

4 → Табачные гиганты Rothmans International Tobacco, Philip Morris Int. и Japan Tobacco взяли под контроль местные фабрики по производству сигарет. Следом начали подтягиваться западные производители продуктов. Промышленный сектор Петербурга следовал общероссийской тенденции: более половины иностранных инвестиций приходились на пищевку. К 2005 году эта отрасль обогнала некогда городского лидера — сектор машиностроения.

Примерно к 2007 году благодаря увеличившимся государственным и корпоративным заказам машиностроители добились паритета с пищевой отраслью. Мощную поддержку от государства получили и предприятия ВПК. Все это стало возможным после того, как в России была сформулирована стратегия развития страны на несколько десятилетий вперед и начало происходить укрупнение госкорпораций и холдингов.

ПОЛИТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ Позитивные изменения в экономике стали заметны после сентября 2003 года, когда победу на досрочных губернаторских выборах одержала Валентина Матвиенко. Большое число петербургских чиновников и бизнесменов, перебравшихся в начале нулевых Москву и занявших топовые позиции в госкорпорациях и политическом истеблишменте, словом и делом стали помогать Петербургу.

«При Валентине Матвиенко в городе начал формироваться фармацевтический и другие кластеры. Для городской экономики и промышленности госпожа Матвиенко сделала очень много. Достаточно сказать, что на момент ее избрания доходная часть го-

родского бюджета составляла около 75 млрд рублей, после ее ухода — 357 млрд рублей», — продолжает Сергей Федоров.

В городе все активнее восстанавливаются экономика и промышленность. Все это происходит в обычном будничном ритме, похожем на рутину. Открытие зарубежного представительства или предприятия уже не становится причиной для праздника и бравурных речей представителей власти. Господдержка, крупные заказы отечественных гигантов делают жизнь бизнеса стабильной и предсказуемой.

Именно в этот момент получают широкую известность в стране петербургские бренды: «ВКонтакте», мобильный оператор «Мегафон», крупные торговые сети «О'Кей», «Лента», «Карусель» и «Пятерочка». Теперь Петербург становится лидером по числу качественных торговых площадей. Однако несмотря на широкую известность этих компаний, их общая доля в городской экономике незначительна.

Настоящая сенсация произошла в 2007 году, когда в городе открылся завод «Тойота». Власти объявляют о начале создания автомобильного кластера с планами открытия еще четырех заводов с общей максимальной мощностью выпуска 1 млн автомобилей в год. Следом открывают свои производства «Ниссан» и «Дженерал Моторс». В 2010 году в Петербург приходит «Хендэ». Теперь главная задача властей — увеличить локализацию производств. Дальше всего в этом вопросе пошел корейский концерн. В 2021 году предприятие начало выпуск собственных двигателей.

Впрочем, «Невский Детройт» не получился. Пятый производитель так и не пришел, а после кризиса 2008 года с рынка ушел и американский производитель. Хотя до недавнего времени автомобильная отрасль играла заметную роль в городской экономике, выпуская почти 380 тыс. автомобилей ежегодно.

«На экономическое развитие нашего города оказал влияние ряд разных факторов. В первую очередь — реализация многих инфраструктурных проектов, в том числе проводимых на основании государственно-частного партнерства. Еще хороший пример — переезд компании «Газпром» в Санкт-Петербург», — говорит бизнес-омбудсмен Петербурга Александр Абрисимов.

Сергей Терентьев, директор департамента недвижимости группы ЦДС, добавляет: «За последние 10–15 лет все большую роль в экономике города стала играть строительная отрасль. Сейчас она сформировала и формирует новый современный облик Петербурга и при этом является одним из главных инвесторов в развитие социальной инфраструктуры. Город растет, строится и расширяется. За счет этого растет и экономика Петербурга».

НОВЫЕ РЕАЛИИ Для Санкт-Петербурга одним из самых амбициозных экономических проектов последнего времени является также развитие туристической индустрии в городе. «Рост туристического сектора мы наблюдаем с трехсотлетия Санкт-Петербурга — с 2003 года. В эту отрасль вложили очень много сил, энергии и средств. Даже сейчас, несмотря на падение международного туризма, мы наблюдаем рост внутреннего

ЗАЛИТЬ ПОЛНЫЙ БАК В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ В ПЕТЕРБУРГЕ НАСЧИТЫВАЕТСЯ ОКОЛО 600 АЗС: ИХ ЧИСЛО С НАЧАЛА ДЕВЯНОСТЫХ ВЫРОСЛО КАК МИНИМУМ В ПЯТЬ РАЗ. КОРРЕСПОНДЕНТ BUSINESS GUIDE МАРИНА КОВАЛЕВА РАЗБИРАЛАСЬ, ЗА СЧЕТ ЧЕГО В БУДУЩЕМ АЗС СМОГУТ КОНКУРИРОВАТЬ ЗА ПОТРЕБИТЕЛЯ.

На протяжении последних 30 лет топливная индустрия в Петербурге развивалась динамично. «По разным оценкам, количество АЗС выросло в 5–9 раз от стартового числа в 120 заправок в 1990 году», — говорит Дмитрий Подгайный, коммерческий директор ООО «Гарвекс».

По данным Росстата и собственным подсчетам ассоциации «Надежный партнер», сейчас в городе насчитывается 581 АЗС. «Из них 11 многотопливных заправочных комплексов, 11 АГНКС, 82 АГЗС и 37 электрозаправок», — уточняет Дмитрий Гусев, заместитель председателя наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер».

Дмитрий Марков, начальник отдела торговых операций ООО «ПТЦ», автор стратегий автоследования, уточняет, что петербургский рынок АЗС в последние годы консолидировался в пользу крупных российских ВИНК. «Активно продавали станции игроки с иностранным капиталом и небольшие местные сети заправок», — уточняет он. При этом основными игроками в настоящее время являются ЛУКОЙЛ (доля 31%), «Роснефть» (27%), «Газпром нефть» (16%), «Татнефть» (14%).

Господин Марков полагает, что количество АЗС в Петербурге достаточное, рынок насыщен. «Вероятно, число заправочных станций в ближайшие годы сохранится на текущем уровне. Основные игроки будут конкурировать за счет уровня сервиса, качества топлива, предоставления дополнительных сопутствующих услуг, программ лояльности», — предполагает эксперт.

Господин Гусев, в свою очередь, указывает, что рассчитывать необходимое для Петербурга количество АЗС не представляется возможными. «В России отсутствует как методика расчета необходимости автозаправочных станций, так и планирование развития АЗС — так называемая Генеральная схема размещения объектов топливообеспечения. Соответственно, все развитие отдано в руки компаний — операторов АЗС. Если они считают необходимым, то строят дополнительные станции», — объясня-

ет он. Однако, по его словам, практика последних лет не только в Петербурге, но и во многих крупных городах показывает, что новая АЗС не привлекает новых клиентов, а лишь перераспределяет автолюбителей с существующих объектов. «Это косвенно подтверждает факт того, что рынок насыщен данными инфраструктурными объектами, и дополнительных не требуется», — уверен он.

Господин Подгайный, напротив, считает, что предел еще не достигнут. «Перспективы развития данного направления зависят от множества факторов: количества населения, а следовательно, и среднего числа автомобилей, уровня покупательной способности, трендов в сфере экологического законодательства и прочее», — заключает он.

ПОДДАТЬ ГАЗУ Александр Багрецов, старший руководитель проектов направления «Оценка и финансовый консалтинг» группы компаний SRG, напоминает, что в 2022 году в Петербурге стартовала транспортная реформа, в рамках которой реализуется переход автобусов на сжиженный природный газ (СПГ). «На сегодняшний день в городе функционирует уже более 1000 транспортных средств на новом виде топлива. Это в своем роде уникальный случай — ранее ни в одном регионе России не было такого количества автобусов на СПГ. Несмотря на растущую потребность (городу необходимо около 100 заправок), сейчас наблюдается нехватка заправочных станций СПГ», — уверен эксперт. По его словам, перевозчики выходят из положения с помощью предоставления собственной мобильной инфраструктуры. «Однако, кроме автобусов, на газ планируется переводить коммунальную технику, растет и использование газа на личных авто. Планируется, что к 2025 году количество станций возрастет до 28, чего явно недостаточно», — подчеркивает эксперт.

Господин Гусев также отмечает, что потенциал для роста сегодня составляют АГНКС — заправка КПГ (ком-

примированным природным газом), КриоАЗС — заправка сжиженным природным газом, электрозаправки, частично существует необходимость дополнительных объектов в части заправки СУГ (сжиженным природным газом пропаном и бутаном).

Даниил Макашкин, руководитель центра автобизнеса Северо-Западного филиала банка «Открытие», также с сожалением констатирует, что в настоящий момент электрозаправки пока повторяют судьбу заправок газомоторным топливом, оказавшись в том же замкнутом круге. «Отсутствие разветвленной инфраструктуры по подзарядке электромобилей не только в городе, но и в Ленинградской области, и в других регионах страны, куда часто выезжают на своих машинах петербуржцы, серьезно угнетает спрос на электромобили. А отсутствие серьезного роста продаж электромобилей заставляет потенциальных инвесторов отказаться от вложений в создание сетей зарядных станций», — рассуждает он.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ По словам Дмитрия Гусева, отличий топливного рынка России от западного несколько. «Во-первых, оптовый и розничный рынки не коррелируют между собой. В России оптовая цена и розничная не связаны: опт работает в рыночной парадигме, розница — таргетируется по инфляции. Соответственно, в отличие от западного рынка, российский розничный рынок не предусматривает гарантию окупаемости и прибыли, что мешает развитию конкуренции», — рассуждает эксперт. Во-вторых, на Западе существует тенденция приобретения сетей АЗС не нефтяными компаниями, а операторами магазинов с целью создания так называемых «точек притяжения» для клиентов. «У нас такая тенденция отсутствует», — замечает он.

Дмитрий Марков обращает внимание, что по качеству бензина крупные российские сети АЗС не уступают европейским. При этом в западных странах

туризма», — говорит Алексей Биляк, руководитель торгово-производственной компании ЦКТ в Санкт-Петербурге.

По информации комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга суммарный доход от гостей, которые посетили Северную столицу в только в 2022 году, составил 366 млрд рублей. Отраслевые эксперты указывают, что отрасль генерирует около 400 тыс. рабочих мест, что может считаться одним из высоких показателей занятости в городской экономике. Однако данные «Петростата» свидетельствуют о ежегодном росте только промышленного производства. Исключением может считаться кризисный 2009 год. Даже пандемийный 2021 год промышленность наращивала производство, когда другие отрасли демонстрировали спад.

Как говорит Александр Ходачек, по истечении тридцати лет капитализма в России Петербург остается крупным промышленным центром страны и является крупным разработчиком и производителем электротехнической продукции, лидером в судостроительной отрасли, приборостроении, пищевой и перерабатывающей промышленности и пока еще машиностроении. Сейчас промышленность города насчитывает примерно 700 компаний и 17 тыс. малых предприятий. Это больше, чем работало в Ленинграде.

Александр Кравцов, управляющий партнер Fizika Development, резюмирует: «Главное достижение современной экономической модели, на мой взгляд, — создание свободного рынка и прозрачной системы налогообложения, благодаря чему каждый предприниматель может достичь успеха на своем поприще». ■

топливо может отличаться в силу применяемых к двигателям экологических стандартов. «Есть небольшое отличие по ассортименту товаров: за рубежом, как правило, разрешено продавать алкоголь на заправках», — добавляет он.

По словам Владимира Чернова, аналитика Freedom Finance Global, на Западе стоимость бензина и ДТ значительно выше, чем в РФ. «На сегодняшний день стоимость бензина Аи-98 в США составляет примерно \$1,2 за литр, что при конвертации в рубли будет означать 92 рубля. В России стоимость бензина той же марки будет почти на 30% ниже. Также и с ДТ: в РФ сейчас литр стоит 63,2 рубля, а в США в пересчете на рубли стоимость составит 86 за литр», — уточняет господин Чернов.

Эксперт также напоминает, что в США высвобождают стратегические запасы нефти, чтобы опустить внутренние цены, а в РФ, наоборот, сократили объемы добычи из-за эмбарго и высокого дисконта на российское «черное золото» на экспортных рынках. «С апреля в РФ привяжут НДС для компаний-нефтедобытчиков к дисконту на российскую нефть, от чего ожидается снижение скидки на нее на внешних рынках, на Западе такие маневры пока не практикуются, так как в них нет необходимости», — добавляет он.

Что касается дальнейшего развития АЗС, то, по мнению господина Подгайного, их основной особенностью является поступательное движение в сторону автоматизации. «Это и есть одна из перспектив развития отрасли. Первые АЗС автоматического типа, так называемые безоператорные заправки, появились как раз в Санкт-Петербурге в 2001 году. В условиях пандемии разные отрасли экономики осознали важность бесконтактных технологий. Они экономят время и деньги. С тех пор большое время уделяется обсуждению, развитию и внедрению оборудования с автоматизированными системами выдачи топлива», — констатирует эксперт. ■