**SWOT-анализ транспортного сектора экономики Калининградской области**

|  |  |
| --- | --- |
|  | ***Сильные стороны*** |
|  | Выгодность месторасположения региона с позиций достижения транспортной доступности по показателю обеспечения близости к иностранным производителям (импорт) и потребителям (экспорт) |
|  | Включенность региона в транспортные коридоры. Наличие многочисленных программ и проектов по увеличению степени включенности в транспортные коридоры (международные) |
|  | Возможность круглогодичной навигации и организации морских перевозок через регион, в него и из него |
|  | Разветвленная и плотная, по сравнению с другими субъектами РФ, дорожная сеть. Наличие как восточно-, так и западноевропейского стандартов железнодорожной колеи |
|  | Наличие льготного, по сравнению с другими субъектами РФ, налогового режима (использование режима ОЭЗ) как стимулирование значения объемов перевозимых грузов всеми видами транспорта через территорию Калининградской области  |
|  | Достаточно устойчивый, хотя и незначительными темпами, рост объемов перевозок грузов практически всеми видами транспорта. Рост свидетельствует о транспортной востребованности региона для организации перевозок через него |
|  | Масштабные возможности (в количественном отношении) по организации таможенного оформления грузов, перевозимого всеми видами транспорта через территорию региона |
|  | Наличие в регионе возможностей по организации доставки грузов всеми видами транспорта, в том числе речным (наличие транспортной инфраструктуры) |
|  | Конкурентный уровень тарифов по доставке транзитных грузов в смешанном сообщении (море и авто) |
|  | Интеграционный и внешнеэкономический потенциал региона, а также качественный и количественный уровень экономических, хозяйственных и коммерческих связей по вопросу совместной организации и контроля доставки грузов различными видами транспорта |
|  | ***Слабые стороны*** |
|  | Высокая степень износа объектов транспортной инфраструктуры по большинству видов транспорта (особенно морскому, речному и железнодорожному) |
|  | Уровень тарифов на перевозку грузов, а также сроки погрузочно-разгрузочных работ. Особое значение имеют тарифы на железнодорожном транспорте — как российской стороны, так и стран-партнеров |
|  | Уровень синхронизации и координации деятельности перевозчиков на различных видах транспорта (прежде всего в отношении морского, автотранспорта и железнодорожного) |
|  | Уровень синхронизации и координации деятельности перевозчиков, специализирующихся в рамках одного вида транспорта, по вопросам количественного и экономически обоснованного перераспределения объемов транспортных потоков между ними (проблема: переизбыток объемов и недостаток мощностей у одних, дефицит потоков и переизбыток мощностей у других, прежде всего по морскому транспорту, между региональными перевозчиками и перевозчиками других субъектов) |
|  | Скорость и качество таможенного оформления грузов практически на всех видах транспорта, особенно в определенные периоды времени, характеризующиеся повышением интенсивности входящего и исходящего потоков грузов |
|  | Наличие дополнительных расходов (финансовых или временных либо одновременно тех и других), связанных с необходимостью таможенного оформления грузов при организации доставки через территорию Калининградской области, в нее и из нее. В том числе ввиду отсутствия полной гармонизированности с процедурами и правилами перевозки, используемыми иностранными партнерами |
|  | Наличие визового режима обусловливает возникновение дополнительных финансовых и временных затрат. В этом вопросе значение имеет и уровень стабильности политической обстановки, потенциально влияющий на перспективы развития визовой ситуации в сторону ужесточения и повышения числа формальностей, необходимых для получения виз и соответствующих документов перевозчиками |
|  | Автодорожная сеть, в категории структуры и качества автомобильных дорог, скоростных возможностей и наличия скоростных автомагистралей на значительных участках, качества мостовых переходов (для перевозки значительных объемов грузов в единицу времени) |
|  | Развитие необходимой для качественного предоставления транспортных услуг сопутствующей инфраструктуры и мощностей, в частности складских: по количеству, качеству, скорости реализации складских операций с грузом. Актуально практически для всех видов транспорта, особенно в отношении временного хранения грузов, доставляемых морским транспортом |
|  | Уровень развития транспортной и информационной логистики в целом, включая отсутствие единого информационного пространства для перевозчиков и клиентов, страховых компаний, органов государственного управления и контроля |
|  | ***Угрозы*** |
|  | Ужесточение визовых ограничений с рядом стран, а также введение новых визовых ограничений со странами, с которыми ранее их не было |
|  | Активное развитие и дополнительные вложения финансовых ресурсов в транспортную инфраструктуру стран — конкурентов региона за транспортные потоки (в том числе активное развитие транспортной инфраструктуры субъектов РФ, конкурирующих с Калининградской областью за транспортные потоки) |
|  | Усложнение и ужесточение процедур по прохождению различных видов контроля в рамках пересечения таможенной границы различными видами транспорта |
|  | Разработка принципиально новой законодательной базы, существенная корректировка имеющейся законодательной базы, касающейся организации и регулирования транспортных вопросов, без учета или с недостаточным вниманием к специфике региона, особенностям организации транспортного сообщения в нем |
|  | Глобальный разворот в сторону организации поставок из Азии и Южной Америки |
|  | Введение санкций на импорт товаров из Европы |
|  | Ужесточение порядка ввоза импортного оборудования (в рамках транспортной инфраструктуры, в том числе погрузочно-разгрузочного) и транспортных средств в категории увеличения значений объемов таможенных пошлин, а также введение новых дополнительных статей затрат |
|  | Рост стоимости ресурсов, необходимых для реализации перевозочного процесса на различных видах транспорта (электроэнергия, ГСМ, в том числе стоимость бензина и дизельного топлива, авиатоплива, судового топлива) |
|  | Сокращение объемов финансирования (или отказ в финансировании по ряду программных мероприятий) по региональным программам социально-экономического развития, в рамках стратегических документов, в части вопросов, связанных с транспортным сообщением и транспортной инфраструктурой (наиболее актуален вопрос развития портового хозяйства в регионе как базовый для организации качественных перевозок и с вовлечением других видов транспорта) |
|  | Изменение экономической ситуации в сторону существенного сокращения или ограничения экспортно-импортных потоков и, как следствие, степени необходимости в транспортных услугах, оказываемых региональными перевозчиками |
|  | ***Возможности*** |
|  |  Положительное для региона решение визовых вопросов |
|  | Существенное снижение конкурентоспособности перевозок, предлагаемых странами-конкурентами (например, за счет рост тарифов, введения ограничений, новых регламентов, экономических, политических и иных условий) |
|  | Повышение эффективности процедур в рамках прохождения различных видов контроля в процессе пересечения таможенной границы различными видами транспорта |
|  | Разработка принципиально новой законодательной базы с учетом максимально возможного объема специфических региональных особенностей как в отношении сектора «Транспорт», так и в отношении сбалансированного развития региона в целом |
|  | Сокращение разрыва в вопросе доступности кредитных ресурсов для иностранных и отечественных перевозчиков на различных видах транспорта |
|  | Существенное сокращение разрыва в вопросе доступности лизинговых инструментов для иностранных и отечественных перевозчиков на различных видах транспорта |
|  | Изменение порядка ввоза импортного оборудования (существенное сокращение пошлин и ограничений на ввоз)  |
|  | Существенное сокращение стоимости ресурсов для организации перевозок различными видами транспорта |
|  | Увеличение объемов финансирования по программам, касающимся развития сектора |
|  | Рост объемов экспортно-импортных потоков через региона, в него и из него |

**Наиболее значимые факторы в рамках SWOT-анализа**

**транспортного сектора экономики Калининградской области:**

**ранжированная оценка по результатам анализа работы привлеченных экспертов**

**(База данных экспертов сектора)**

***Сильные стороны***

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **Наличие в регионе возможностей по организации доставки всеми видами транспорта, в том числе речным (наличие транспортной инфраструктуры)** |
| **2** | Масштабные возможности (в количественном отношении) по организации таможенного оформления грузов, доставляемых всеми видами транспорта через территорию региона |
| **3** | Наличие льготного, по сравнению с другими субъектами РФ, налогового режима (использование режима ОЭЗ) как стимулирование значения объемов перевозимых грузов всеми видами транспорта через территорию Калининградской области  |
| **4** | Выгодность месторасположения региона с позиций достижения транспортной доступности по показателю обеспечения близости к иностранным производителям (импорт) и потребителям (экспорт) |
| **5** | Включенность региона в транспортные коридоры. Наличие многочисленных программ и проектов по увеличению степени включенности в транспортные коридоры (международные). |

***Слабые стороны***

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **Уровень тарифов на перевозку грузов, а также сроки погрузочно-разгрузочных работ. Особое значение имеют тарифы на железнодорожном транспорте как российской стороны, так и стран-партнеров** |
| **2** | Скорость и качество таможенного оформления грузов практически на всех видах транспорта, особенно в определенные периоды времени, характеризующиеся повышением интенсивности входящего и исходящего потоков грузов |
| **3** | Качественный уровень транспортной инфраструктуры большинства видов транспорта (особенно морского, речного и железнодорожного) |
| **4** | Наличие дополнительных расходов (финансовых или временных либо одновременно тех и других), связанных с необходимостью таможенного оформления грузов при организации доставки через территорию Калининградской области, в нее и из нее. В вопросе имеет значение и отсутствие полной гармонизированности с процедурами и правилами перевозки, используемыми иностранными партнерами |
| **5** | Наличие визового режима обусловливает возникновение дополнительных финансовых и временных затрат. В вопросе имеет значение и уровень стабильности политической обстановки, потенциально влияющий на перспективы развития визовой ситуации в сторону ужесточения и повышения числа необходимых формальностей для получения перевозчиками виз и соответствующих документов  |

***Угрозы***

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **Активное развитие и дополнительные вложения финансовых ресурсов в транспортную инфраструктуру стран — конкурентов региона за транспортные потоки (в том числе активное развитие транспортной инфраструктуры субъектов РФ, конкурирующих с Калининградской областью за транспортные потоки)** |
| **2** | Разработка принципиально новой законодательной базы, существенная корректировка имеющейся законодательной базы, касающейся организации и регулирования решения транспортных аспектов по различным направлениям, без учета или с недостаточным вниманием к специфике региона, особенностям организации транспортного сообщения в нем |
| **3** | Рост стоимости ресурсов, необходимых для реализации перевозочного процесса на различных видах транспорта (электроэнергия, ГСМ, в том числе стоимость бензина и дизельного топлива, авиатоплива, судового топлива) |
| **4** | Ужесточение визовых ограничений с рядом стран, а также введение новых визовых ограничений со странами, с которыми ранее их не было |
| **5** | Сокращение объемов финансирования (или отказ в финансировании ряда программных мероприятий) по региональным программам социально-экономического развития в рамках стратегических документов — в части вопросов, связанных с транспортным сообщением и транспортной инфраструктурой (наиболее актуален вопрос развития портового хозяйства в регионе как базовый для организации качественных перевозок и с вовлечением других видов транспорта) |

***Возможности***

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **Разработка принципиально новой законодательной базы, существенная корректировка имеющейся законодательной базы, касающейся организации и регулирования решения транспортных вопросов по различным направлениям, с учетом максимально возможного объема специфических региональных особенностей как в отношении категории «транспорт», так и в отношении сбалансированного развития региона в целом** |
| **2** | Существенное снижение конкурентоспособности перевозок, предлагаемых странами-конкурентами (например, из-за роста тарифов, введения ограничений, новых регламентов, экономических, политических и иных условий) |
| **3** | Рационализация и значительное повышение эффективности процедур в рамках прохождения различных видов контроля в процессе пересечения таможенной границы различными видами транспорта |
| **4** | Изменение экономической ситуации в сторону существенного увеличения экспортно-импортных потоков и, как следствие, рост потребностей в транспортных услугах, оказываемых региональными перевозчиками |
| **5** | Снижение стоимости ресурсов, необходимых для реализации перевозочного процесса на различных видах транспорта (электроэнергия, ГСМ, в том числе стоимость бензина и дизельного топлива, авиатоплива, судового топлива) |