



ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА – НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА, ПОЭТОМУ НАИБОЛЬШИЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ НАПРАВЛЯЕТСЯ ИМЕННО В НЕЕ

до восьми. Летом прошлого года компания открыла скоростное сообщение Москвы с Нижним Новгородом через Петербург, а в декабре 2010 года РЖД запустили скоростной поезд Allegro между Петербургом и Хельсинки.

Поскольку возникает ряд сложностей как технологических, так и организационных, из-за того, что скоростное движение организовано по общим с обычными поездами путям, в прошедшем году было принято решение о строительстве первой в России специализированной высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург. Стоимость проекта оценивается от 500 до 700 млрд рублей, тендер на строительство трассы будет объявлен в декабре 2011 года.

Значительное падение в регионе показали пригородные железнодорожные перевозки — в 2010 году пассажиропоток ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» упал на 42,3%

по сравнению с показателями 2009 года. Непопулярность электричек связана с введением новой системы тарификации, которая в свою очередь вызвана неспособностью перевозчика и правительства Ленинградской области договориться об объеме субсидий.

НАЗЕМНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ Ситуация с пригородными железнодорожными перевозками сказывается на состоянии междугородних автобусных перевозок пассажиров: на Северо-Западе они развиты, насколько это позволяет состояние дорог.

Основным событием для наземного общественного транспорта в Петербурге в 2010 году стал конкурс на право обслуживания городских маршрутов в 2011–2015 годах. Тендер, проведенный по более высоким требованиям, чем раньше, выявил проблемные моменты отрасли. Часть контрактов была заключена с малоиз-

вестными компаниями, демпинговавшими на конкурсе, а затем не справившимися с обязанностями по поставке техники.

Транспортные предприятия Северо-Запада страдают оттого, что у них нет условий для стабильного и предсказуемого развития, уверен Василий Киселев, председатель Ассоциации перевозчиков пассажиров. «Среди наиболее перспективных направлений формирования условий по развитию отрасли — снижение налоговой нагрузки на предприятия, имеющие государственные контракты на перевозку, у которых свыше 300 автобусов, парк ежегодно обновляется на 15–20 процентов, не менее 400 водителей и официально оформленного персонала, есть площадки для ремонта и отстоя транспорта. Увидев наличие серьезных государственных преференций для легальных перевозчиков, многие нелегалы будут „подтягиваться“ до этих требований», — уверяет Василий Киселев.

По мнению экспертов, для обновления подвижного состава и развития рынка пассажирских перевозок необходима федеральная программа софинансирования лизингового приобретения техники под минимально возможный процент и гарантии для коммерсантов.

АВИАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ Ключевым событием в авиационной отрасли Северо-Запада за 2010 год аналитики единодушно называют передачу петербургского аэропорта Пулково в управление международного консорциума «Воздушные ворота Северной столицы», произошедшую в конце апреля прошлого года. Инвестор обещает до конца 2013 года реконструировать аэровокзальный комплекс и развить его так, что в 2014 году Пулково обслужит 14 млн пассажиров против 8,4 млн человек в 2010 году. Стоимость

реконструкции оценивается в €1,2 млрд. «Передача Пулково Санкт-Петербургу в управление частной управляющей компании должна стать значительным импульсом к развитию авиационной деятельности города. Пулково попытается вернуть часть пассажирского и грузового потока, переориентировавшегося на аэропорты Москвы и Финляндии», — полагает Дмитрий Кумановский.

Денис Демин, начальник аналитического отдела ИК БФА, соглашается с коллегой: «Модернизация Пулково — первый крупный инфраструктурный проект, реализуемый в рамках государственно-частного партнерства с участием международных инвесторов и финансовых организаций. Планы развития Пулково обещают узлу значительный рост пассажиро- и грузооборота».

СКЛАДСКОЙ КОМПЛЕКС Некоторым оживлением характеризуется рынок складской логистики региона — стоявшие пустыми последние два года площадки стали вновь заполняться. Причем, как говорит Вадим Резников, заместитель директора по административным вопросам группы компаний «Энерго», наибольшим спросом сейчас пользуются качественные площадки класса А и В. «В Северо-Западном регионе по заполненности складскими мощностями, безусловно, первое место занимают Петербург и Ленинградская область, поскольку здесь расположены основные порты и промышленные предприятия региона. Появление новых инвесторов на Северо-Западе способствует развитию инфраструктуры, в том числе и новых складских терминалов», — утверждают господин Резников. ■

Расчеты показателей производились специалистами «БДО Юникон Северо-Запад».

РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ (ПРОДАЖ), %				
КОМПАНИЯ	2010 ГОД	2009 ГОД	2008 ГОД	2007 ГОД
ОАО «АК „ТРАНСНЕФТЕПРОДУКТ“»	13,9	18,7	6,5	35,2
ЗАО «ЕВРОСИБ СПБ — ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ»	3,4	-1,5	8,9	6,2
ООО «АЛИДИ-НОРД»	0,7	0,7	0,6	0,2
ГРУППА КОМПАНИЙ «ЭНЕРГО»	0,5	1,8	0,3	0,1
ОАО «СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПАРОХОДСТВО»	0,1	0,1	0,2	4,3
ОАО «ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ ГОРОДА МУРМАНСКА»	0,0	0,0	5,5	0,0
ГППО «ПСКОВПАССАЖИРАВТОТРАНС»	-4,4	0,6	1,9	0,3
ОАО «СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»	-35,3	0,7	-22,1	-23,2

ИЗМЕНЕНИЕ ФОНДА ОПЛАТЫ ТРУДА И СРЕДНЕСПСОЧНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ ПЕРСОНАЛА В 2010 ГОДУ (В % К 2009 ГОДУ)		
КОМПАНИЯ	ФОТ	ЧИСЛЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА
ГРУППА КОМПАНИЙ «ЭНЕРГО»	54,2	38,5
ОАО «СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»	20,6	9,7
ЗАО «ЕВРОСИБ СПБ — ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ»	9,7	4,2
ГППО «ПСКОВПАССАЖИРАВТОТРАНС»	6,8	2,9
ОАО «СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПАРОХОДСТВО»	4,6	2,4
ОАО «ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ ГОРОДА МУРМАНСКА»	-2,9	-3,6
ООО «АЛИДИ-НОРД»	Н/Д	0,5