

## Финансово-экономическое обоснование Концепции:

### краткий анализ.

Моё выступление выражает консолидированную точку зрения всех членов Ассоциации транспортно-логистических комплексов и отражает позицию по отношению к реализации положений предусмотренных Концепцией. Санкт-Петербург по своему географическому местоположению является приграничным регионом:

- во-первых, это морские ворота России и Евросоюза;

- во-вторых, через Ленинградскую область проходят пограничные сухопутные рубежи со странами Евросоюза в относительной близости от города. Еще в Советское время Ленинград был основным интермодальным центром СССР, где пересекались логистические пути всех видов транспорта.

На сегодняшний день реорганизация транспортно-таможенной инфраструктуры в целом завершена, все терминальные комплексы выведены за городскую черту и сосредоточены вдоль кольцевой дороги. Исключение составляют:

1)Василеостровский таможенный пост Санкт-Петербургской таможни, расположенный в гавани В.О. на территории выставочного комплекса «Ленэкспо», где обрабатываются сугубо выставочные грузы;

2)Железнодорожный таможенный пост, расположенный на территории Московской товарной станции и обрабатывающий исключительно грузы, перемещаемые по железной дороге. В перспективе предполагается перенос также за черту города.

С открытием построенного в 2008 году терминального комплекса «Северные ворота» в Белоострове и сухого порта в пос. Янино будет в основном завершено строительство инфраструктуры наземных терминалов.

Идея строительства аналогичных комплексов в непосредственной близости к государственной границе с целью переноса удельного веса с существующей инфраструктуры на предполагаемую представляется утопичной в ближайшем обозримом будущем, поскольку по своей глобальности является крайне дорогостоящим и трудно реализуемым проектом.

Приведу конкретную статистику экономической составляющей на примере строительства трех последних терминалов:

1) Терминал «Стерх» расположенный в пос. Осиновая роща (т/п «Выборгский») открыт в 2007 году.

Финансовые затраты:

- стоимость строительно-монтажных работ ~ 500 млн. руб.

- стоимость оборудования ~ 200 млн. руб.

Предполагаемая окупаемость объекта (без учета кризиса) – 15 лет.

Потребность в земельных ресурсах – 30 га.

Потребность в водных ресурсах ~ 32 400 куб м в год.

Бытовые отходы ~ 2000 куб м в год.

Потребность в топливно-энергетических ресурсах – 3 000 КВА - 9.200.000 кВт-часов в год.

Потребность предприятия в сырье и материалах – 10 000 ТС.

2) Терминал «Трансфера Интернэшнл» расположенный в пос. Ручьи (Пискаревский т/п) открыт в 2008 году. Территория - 7.5 га. Административное здание – 5 000 кв м.

Таможенный склад класса «А» с административно-бытовой частью – 5100 кв м.

Досмотровая площадка – 1 000 кв м.

Стоянка большегрузного транспорта на 400 транспортных средств

Энергетика – подстанция на 1 260 КВА.

Стоимость строительства (в ценах 2009г.) 881,2 млн. руб. (с учетом непредвиденных затрат – 8% - 957,7 млн. руб., в том числе строительно-монтажных работ и без учета внеплощадных инженерных сетей и сооружений).

3) Терминал «Северные ворота» в пос. Белоостров. Строительство закончено в конце 2008 года.

Общая площадь 6,78 га.

На сегодня отсутствуют таможенные органы.

Закрытый СВХ – 5 227 кв м.

Административное здание – 6 110 кв м и второе 780 кв м.

Поскольку в районе нет достаточного электроснабжения, введены в строй 5 парагазагенераторов.

Стоимость объекта в ценах на 01.02.2009г. 870 млн. руб.

Таким образом видно, что возведение аналогичных трех терминалов обойдется (в ценах 1 кв.2009г.) более 2,5 млрд.рублей. При этом следует учитывать, что терминалы строились в непосредственной близости от Санкт-Петербурга, где задействовались существующие развитые инженерная, энергетическая и дорожная сети.

В Ленинградской области: Выборгский и Кингисеппский районы всего этого практически не имеют. Кроме того, весь персонал терминалов и люди, работающие во внешнеэкономических бизнес-структурах живут в Санкт-Петербурге и не имеют серьезных проблем с прибытием и убытием на работу. А вот ежедневно добираться за 140-170 км от Санкт-Петербурга уже невозможно для большинства, местное население не в состоянии обеспечить квалифицированные рабочие места. Нужно жилье, места в детских садах, яслях и школах, развитая вспомогательная инфраструктура и наконец, качественные и проложенные дороги для тяжелого автотранспорта, что должно привести к удорожанию проекта в разы. При этом есть гораздо более первостепенные задачи:

- строительство новых морских терминалов в п. Усть-Луга в рамках развития самого перспективного порта на всем Северо-Западе и строительство соответствующей инфраструктуры вокруг данного порта и дороги от Санкт-Петербурга;

- развитие также перспективной зоны «Бронка-Ломоносов», где возможно строительство портовой инфраструктуры, приведение в порядок дорожного хозяйства города и области и строительство современной многополосной магистрали Санкт-Петербург – Москва;

- приведение в порядок существующих дорог, практически повсеместно.

На основании вышеказанного представляется совершенно не оправданным братья за реализацию данного проекта, особенно в кризисный для государства и бизнеса период.