

УДК 330.142:625.74

А.И. Симоненко (5 курс, каф. МЭ), Н.И. Диденко, д.э.н., проф.

АКТУАЛЬНОСТЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА КАК МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

В последнее время участились разговоры о растущей роли транспортной инфраструктуры во внешней торговле. Чем же объяснить такой рост? Можно назвать следующие причины. Во-первых, объективные процессы международной региональной интеграции, в которые все больше оказывается вовлеченной Россия с ее источниками ресурсов и огромными рынками сбыта, подразумевают развитие международного хозяйства на базе специализации и дифференциации производственного процесса, функционирование которого невозможно без наличия развитой системы транспортных путей и международных перевозок.

Второй причиной является переход российской экономики к рыночной системе хозяйства, а значит большая ориентация на конечного потребителя, т. е. большая адресность конечного продукта.

Третья причина – сугубо российская. Транспортно-инфраструктурный сектор страны не успевает обслуживать растущий объем грузоперевозок (по данным экспертов ВТО ежегодный прирост объема международной торговли составляет 7 %), а потому нуждается в значительной реорганизации. Чем выше уровень развития транспортной инфраструктуры, тем в большей степени падает ее "видимая" роль. Ее наличие и бесперебойное функционирование становится естественным, как бы само собой разумеющимся исходным фактором, а видимая зависимость от нее ослабевает. Транспорт относительно дешевеет, что влияет на усиление мобильности размещения производства. В среднем по промышленно развитым странам транспортная составляющая в цене (CIF) внешнеторговых грузов равна 12 % и продолжает медленно снижаться. Российская же транспортная инфраструктура пока находится на весьма невысокой стадии развития.

Вместе с тем, острая конкурентная борьба на рынке транзитных услуг выдвигает чрезвычайно жесткие требования к снижению транспортной составляющей в стоимости продукции, сокращению сроков доставки, обеспечению сохранности грузов и безопасности их транспортировки, совершенствованию и упрощению пограничных и таможенных процедур, улучшению информационного обеспечения всего транспортно-технологического процесса, выполнению природоохранных и экологических требований.

В результате произошедших за последнее время геополитических изменений Россия потеряла ряд стратегически важных портовых комплексов, вследствие чего грузооборот всех оставшихся портов составляет в настоящее время менее половины от общего грузооборота бывшего Советского Союза и только на 54 % удовлетворяет нынешние потребности страны.

Постоянно растущая доля морского транспорта в общем объеме мировых грузоперевозок придает еще большее значение транзитно-распределительной деятельности приморских районов. Из девяти интермодальных транспортных коридоров только один (девятый) проходит через приморские территории России – Ленинградская область и Санкт-Петербург. Калининградская же область, в силу оторванности от остальной территории России не может в полной мере использовать преимущества своего приморского положения.

Суммарный грузооборот на российской Балтике к 2010 году должен возрасти до 150 млн. тонн в год. При этом ожидается, что около 70 % российских грузов будет экспортироваться в страны Западной Европы. Уже сегодня действуют три паромных линии на Роттердам, Киль и Оксельзунд из Санкт-Петербурга.

Указанные обстоятельства выдвигают Ленинградскую область и Санкт-Петербург на ведущие позиции в качестве международного транспортного узла в мировой системе грузооборота. Этому способствует наличие протяженной береговой линии в Финском заливе (около 600 км) и внутренней судоходной водной системы, благодаря которой осуществляется транспортная связь нашего региона с северными (Белое, Баренцево) и южными (Каспийское, Черное, Азовское, Средиземное) морями, достаточно развитая сеть автомобильных и железных дорог, обеспеченность воздушным транспортом, непосредственная граница с входящей в состав Европейского Союза Финляндией и со странами Балтии.

Таким образом, становится очевидной актуальность развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области, что благоприятно скажется на увеличении объемов торговли региона с европейскими партнерами.