первых, ужасная экология, загазованность. Во-вторых, для Петербурга, как для туристического центра, важно, чтобы туристы могли проехать в автобусе по городу, а не стоять в пробке. Но ввод платного въезда в центр и расширение зоны платной парковки не спасут ситуацию с качеством дорог кардинально. Наш климат заставляет зимой пользоваться шипами, и против них ничего не помогает. В мире еще не выработано лекарство против колеиности. Даже соседняя Финляндия ремонтирует полосы заплатками, чтобы избежать ям и колеи. Для оперативного ремонта дорог Петербургу необходимо пересмотреть правила работы дорожной техники ночью: нельзя закрывать улицы днем на укладку асфальта, это только ухудшает ситуацию с пробками.



Груз обернулся ростом

Увеличение мощностей морских портов РФ до 1,3 млрд тонн, включая порты Северо-Западного бассейна,— одна из целей нацпроектов в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ). В целом увеличение на Балтике должно составить 15,1% от общего прироста к 2024 году. В прошлом году объемы перевалки на российской Балтике снизились впервые с 2018 года, но уже по итогам девяти месяцев нынешнего года начинают восстанавливаться.

АРТЕМ КИРСАНОВ

Грузооборот российских морских портов Балтийского бассейна в 2020 году снизился на 6% по сравнению с 2019 годом и составил 241,5 млн тонн. Это ниже общероссийского показателя: перевалка по итогам прошлого года снизилась на 2,3%. Это объясняется высокой волатильностью биржевых цен на энергоносители и общемировым снижением потребления топлива.

Порты Петербурга и Ленобласти за шесть месяцев 2021 года перевалили 118,5 млн тонн грузов (не включая порт Калининград), что более чем на 3% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, следует из статистики ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря». Крупнейшие по грузообороту порты — Усть-Луга, Санкт-Петербург и Приморск. В порту Санкт-Петербург перевалка по итогам полугодия увеличилась на 3%, до 30,6 млн тонн, в Усть-Луге — сократилась на 2%, до 52,9 млн тонн, в Приморске — сократилась на 11%, до 26,1 млн тонн. Аналитики объясняют стагнацию замедлением мировой экономики на фоне пандемии коронавируса, снижением спроса и ограничением поставок в рамках соглашения ОПЕК+.

Однако уже по итогам третьего квартала 2021 года грузооборот портов Северо-Запада вырос на

3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 186,1 млн тонн. Крупнейшим по обороту портом на российской Балтике является комплекс в Усть-Луге, который обеспечил более 40% всех грузов в регионе, около четверти от общего объема грузов обработал порт Санкт-Петербург, еще 20% — порт Приморск.

Большой порт Санкт-Петербург — один из крупнейших на Северо-Западе, он расположен в Невской губе Финского залива и устье реки Невы. В 2020 году грузооборот Большого порта Санкт-Петербург составил 59,9 млн тонн (сопоставимо с показателями 2019 года), пока это наиболее близкий к значениям 2014 года показатель перевалки, когда порт обслужил 61,2 млн тонн грузов. Начиная с 2013 года динамика грузооборота была положительной, но обвалилась сразу на 6% в 2016 году, после этого рост продолжился, но темпы прошедшего года заметно сократились по сравнению с 2017–2018 годами (более 10%). Контейнерооборот Большого порта Санкт-Петербург в 2020 году сократился на 3%, до 2 млн TEU (перевалено 26,6 млн тонн грузов), обработка нефтепродуктов выросла на 16%, до 11,4 млн тонн.

За девять месяцев 2021 года грузооборот Большого порта Санкт-Петербург вырос на 5%, до 46,5 млн тонн, контейнерооборот составил 1,5 млн TEU (перевалено 19,6 млн тонн грузов, снижение

на 2%), обработка нефтепродуктов выросла на 2%, до 8,8 млн тонн.

Другой крупный проект в черте города — это глубоководный порт Бронка, способный принимать суда длиной до 347 м, шириной до 50 м и осадкой до 13 м. Порт специализируется на перевалке контейнеров, накатных и генеральных грузов, введен в эксплуатацию в конце 2015 года. Общая мощность порта составляет 25 млн тонн в год, мощности по обработке контейнеров составляют 1,9 млн TEU в год и более 260 тыс. единиц автомобильной и специальной техники. Впрочем, порт, как и другие объекты инфраструктуры, зафиксировал падение грузооборота по результатам 2020 года. Актуальные данные о перевалке в Бронке не раскрывают. Летом 2021 года суд Москвы удовлетворил иск Генеральной прокуратуры РФ о национализации активов порта Бронка.

ПОРТОВЫЕ МОЩНОСТИ

Активное расширение российских портовых мощностей на Северо-Западе, особенно Усть-Луги, началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы. Этому способствует ввод новых мощностей для транспортировки наливных и насыпных грузов (сжиженный газ и нефтепродукты, уголь, кокс и минеральные удобрения).



В прошлом году грузооборот отечественных морских портов Балтийского бассейна снизился сильнее, чем в целом по России, впервые с 2018 года
Фото Александра Корякова



Грузооборот портов Северо-Запада по результатам девяти месяцев 2021 года увеличился на 3%, до 186,1 млн тонн
Фото Александра Корякова

Крупные инвестпроекты по развитию терминальных мощностей на Северо-Западе сосредоточены в портах Высоцк, Приморск и Усть-Луга. В начале 2021 года стало известно о потенциальном переносе портовых мощностей Петербурга в Ленобласть. Так, президент одного из двух крупнейших в России производителей подвижного состава для рельсового транспорта Андрей Бокарев в своем письме от 16 марта президенту Владимиру Путину предложил новый проект редевелопмента территории Большого порта Санкт-Петербург

грузооборотом 60 млн тонн. Речь идет о переносе с территории города более 20 объектов, в том числе судостроительных заводов. На высвобожденных 600 га предлагается построить новый район — жилую и коммерческую недвижимость с объектами социальной инфраструктуры и культуры общей площадью 4,8 млн кв. м. Выручка резидентов территории составит 130 млрд рублей в год, а после реализации проекта — 1,5 трлн рублей, инвестиции в развитие порта — 440 млрд рублей, следует из письма.

Перенос портовых мощностей из Петербурга в Усть-Лугу, по оценкам корпорации, составит 110 млрд рублей. Впрочем, стивидоры, многие из которых уже инвестировали средства в расширение и модернизацию инфраструктуры на нынешней территории порта, считают расчеты заниженными, а программу переноса мощностей — непродуманной.

Общая мощность портовой инфраструктуры порта Санкт-Петербург — 110 млн тонн в год. В качестве потенциальных площадок, куда можно перенести портовую инфраструктуру из города, называются территории в Усть-Луге, а также вблизи деревни Новое Гарколово в Ленинградской области.

ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ РЕЛОКАЦИИ

Генеральный директор одной из логистических платформ Владимир Павловский не ожидает резкого увеличения грузооборота в ближайшие годы. «Во-первых, из-за ориентированности российских портов на перевозку сырья, объемы закупки которого в последние годы стабильны и не показывают взрывного роста. Во-вторых, из-за слабой развитости транспортной инфраструктуры, что мешает улучшению транзита грузов», — говорит эксперт. Он приветствует идею переезда порта, отмечая, что перенос дешевле, чем назревшая реконструкция транспортной инфраструктуры. К тому же, подчеркивает он, перенос портовых мощностей может способствовать объединению Петербурга и Ленинградской области, о котором говорят уже многие годы.

Региональный директор структурного подразделения международной транспортно-логистической компании Анастасия Кизулева отмечает, что предприятия, пережившие кризис 2019–2020 годов, готовы к планированию закупок и могут более уверенно прогнозировать свой товарооборот по сравнению с этим периодом. Тем не менее планирование станет прицельным и точечным, а его сроки, скорее всего, сократятся, считает она. «Грузооборот по импорту и экспорту будет зависеть от конкретной отрасли. Например, рынки FMCG, DIY сейчас показывают хорошую тенденцию роста, Automotive, Hi-Tech, Fashion — пока очень осторожны. Устойчивый прогнозируемый рост ожидается у направлений Pharma & Healthcare, Industrial, Food, Agricultural. Пока сложно дать общий прогноз по объемам на 2021 год, но ожидания наших экспертов на этот счет довольно оптимистичны», — подчеркивает эксперт.

Руководитель регионального офиса b2b-компании Алексей Биляк считает, что вопрос переезда изучен не до конца. По его мнению, переезд, если он и состоится, займет около пяти лет. В финансовом блоке правительства Петербурга не ответили на вопрос о налоговых потерях города в случае ухода операторов и экспедиторов в область.

По словам господина Биляка, освободившаяся территория находится рядом с центром города, что означает, что есть возможность застройки действительно крупным жилым массивом премиум-класса, но на текущий момент речь идет о переезде не всех организаций, находящихся на территории морского порта, а лишь части. Таким образом, продолжает эксперт, жилье будет соседствовать с котельными, кокегарками или морскими корпусами.

Усть-Луга расположена в 200 км от города, вокруг нет развитой инфраструктуры для жизни, поэтому найдется мало желающих переезжать туда на постоянное место жительства, считает руководитель группы системного анализа мобильности центра компетенций в области моделирования транспортных потоков и транспортного планирования Всеволод Морозов. Население нового жилого квартала в Петербурге может достичь 200 тыс. человек, что осложнит транспортную ситуацию в городе, заключает он.

Эффективность в деталях

За два года работы регионального центра компетенций в сфере производительности труда количество участников выросло до 85 предприятий, более трети из них завершили оптимизацию производственных потоков, что должно повысить прибыльность их бизнеса. В планах центра — нарастить количество участников программы до 455 компаний.

ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА

Региональный проект нацелен на повышение производительности труда, развитие культуры непрерывных улучшений и обучение бережным технологиям. Национальный проект направлен на формирование единой экосистемы, которая позволит предприятиям-участникам свести производственные издержки к минимуму и значительно повысить уровень производительности труда. Национальный проект «Производительность труда» был утвержден майским указом президента Владимира Путина в 2018 году и призван создать условия для ежегодного прироста производительности труда в стране на 5% к 2024 году.

К системным мерам нацпроекта относятся финансовое стимулирование развития предприятий, создание системы подготовки управленческих кадров, преодоление административных барьеров, снижение регуляторной нагрузки, экспортная поддержка и развитие международно-

го сотрудничества. Кроме этого, предусмотрена адресная поддержка предприятий: квалифицированная помощь экспертов по устранению неэффективности производственного процесса на предприятиях-участниках, обучение сотрудников методам повышения производительности труда и инструментам бережливого производства, создание производственных потоков-образцов. Участие в нацпроекте бесплатно для предприятий. Ежегодный прирост производительности труда после участия в проекте составляет 5%, уточняют в центре. Среди преимуществ участия возможность получения льготных займов от фондов РФ под 1% сроком до 5 лет, поддержка выхода на экспорт и участие в акселерационных программах, обучение и стажировка управленческих кадров по программе «Лидеры производительности», безвозмездная помощь экспертов производственного процесса на предприятии и обучение инструментам бережливого производства, выявление резерва роста производительности труда,

снижение уровня потерь и увеличение прибыли в результате.

Ключевыми критериями для участия в программе является отношение предприятия к отрасли обрабатывающего производства, сельского хозяйства, транспорта, строительства или торговли, при этом доля участия иностранного юрлица в капитале не должна превышать 50%, а выручка составлять как минимум 400 млн рублей (в общем налоговом режиме).

В 2019 году в Петербурге на базе Агентства по развитию человеческого капитала был создан Региональный центр компетенций в сфере производительности труда (РЦК).

Среди примеров работы РЦК — исследование о минимизации затрат компаний на транспортировку. Так, центр проанализировал опыт работы 1881 предприятия и определил, что в среднем потери, вызванные лишней транспортировкой, съедают от 4% до 20% рабочего времени. В деньгах это составляет от 785 тыс. до 47 млн рублей в год.

Региональный центр компетенций в Петербурге проводит обучение инструментам бережливого производства для участников нацпроекта, а также студентов вузов и работающей молодежи
Фото Александра Корякова





Промышленники предлагают снизить порог годовой выручки в 2–4 раза, до 100–200 млн рублей, для вхождения в образовательную программу нацпроекта
 Фото Александра Корякова

Так, на одном из производств, участвующих в национальном проекте, стояла задача увеличения объема выпускаемой продукции в связи с возросшей потребностью рынка. Эксперты выявили, что удаленность фасовочной машины от основного производства приводила к дополнительной укладке и транспортировке продукции в коробки, а производительность фасовочной машины была ниже производительности конвейера, что приводило к излишней транспортировке и размещению полуфабрикатов на складе временного хранения. Для решения проблемы удаленности фасовочной машины разработали и внедрили оптимальную схему размещения оборудования. Конвейерную линию доработали: изготовили ножи для разделения продукции и лоток для автоматического схода продукции с ленты в приемный бункер. Затраты на доработку конвейера и перенос оборудования составили 54 тыс. рублей, что почти в 15 раз дешевле покупки нового конвейера. В результате снижение времени протекания процесса уменьшилось на 79%, а объем незавершенного производства снизился на 25%. Все в сумме дало высвобождение 1,6 млн оборотных средств.

ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ

По словам главы Ирины Голубцовой, на данный момент национальный проект «Производительность труда» демонстрирует стабильные показатели. Так, с 2019 года в него вступили уже 85 предприятий Петербурга, на 23 из них завершены пилотные проекты по оптимизации производственных потоков. Реализация проекта в Санкт-Петербурге внесла вклад в увеличение индекса промышленного производства в первой половине 2021 года, подчеркивает она. С января по июнь в обрабатывающей сфере он вырос на 7,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По итогам первых шести месяцев 2021 года на предприятиях-участниках национального проекта время протекания процесса в среднем снизилось на 39%, а незавершенное производство уменьшилось на 36%. При этом выработка выросла на 31%. Большинство участников (более 80%) национального проекта — предприятия обрабатывающей отрасли. Количество участников проекта постоянно растет: в него вступили как крупнейшие промышленные заводы города, так и представители пищевого производства, строительной отрасли, фармацевтики и логистики.

В результате реализации нацпроекта предприятия развиваются, создаются новые рабочие места и, соответственно, увеличивается количество налоговых отчислений в бюджет Петербурга.

Стержнем работы проекта является финансирование, признается госпожа Голубцова. Для того чтобы проект мог принять больше участников, в Петербурге его финансирование было увеличено. Так, в 2021 году оно составило 173,9 млн рублей. Для сравнения, в 2020 году на эти цели было выделено 91,7 млн рублей. Субсидии позволяют увеличить число участников до 107 предприятий уже к концу 2021 года.

РАЗВИТИЕ ПРОЕКТА

Цель РЦК — вовлечь в проект к 2024 году 455 предприятий, говорит Ирина Голубцова. Ожидается, что до конца года в РЦК вступят 49 предприятий города, заявляли в начале года в комитете по труду и занятости. Для этого центр намерен расширить команду экспертов (сейчас в ней шесть человек). «Обязательно продолжится обучение инструментам бережливого производства как сотрудников предприятий — участников национального проекта, так и региональных команд, студентов вузов Петербурга, работающей молодежи. Только сотрудников предприятий к 2024 году

ВОЙТИ В ПРОЕКТ МОГУТ ПРЕДПРИЯТИЯ ИЗ ОТРАСЛЕЙ ОБРАБАТЫВАЮЩЕГО ПРОИЗВОДСТВА, СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА, ТРАНСПОРТА, СТРОИТЕЛЬСТВА ИЛИ ТОРГОВЛИ

СТИМУЛЫ

Всякий проект рано или поздно встречает на пути реализации определенные трудности. Так, в Петербурге все больше промышленников стремятся воспользоваться преференциями национального проекта, однако не могут этого сделать. Дело в том, что порог вхождения составляет 400 млн рублей годовой выручки, а такова она далеко не у всех желающих. По мнению топ-менеджеров промышленных предприятий, если порог будет снижен, то добиться выполнения поставленной задачи — привлечь к участию в национальном проекте к 2024 году 455 промышленных предприятий Петербурга — станет значительно легче.

Эксперты полагают, что порог должен быть снижен до 100 млн рублей. Крайне важно развивать предприятия малого и среднего бизнеса, они же сейчас максимально нуждаются в поддержке специалистов. Просьба о снижении порога входа до 200 млн рублей была направлена в администрацию Петербурга. На момент публикации материала изменения не были внесены. Напомним, изначально в национальном проекте предполагалось участие предприятий с годовой выручкой более 800 млн рублей и в начале 2021 года планка уже была снижена.

будет обучено 3854 человека. Будет увеличено количество внутренних тренеров на предприятиях. К первому кварталу 2022 года их будет уже 82», — рассказывает о планах глава РЦК.

В перспективе будет развернута офисная фабрика процессов — учебная площадка, имитирующая процесс согласования договоров. Она необходима для того, чтобы участникам национального проекта было понятно, сколько потерь кроется в информационных потоках предприятия. До завершения национального проекта осталось чуть больше двух лет, поэтому предприятиям стоит поспешить и подать заявку на участие, призывают в РЦК. «Это уникальная возможность стать частью экосистемы бережливого производства, повысить свою эффективность и получить доступ ко многим перспективным инструментам и технологиям», — подчеркивает госпожа Голубцова.

Последние 30 лет экономика Петербурга динамично развивалась. Во многом этому способствовал рост промышленных производств — вклад данного комплекса в формирование доходной части бюджетов всех уровней по сравнению с другими секторами экономики города традиционно является наибольшим, заключает эксперт.

Неналоговые методы поддержки

Проект ускоренного развития малого и среднего предпринимательства (МСП) рассчитан на действующих предпринимателей, и его основная цель — содействовать росту компаний и их доходов посредством специальных обучающих программ властей и институтов поддержки. Несмотря на сохраняющуюся тенденцию сокращения числа МСП в регионе, обороты предприятий в 2021 году показывают рост как по сравнению с низкой базой 2020 года, так и с допандемийными показателями.



Согласно статистическим данным, количество МСП в Петербурге сократилось на 2% по сравнению с сентябрем 2020 года и почти на 3% по сравнению с началом осени 2019 года, в то время как их оборот превысил 1 трлн рублей
Фото Евгения Павленко

АРТЕМ КИРСАНОВ

К 2024 году численность занятых в сфере МСП, включая индивидуальных предпринимателей, составит не менее 25 млн человек, в том числе за счет поддержки, оказанной субъектам МСП в рамках федерального проекта «Акселерация субъектов МСП» и увеличения числа субъектов МСП, получивших поддержку, до 2,8 млн единиц к 2024 году, следует из целевых показателей. К 2024 году доля экспортеров, являющихся субъектами МСП, включая индивидуальных предпринимателей, в общем объеме несырьевого экспорта составит 10% (или 15,4 тыс. единиц) за счет увеличения количества субъектов МСП, выведенных на экспорт при поддержке агентств.

В мае 2021 года власти Петербурга утвердили новую политику развития предприниматель-

ства до 2025 года. В комитете по промышленной политике, инновациям и торговле Санкт-Петербурга считают, что в ней поставлены «амбициозные цели», превосходящие показатели национального проекта. «Ближайшими результатами политики в сфере малого и среднего предпринимательства мы видим рост занятых в малом бизнесе на 16 тыс. человек ежегодно. К 2025 году малый и средний бизнес будет обеспечивать занятость 1,7 млн человек», — приводят данные в комитете.

УЧЕТ ОРГАНИЗАЦИЙ

Согласно данным Единого реестра субъектов малого и среднего предпринимательства, по состоянию на 10.09.2021 в Петербурге зарегистрировано 341 тыс. МСП, из них основную долю занимают микропредприятия — 324 тыс. (95%),

малые предприятия — 15,7 тыс. (4,61%), средние предприятия — 1,4 тыс. (0,4%). Это почти на 2% меньше, чем в сентябре 2020 года, и почти на 3% меньше, чем в сентябре 2019 года. Общее количество субъектов МСП в сравнении с данными на февраль 2020 года (до начала пандемии) сократилось на 19,3 тыс. единиц.

На численность предпринимателей влияет ряд факторов: перепрофилирование деятельности, увеличение численности сотрудников компании, закрытие бизнеса по личным причинам, ухудшение экономической ситуации, говорят в комитете. Снижение количества субъектов МСП в ведомстве также связывают с актуализацией реестра МСП, которую ФНС проводит ежегодно, исключая из списка предприятия, которые длительное время не сдают налоговую отчетность или сдают «нулевую» отчетность.

По словам основателя интернет-сервиса управления торговлей и складом Аскара Рахимбердиева, до 80% предприятий МСП в Петербурге работают в сфере торговли, ресторанов, кафе, парикмахерских и других услуг, еще около 12% — занимаются производством и строительством. По его мнению, речь не идет о сокращении количества субъектов бизнеса — скорее всего, на статистике отразился переход совсем небольших предпринимателей в статус самозанятых. Он напоминает, что обороты МСП растут и уже превысили допандемийные показатели. За шесть месяцев 2021 года оборот МСП в Петербурге составил 1,1 трлн рублей, что на 30% превышает аналогичный период прошлого года, но также превосходит показатели 2019 года, когда полугодовой оборот приблизился к 946,7 млрд рублей. Как указывает господин Рахимбердиев, в городе активно восстанавливается туристическая сфера, которая тянет за собой общепит, торговлю и услуги.

ИНСТРУМЕНТЫ РАЗВИТИЯ

В 2020 году в Петербурге в рамках реализации национального проекта МСП центр «Мой бизнес» предоставил 47 тыс. услуг более чем 19 тыс. субъектов, приводят данные в комитете. В прошлом году объем экспорта, поддержанного услугами центра,

вакансий, интернет-рекламе, онлайн-бухгалтерии, системе управления и автоматизации отношений с клиентами. «Основным сервисом для компаний сферы услуг станет доступ к „тепловым картам“ — информации о населении, трафике, сети продаж, конкурентах и отзывах жителей для наиболее подходящей локации бизнес-проекта. Также компаниям будет предоставлен доступ к технологическим запросам 350 системообразующих организаций города. Благодаря этому сервису компании смогут стать поставщиками крупнейших предприятий города», — поясняет в ведомстве.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Компаниям сегмента МСП непросто накопить денежную подушку безопасности, поэтому они первыми пострадали от экономического кризиса, который повлекла за собой пандемия. «Существующие меры поддержки по отсрочке выплаты налогов на период пандемии и локдауна не стали эффективным способом решения проблем малого бизнеса. После завершения периода отсрочки компании вынуждены пускать средства не только на погашение текущих налоговых начислений, но и покрывать накопившийся за время

принимательства являются высокий уровень налогообложения, в частности в области начислений на фонд заработной платы и на прибыль, а также дефицит квалифицированных кадров на рынке труда. По ее мнению, информационная поддержка малого бизнеса недостаточна: руководители компаний часто узнают о нововведениях в момент проверки по факту выявленных нарушений. «Часто получить консультацию по каким-либо новым требованиям невозможно даже у самих проверяющих органов. Бесплатное обучение по взаимодействию с государством, доступным льготам и изменениям законодательства могли бы помочь малому бизнесу чувствовать себя увереннее и работать эффективнее», — отмечает эксперт. Действенными мерами помощи она называет снижение налога на фонд заработной платы, что может улучшить положение предприятий и вывести оплату труда из «серой» зоны.

Господин Фролов отмечает необходимость совершенствования патентной системы налогообложения за счет увеличения видов предпринимательской деятельности, которым разрешается применять новую налоговую систему. Кроме того, для индивидуальных предпринимателей должна быть создана законодательная возможность перехода на нее в любое время календарного года, считает он. Помимо финпомощи, которая была оказана во время пандемии, требуется задуматься о стратегических мерах поддержки, подчеркивает он, например увеличивать государственную поддержку НИОКР в виде грантов для малых инновационных компаний.

Многие бизнесмены приводят в качестве барьера развития МСП другие причины: низкую покупательскую способность, высокие арендные ставки и стоимость кредитов, а также инфляцию. Кроме этого, сохраняется давление контролирующих органов.

Президент одного из фондов развития самоуправления Кирилл Страхов подходит к вопросу развития МСП с политической точки зрения: по его мнению, требуется заинтересовать муниципалитеты в росте местной экономики, то есть вернуться к налоговому принципу наполнения муниципальных бюджетов. В таком случае именно от эффективного содействия развитию малого бизнеса на территории муниципалитета будет зависеть бюджет образования, объясняет он.

МНОГИЕ БИЗНЕСМЕНЫ НАЗЫВАЮТ БАРЬЕРАМИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ МСП НИЗКУЮ ПОКУПАТЕЛЬСКУЮ СПОСОБНОСТЬ, ВЫСОКИЕ АРЕНДНЫЕ СТАВКИ И СТОИМОСТЬ КРЕДИТОВ, А ТАКЖЕ ИНФЛЯЦИЮ И ДАВЛЕНИЕ КОНТРОЛИРУЮЩИХ ОРГАНОВ

составил около \$28,8 млн, общее количество получателей поддержки составило 462 субъекта МСП, количество оказанных услуг — 998 единиц.

Фондом кредитования предоставлена поддержка субъектов МСП по двум программам: льготные микрозаймы и поручительства по кредитам МСП. В 2020 году Фонд кредитования предоставил 730 микрозаймов субъектам МСП на сумму 2,6 млрд рублей, объем финансовой поддержки, оказанной субъектам МСП, при поддержке региональными гарантийными организациями составил 12,2 млрд рублей. Также проведены обучающие семинары, тренинги, конференции, сессии, форумы, фестивали, тестирования по различным вопросам предпринимательства — более 100 мероприятий.

Другой новой мерой поддержки, стартовавшей в 2021 году, стало предоставление финансовых ресурсов начинающим предпринимателям — тем, кто зарегистрировал бизнес не ранее двух месяцев на день обращения и не позднее 12 месяцев. Льготные займы до 5 млн рублей выдаются сроком до 36 месяцев под процентную ставку, равную 5% годовых, если в залог будет представлен объект недвижимого имущества, и до 1 млн рублей, если в качестве залога будет транспорт или спецтехника.

Для действующих предпринимателей в 2021 году запущен акселератор. Программа позволяет предпринимателям пройти обучение, получить бесплатный доступ к сервисам по размещению

пандемии долг», — оценивает предоставляемые государством меры поддержки совладелица торгово-строительной компании Оксана Смущенко. Хотя, по мнению основателя петербургской компании робототехники Павла Фролова, именно кредиты на зарплату сотрудников и отсрочка по уплате налогов позволили его предприятию сохранить и даже расширить команду.

Госпожа Смущенко считает, что существенными барьерами на пути развития малого пред-



В 2021 году для предпринимателей запущен акселератор, с помощью которого они могут получить бесплатный доступ к сервисам по размещению вакансий, интернет-рекламе, онлайн-бухгалтерии, системе управления и автоматизации отношений с клиентами

Фото Александра Корякова

Профессиональный доход казны

Специальный налоговый режим, стартовавший в Петербурге в 2020 году, уже к сентябрю 2021 года привлек более 200 тыс. физлиц и индивидуальных предпринимателей. При этом поступления по налогу на профессиональный доход в бюджет выросли почти десятикратно и по итогам девяти месяцев составляют более 1 млрд рублей. Власти ожидают большой приток работников в сфере МСП именно за счет самозанятых граждан.

АРТЕМ КИРСАНОВ

Проект создания благоприятных условий для осуществления деятельности самозанятыми гражданами направлен на распространение всех имеющихся мер государственной поддержки на эту категорию граждан, отмечается на портале Смольного. В том числе самозанятым предоставляется расширенный спектр образовательных услуг через подведомственный комитету Центр поддержки предпринимательства, предоставление микрозаймов через Фонд содействия кредитованию, а также предоставление имущественной поддержки. Главная целевая аудитория проекта — это граждане, чьи трудовые отношения до настоящего времени не были зарегистрированы (иными словами, находящиеся в «теневом» сегменте экономики), безработные и молодежь. Самозанятость — это экспериментальный режим, рассчитанный на 10 лет, имеющий ограничения по наемному труду и предельному годовому доходу в 2,4 млн рублей.

В 2020 году общая сумма поступлений по налогу на профессиональный доход от самозанятых составила 165,1 млн рублей, а по состоянию на 1 сентября 2021 года от них в бюджет поступило более 1 млрд рублей, в том числе 658,5 млн рублей — в консолидированный бюджет Петербурга, приводят данные в комитете по промышленной политике, инновациям и торговле.

ПОКАЗАТЕЛЬНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ

По количеству самозанятых Петербург занимает третье место после Москвы и Московской области. За август число самозанятых в Петербурге выросло на 13,4 тыс. человек, в среднем регистрируется 431 человек в день, приводит данные бизнес-консультант Мария Татаринцева.

Показатели Петербурга в сегменте ИП и самозанятых выделяются на фоне федеральной статистики. Так, численность действующих ИП в России выросла с 3,27 млн в октябре 2020 года до 3,4 млн в октябре 2021 года (+4%). Петербург оказался в числе немногочисленных субъектов Феде-

рации, где динамика роста числа ИП с середины октября 2020 года по октябрь 2021 года составляет почти 12% (146,1 тыс. и 163,4 тыс. единиц соответственно), говорится в материалах ФНС.

Согласно данным ведомства, основную массу самозанятых формируют репетиторы, помощники по дому (уборка, ведение хозяйства), а также няни и сиделки.

Существует несколько причин стать самозанятым, считает госпожа Татаринцева. Во-первых, так проще получить заказ: большинство агрегаторов предлагают работать только при наличии этого статуса, то есть таксисты, курьеры, мастера на час могут гарантировать себе заказы, зарегистрировав статус. В свою очередь, клиентам-юристам выгодно работать именно с самозанятыми аутсорсерами и фрилансерами, потому что за них не нужно платить налоги и взносы. Во-вторых, вести бизнес в этом статусе дешевле. «Предпринимателям-одиночкам выгоднее стать плательщиком налога на профдоход, а не ИП на другом налоговом режиме: не нужно платить обязатель-



Основную массу самозанятых формируют репетиторы, помощники по дому, а также няни и сиделки
Фото Евгения Павленко



В Петербурге намного динамичнее, чем в целом по России, растет количество налогоплательщиков, вставших на учет как получатели профессионального дохода

Фото Евгения Павленко

ные платежи, например страховые взносы, нет необходимости использовать кассу, не нужно вести бухучет, сдавать отчетность, нанимать бухгалтера, открывать расчетный счет. Деньги при этом можно получать как и раньше — наличными или переводом на карту, оформляя чек в приложении ФНС», — поясняет эксперт. В-третьих, у многих предпринимателей появилось желание легализоваться: самозанятость позволяет получить справку о доходах, чтобы взять кредит и оформить ипотеку, открыто рекламировать свои услуги, сотрудничать с контрагентами и не опасаться штрафов и проблем. В-четвертых, статус позволяет претендовать на господдержку: для самозанятых доступны гранты, субсидии, участие в различных мероприятиях, что дает возможность развивать бизнес и получать средства из бюджета.

По мнению партнера международной юридической фирмы Михаила Германа, эксперимент по запуску института самозанятых в России можно считать успешным. Это обусловлено простотой регистрации, которая занимает не более пяти минут на сайте ФНС в личном кабинете и не требует представления каких-либо документов для регистрации. Кроме того, успешность проекта обусловлена и тем, что самозанятые не представляют налоговую отчетность, а начисление налога происходит автоматически с каждого поступающего платежа. Также за популярность налогового режима говорит и ставка по налогу. Самозанятые уплачивают единую сумму с платежа в зависимости от того, от кого поступил соответствующий доход, а именно: с доходов, полученных от юридических лиц, — 6%, с доходов, полученных от физических лиц, — 4%. То есть в данном случае ставки налоговых платежей для самозанятых и ИП, применяющих данный режим, существенно ниже ставок, применяемых на режимах самих индивидуальных предпринимателей: «Доход минус расход», где ставка 15%, или «Доходы», где ставка — 6%, но без разбивки на источник поступления. Патентный вариант налогообложения тоже не представляется привле-

кательным из-за его дороговизны, а также того обстоятельства, что патент приобретается сразу, но не гарантирует самокупаемости. Следует отметить и простоту работы с кассовыми чеками для самозанятых: их можно оформлять в режиме онлайн в приложении.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА

Возможность получения финансовой поддержки со стороны властей появилась у самозанятых только в 2021 году, еще в прошлом году данные меры отсутствовали, отмечают в комитете. Начиная с 2021 года самозанятые могут получить до 500 тыс. рублей по ставке 3% годовых на срок до 24 месяцев. Самозанятому может быть предоставлен беспроцентный период три месяца. Однако

стажа. Кроме этого, предполагает эксперт, лимит годового дохода будет увеличен. Он уверен, что требуется расширить сферы экономической деятельности, где допускается регистрация самозанятых (пока это сфера услуг, а также небольшие ручные производства).

Сейчас обсуждается возможность развития государственных кредитных программ для самозанятых на развитие бизнеса, поскольку их стали рассматривать как бизнес-инкубатор, рассказывает господин Герман. Он отмечает, что обсуждается доступ самозанятых на электронные торговые площадки для заключения как государственных контрактов, так и контрактов, заключаемых в порядке, установленном Федеральным законом № 223. Эти инициативы свидетельству-

С 2021 ГОДА САМОЗАНЯТЫЕ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ФИНАНСОВУЮ ПОДДЕРЖКУ ОТ ГОСФОНДОВ: ИМ ДОСТУПНЫ ЗАЙМЫ ДО 500 ТЫС. РУБЛЕЙ

для получения займа необходимо предоставить ликвидный залог. Самозанятых, воспользовавшихся подобной мерой, пока не зафиксировано.

Кроме этого, для самозанятых граждан оказываются следующие услуги: продвижение продукции или услуг самозанятых в интернете, работа с рекламными кабинетами, разработка презентационных материалов, содействие в размещении услуг на электронных торговых площадках, обеспечение прохождения тестирования, направленного на выявление профессиональных predispositions участников налогового режима, проведение обучающих программ.

По мнению господина Германа, перспективы развития института самозанятых связаны с расширением режима на территорию всей России и стран ЕАЭС, при одновременном решении вопросов о пенсионном обеспечении, а также учета

ют о наличии заинтересованности в развитии данного института не только у самих граждан, но и у государства, утверждает он.

Глава интернет-сервиса b2b Павел Шинкаренко считает режим самозанятости полезным для страны и для популяризации проектной занятости. Находясь в правовом поле, имея легальные доходы, человек может не контактировать с бюрократией государства, а тратить время на зарабатывание денег своим трудом, все остальное автоматизировано и сводится к нажатию одной кнопки, аргументирует он.

Рынок труда меняется, во многом из-за людей моложе 35 лет, потому что они положительно оценивают проектную работу, говорит господин Шинкаренко. «Таких людей все сложнее удерживать в офисе, особенно после пандемии», — добавляет он.

