

НЕСПЕШНОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНА, ОБУСЛОВЛЕННАЯ ЕГО ГЕОГРАФИЧЕСКИМ ПОЛОЖЕНИЕМ И РОЛЬЮ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ТРАНЗИТА ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ, СТИМУЛИРУЕТ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.

ВЛАДА ГАСНИКОВА

Минувший год для транспортного комплекса региона характеризуется невысокой инвестиционной активностью: не восстановившийся рынок вкупе с определенной туманностью перспектив экономики привели к тому, что в основном на Северо-Западе реализовывались проекты, задуманные или стартовавшие до кризиса.

ПОРТОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ Со времен строительства Санкт-Петербурга наиболее развитой компонентой его транспортной системы остается морская. Именно поэтому, отмечают аналитики, в портовые мощности региона и за минувший период был направлен основной поток частных инвестиций, средний срок возврата которых составляет от 7 до 15 лет.

Наиболее прогрессивным из портов региона в плане развития и объема инвестиций является Усть-Луга. Его динамичному развитию способствуют политический статус порта, который должен составить достойную конкуренцию прибалтийским соседям, и госгарантии, получаемые им на привлекаемые средства. В прошлом году грузопоток порта вырос на 22,4% по сравнению с показателями 2009 года. Как полагают аналитики, привлекательность Усть-Луги для грузоотправителей

обусловлена не только разнообразием терминалов в порту, но и наличием складской и логистической инфраструктуры.

Рост грузопотока за минувший год также продемонстрировали Большой порт Санкт-Петербурга (15,2%) и Архангельский порт (38,1%). Показатели других портов региона в силу разных причин снизились: грузооборот Выборгского порта сократился на 6,6%, порта Высоцкий — на 19,7%, Мурманского морского торгового порта — на 14,8%.

Как полагает Дмитрий Кумановский, начальник аналитического отдела ИК ЛМС, развитие Северо-Западного региона долгое время тормозилось отсутствием необходимой транспортной инфраструктуры. «Поэтому наиболее значимым событием для региона в 2010 году, стало окончание строительства наземной части КАД вокруг Санкт-Петербурга до Ломоносова, что позволяет начать строить новый торговый порт, в котором остро нуждается регион. Также знаковым является строительство ЗСД, точнее открытие участка, облегчившего доступ к Большому морскому порту Санкт-Петербурга. Перечисленные выше события создали существенный задел на будущее по развитию Северо-Запада России как мирового транспортного узла и звена логистических цепочек глобаль-

ных грузопотоков», — говорит господин Кумановский.

Алексей Безбородов, глава агентства Infranews, основными тенденциями называет продолжение контейнеризации и углубление специализации портов. Федеральному же правительству и местным властям эксперт советует «не трогать» портовый комплекс и вкладывать деньги в приобретение гидротехники.

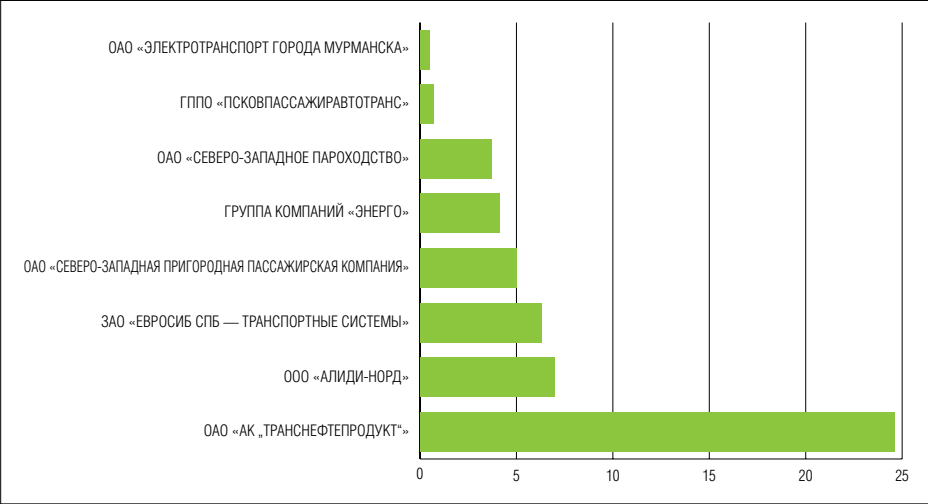
ПАССАЖИРСКИЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ Развитие сегмента морского пассажирского транспорта в регионе преимущественно наблюдается в Санкт-Петербурге. Среди российских городов, он наиболее популярен у туристов. Поэтому именно в Петербурге строился первый в стране специализированный морской пассажирский порт. «Морской фасад», стоимостью 17,5 млрд рублей, построен на намытой территории, его береговая инфраструктура включает в себя три круизных и один паромный терминал и семь причалов. За год порт способен принимать до 1,5 млн пассажиров.

По мнению аналитиков, говорить об успешности проекта можно будет по итогам летнего сезона, однако уже сейчас туристическую привлекательность Петербурга демонстрируют объемы перевозок

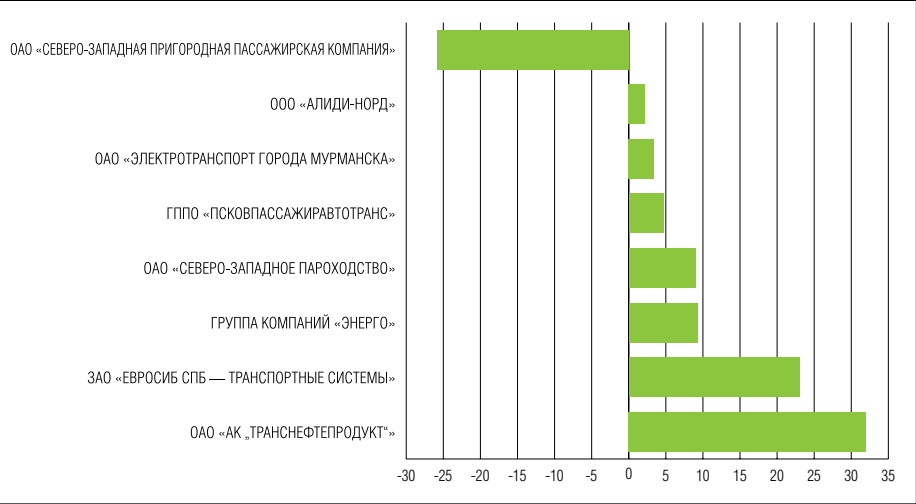
пассажирских судов компании St.Peter Line. Паром «Принцесса Мария» начал ходить в Хельсинки весной 2010 года и за истекший год перевез 225 тыс. пассажиров, что на 30% превысило ожидания компании. Паром «Принцесса Анастасия», запущенный весной 2011 года и курсирующий по маршруту Петербург — Стокгольм — Таллин, к настоящему моменту перевез в два раза больше пассажиров, чем «Принцесса Мария» за аналогичный период. По прогнозам компании, до конца года оба парома перевезут около 550 тыс. пассажиров.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТРАНСПОРТИРОВКА Область железнодорожных перевозок в минувшем году характеризуется активизацией ремонтной деятельности Российских железных дорог в регионе. Это благоприятно сказывается на грузовых перевозках Северо-Запада, развитие которых, правда, тормозит нехватка подвижного состава. Пассажирские железнодорожные перевозки в регионе развиваются в направлении высокоскоростного сообщения. В конце 2009 года РЖД запустили скоростной поезд «Сапсан», курсирующий между Москвой и Петербургом, и за прошедший период уже успели нарастить число составов с семи

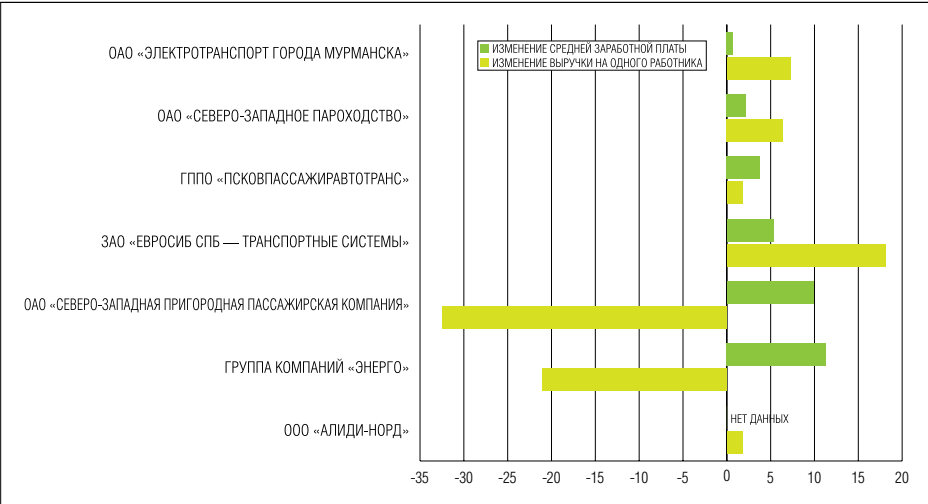
ВЫРУЧКА В 2010 ГОДУ, МЛРД РУБ.



ИЗМЕНЕНИЕ ВЫРУЧКИ В 2010 ГОДУ (В % К 2009 ГОДУ)



ИЗМЕНЕНИЕ ВЫРУЧКИ НА ОДНОГО РАБОТНИКА И СРЕДНЕЙ ГОДОВОЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ В 2010 ГОДУ (В % К 2009 ГОДУ)



ДОЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ВЫРУЧКЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В 2010 ГОДУ, %

