СОДЕРЖАНИЕ

|  |  |
| --- | --- |
|  | Стр. |
| Введение……………………………………………………………………. | 3 |
| 1. Общая характеристика размещения производительных сил  Северо-Западного экономического района…………………………... | 4 |
| 2. Анализ экономико-географического положения Северо-Западного  экономического района……………………………………………….. | 5 |
| 3. Экономико-географическая характеристика важнейших отраслей  промышленного производства Северо-Западного экономического  района, их роль в российском производственном потенциале…….  3.1. Экономико-географическая характеристика топливно-  энергетического комплекса…………………………………………..  3.2. Экономико-географическая характеристика чёрной и цветной  металлургии……………………………………………………………  3.3. Экономико-географическая характеристика  машиностроительного комплекса…………………………………….  3.4. Экономико-географическая характеристика химического и  нефтехимического комплекса………………………………………..  3.5. Экономико-географическая характеристика строительного  комплекса………………………………………………………………  3.6. Экономико-географическая характеристика лесной,  деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной  промышленностью…………………………………………………….  3.7. Экономико-географическая характеристика агропромышленного  комплекса……………………………………………………………..  3.8. Внешнеторговые перевозки………………………………………….  3.9. География пассажирских перевозок………………………………… | 9  10  10  11  13  13  14  14  15  17 |
| 4. Характеристика транспортной системы Северо-Западного  экономического района……………………………………………….  4.1. Общая характеристика транспортной системы……………………..  4.2. Железнодорожный транспорт………………………………………...  4.3. Речной транспорт………………………………………………………  4.4. Морской транспорт ……………………………………………………  4.5. Автомобильный транспорт……………………………………………  4.6. Трубопроводный транспорт…………………………………………..  4.4. Авиационный транспорт ……………………………………………... | 18  18  20  25  26  27  28  29 |
| Заключение…………………………………………………………………. | 30 |
| Список литературы………………………………………………………… | 31 |
| Приложение 1………………………………………………………………. | 32 |
| Приложение 2………………………………………………………………. | 33 |

# Введение

Северо-Западный район занимает площадь, составляющую 1,15% территории России. Район граничит с Финляндией, Латвией, Эстонией и Белоруссией и имеет выход в Балтийское море.

Численность населения района на 01.01.2009 г составляла 8,9 млн. чел. - 5,4% от всего населения РФ. Доля городского населения почти - 87%.

Актуальность работы заключается в том, что в отличие от сырьевого Севера Северо-Западный экономический район является одним из индустриально развитых районов РФ и выполняет важную роль в формировании рынка, как крупнейший поставщик разнообразной промышленной продукции, в первую, очередь, машиностроения, особенно сложного наукоемкого.

На долю региона к началу экономического кризиса 1990-х гг. приходилось около 90% производимых в России гидравлических турбин и более 50% генераторов к турбинам, 18% дизелей, около 10% тракторов, 15% крупных электрических машин, значительная часть судов, тяжелых и уникальных станков, изделий радиоэлектроники, приборов) средств автоматизации и различного оборудования, пятая часть всех фосфатных удобрений и товаров бытовой химии, 12% серной кислоты, 11% бумаги, 10-12% чулочно-носочных и трикотажных изделий, обуви. Ведущими отраслями промышленной специализации здесь являются энергетическое, тракторное и сельскохозяйственное машиностроение, приборостроение, электроника, судостроение, а также производство фосфорных и азотных удобрений, бумаги, целлюлозы, мебели, а также пищевой продукции.

Район беден природными ресурсами, за исключением лесных и водных. Исключение составляют горючие сланцы, торф и сырьё для строительных материалов. Доминирующие отрасли обрабатывающей промышленности ориентируется на завоз сырья из других районов России, особенно из Северного, откуда поступает основная масса топливных ресурсов, а также проката черных металлов. В отраслях машиностроения производится более четверти всей продукции региона. Выделяются отрасли транспортного машиностроения, особенно судостроение, станкостроение, производство энергетического и электротехнического оборудования, а также наукоемкие отрасли точного машиностроения и приборостроения, в т.ч. электронная и радиопромышленность - почти все предприятия в составе ВПК.

1. **Общая характеристика размещения производительных сил Северо-Западного экономического района**

Территориальная структура хозяйства Северо-Запада отличается чрезвычайно высоким уровнем экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области по сравнению с хозяйством областей Новгородской и Псковской, где велика роль аграрного сектора.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области, занимающих менее 1/2 территории района, проживает 80% его населения, производится 80% промышленной и свыше 50% сельскохозяйственной продукции. Это обусловлено наличием здесь мощного индустриального, транспортного, культурного центра, бывшей столицы России Санкт-Петербурга. На его предприятиях трудится свыше 2,5 млн. чел., выпускается продукция, имеющая спрос на российском и международном рынках. В последние десятилетия наблюдается перераспределение промышленности в пользу Ленинградской области, в которой нет ни одного крупного центра с населением свыше 100 тыс. чел. и насчитывается всего семь городов с 50-тысячным населением. Строительство филиалов предприятий Санкт-Петербурга, производство цветных металлов в Тихвине и Бокситогорске, добыча и переработка сланцев и фосфоритов (Сланцы, Кингисепп), работа целлюлозно-бумажных комбинатов на севере области, установление торгово-экономических связей с Финляндией способствуют преодолению кризисных явлений в экономике и формированию единого рыночного пространства.

Новгородская область имеет выгодное транспортно-географическое положение. Возникновение Санкт-Петербурга сместило коммерческие связи к берегам Балтики и повлияло на последующее развитие хозяйства. Занимая свыше 1/4 территории района, Новгородская область сосредоточивает менее 1/10 населения. В последние десятилетия быстро развивается машиностроение - электротехника, приборостроение, химическое машиностроение, производство медицинских инструментов (Новгород, Старая Русса) и химическая промышленность - производство азотных удобрений, синтетических материалов (Новгород). Значительные запасы строительного сырья и лесных ресурсов способствовали созданию в области керамического и стекольного производства (Боровичи, Чудово, Большая и Малая Вишера), предприятий лесопиления, изготовления спичек (Чудово). Главными отраслями сельского хозяйства являются льноводство и молочно-мясное животноводство.

Псковская область, несмотря на большое сходство с Новгородской, отличается лучшим развитием сельского хозяйства, представленного льноводством, молочным животноводством и свиноводством. Обеспеченность трудовыми ресурсами и кооперация с заводами Санкт-Петербурга способствовали созданию в Пскове и Великих Луках предприятий электро- и радиотехники, для внутренних потребностей выпускаются торфодобывающие машины, запасные части к тракторам и сельскохозяйственному оборудованию. Крупный льнокомбинат действует в Великих Луках.

# Анализ экономико-географического положения Северо-Западного экономического района

Северо-Западный район располагается в северной части Нечерноземной зоны РФ, к северу от 57` с. ш., южная граница района проходит почти на 800 км севернее границы США.

Самой яркой чертой Северо-Западного района является несоответствие между исторической ролью района и весьма скромной территорией района. Это несоответствие связано со следующими особенностями:

1. Расположение района на отшибе, удаленность от центра России.

Такое положение предотвратило район от татаро-монгольского ига. Как известно, Новгород является колыбелью русской земли, заповедником древнерусской истории и культуры.

2. Район резко выдвинут в сторону Европы. Здесь находятся Псков и Новгород-Великий - самые знатные города, долгое время связанные с Европейскими странами посредством торговли в составе Банзы (средневековый союз прибалтов).

3. Приморское и приграничное положение района.

Северо-Западный район уступает большинству экономических районов Российской Федерации по численности населения и территории, поэтому его называют районом одного города – Петербурга. В нем сосредоточено 59% населения региона и 68% его городского населения.

В Северо-западном районе, заселенном древними славянскими племенами, получили развитие торговля и ремесла, в Санкт-Петербурге сосредоточились международная торговля, промышленность и квалифицированные кадры, а окраинное положение района способствовало развитию хозяйства. Все эти причины сыграли определенную роль в формировании современного образа района.

Район занимает одно из ведущих мест по уровню экономического развития, по масштабам и разнообразию промышленного производства, научно-исследовательской и проектно-конструкторской продукции, подготовке высококвалифицированных специалистов народного хозяйства, темпам формирования рыночных отношений, масштабам участия в мирохозяйственных связях России.

На территории района проживает 8,1 млн. чел. С начала 90-х гг. в районе наблюдается абсолютное сокращение численности населения, что является следствием экономического кризиса, снижением социальной защищенности населения. Большое влияние на процессы депопуляции оказывает и продолжающееся сокращение естественного прироста населения, который уже более 10 лет имеет отрицательные значения (-10,1%0 против -5,7% по РФ в 1995 г.) и является самым низким среди других районов. Естественная убыль населения сопровождается изменением возрастной структуры населения в пользу старших возрастов, сокращением доли лиц трудоспособного возраста и стабилизацией доли молодых возрастов, что ведет к сокращению миграционной подвижности и естественного воспроизводства населения.

Кризисное состояние экономики осложнило миграционные процессы: если раньше сокращение общей численности населения в Псковской и Новгородской областях, обусловленное слабым уровнем развития этих территорий, не обеспечивало больших масштабов миграций по направлению «село — город», то теперь впервые оно стало сопровождаться сокращением численности населения Санкт-Петербурга — главного центра притяжения мигрантов в Северо-Западном районе.

Размещено население неравномерно: почти 80% населения проживает в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, что вызвано наличием здесь второго города-гиганта России. Район отличается довольно высокой плотностью населения -41,0 чел./кв. км, при этом в Ленинградской области этот показатель достигает 75,4, в Псковской -15,0 и Новгородской — 13,4 чел./кв. км.

Высок уровень урбанизации: в городах проживает 87% населения. Это самый высокий показатель среди всех экономических районов России. В Санкт-Петербурге проживает около 70% городского и 60% всего населения района. Основу городской сети составляют старые города, особенно в Псковской и Новгородской областях (Новгород, Псков, Великие Луки, Старая Русса), однако подавляющая часть городов расположена на территории Ленинградской области, что связано с основанием Санкт-Петербурга (Кронштадт, Петродворец, Колпино). В Ленинградской области преобладают индустриальные, индустриально-научные и транспортные центры, в Псковской и Новгородской - местные организационные центры, только Санкт-Петербург, Новгород, Псков и Великие Луки отличаются многофункциональностью.

Численность экономически активного населения превышает 4,1 млн. чел., занятость в районных отраслях народного хозяйства составляет 82,5%. Недостаточно высокий технологический уровень производственного потенциала обусловил и значительную долю неквалифицированного труда (в Санкт-Петербурге — до 1/3), что совершенно неприемлемо в условиях построения рыночной экономики, где выпуск конкурентоспособной, наукоемкой продукции требует высококвалифицированного труда. Спад производства, особенно в отраслях военно-промышленного комплекса, вызвал значительные негативные последствия, прежде всего в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Численность безработных уже превышает 300 тыс. чел., из которых почти 1/2 - женщины, почти 2/3 потерявших работу - жители Санкт-Петербурга, имеющие в основном высшее и среднее специальное образование. Ожидается, что к 2000 г. при условии стабилизации экономики района безработица может сократиться до 50 — 100 тыс. чел.

Характеристика территории и проживающего на ней населения в Северо-Западном экономическом районе по состоянию на 01.01.2009 г. приведена в таблице 1.

Таблица 1

Характеристика проживающего населения в Северо-Западном экономическом районе

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Администра-тивно-территориальная единица | Территория, тыс. км2 | Численность населения на 1.01.2009г., тыс. чел. | В том числе население, тыс. чел. | | Удельный вес населения, % | | Плотность населения, чел./км2 |
| город-ское | сель-ское | город-ское | сель-ское |
| Северо-Западный район |  |  |  |  |  |  |  |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |  |
| г.Санкт-Петербург |  |  |  |  |  |  |  |
| Ленинградская  область |  |  |  |  |  |  |  |
| Новгородская  область |  |  |  |  |  |  |  |
| Псковская область |  |  |  |  |  |  |  |
| **По району в целом** |  |  |  |  |  |  |  |

Район расположен на западе Русской равнины и по характеру рельефа, отражающего последствия ледникового периода, здесь четко выделяется равнинная западная и возвышенная восточная части. Климат умеренно континентальный, с относительно теплой зимой и прохладным летом, отличается повышенной влажностью: средняя температура января -9°С, июля +16°С, годовое количество осадков колеблется от 500 — 600 мм на востоке до 700 мм и более на Балтийском побережье. Почвы дерново-подзолистые и подзолисто-болотные, при сельскохозяйственном использовании нуждаются в удобрениях. Повышенная влажность и моренно-холмистый рельеф обусловливают повышенную заболоченность территории.

Северо-Запад не отличается масштабами и разнообразием природных ресурсов, наибольшее значение имеют земельные, водные и лесные ресурсы, меньшую роль играют отдельные минерально-сырьевые ресурсы (фосфориты, горючие сланцы, огнеупорные глины).

Район богат высококачественными огнеупорными глинами, имеющими хорошую пластичность и исключительно высокую температуру плавления (до 1750): Ленинградская область (Боровическое крупное месторождение – давно эксплуатируется, залегание глин на небольшой глубине); большими запасами чистых известняков, используемых в химической, целлюлозно-бумажной, алюминиевой промышленности и сельском хозяйстве: Новгородская область (Окуловское), Ленинградская область (Пикалевское, Сланцевское); бокситами, являющимися важной сырьевой базой алюминиевой промышленности: восток Ленинградской области; фосфоритами (содержание фосфорного ангидрида в руде – 8,5%), имеющими экспортное значение: г. Кингисепп.

Для промышленности района лесные ресурсы имеют небольшое значение. Покрытость территории района лесом – 30%. Леса многослойные, лесистость уменьшается с северо-востока на юго-запад. Эксплуатационные запасы древесины не превышают 200 млн. куб. м., несмотря на значительную лесистость района. Большая часть лесных массивов района изъята из промышленного использования, так как находится в окрестностях крупных городов и имеет большое водо-охранное и рекреационное значение.

Северо-Западный район обладает значительными водными ресурсами – подземными и поверхностными. Реки многоводны (Нева, Нарва, Луга, Волхов), имеют суммарный сток в средний год – 124 куб. м. В районе имеется множество крупных озер – Ладожское, Чудское, Ильмень, Псковское. Но, несмотря на обилие водных ресурсов, их неравномерное размещение по территории района ограничивает развитие в ряде городов водоемких производств.

Запасы топливно-энергетических ресурсов района малы – 6 млрд. Т. условного топлива. Львиная доля ресурсов приходится на торф – 3млрд.т., который используется в сельском хозяйстве и в качестве топлива для электростанций. Месторождения разрабатываются вблизи крупных городов. Район имеет запасы горючих сланцев – 1, 8млрд.т. – сырье для химической промышленности и для сельского хозяйства.

Гидроэнергетические ресурсы составляют 11,5 млрд. Квт\*ч. Но вовлечение в промышленную эксплуатацию гидроэнергетических ресурсов затруднено из-за равнинного и низменного характера рельефа, преобладающего в бассейнах основных рек Северо-запада. От полного запаса энергии рек вырабатывается 41, 2% энергии ежегодно. Значительная часть экономически эффективных гидроэнергоресурсов уже освоена в настоящее время.

По причине сложных почвенно-климатических условий и больших затрат на окультуривание почв сельскохозяйственные угодья слабо распаханы занимают всего лишь 18% территории района. Они имеют почвенную неоднородность, удаленность отдельных участков от хозяйственных центров, значительную разбросанность. Возможность использования сельскохозяйственных угодий ограничивает обилие валунов, высокой степени заболоченности и закустаренности земель. Обширные площади сенокосов, пастбищ, высокопродуктивных лугов и других кормовых угодий имеют большое значение для развития животноводства в районе.

Северо-Западный район обладает уникальными рекреационными ресурсами: выдающиеся памятники истории и архитектуры сочетаются с ценными для организации зон отдыха и туризма природными ландшафтами. Зоны отдыха на Карельском перешейке, Валдайской возвышенности, на побережье Финского залива и Старорусский курорт имеют общероссийское значение. Всемирно известны сеть дворцово-парковых ансамблей вокруг Санкт-Петербурга, Пушкинский заповедник, города-музеи Новгород и Псков.

Необходимо заметить, что природно-ресурсный потенциал Северо-Западного района позволяет использовать сочетание экстенсивных и интенсивных методов экономического роста в течение реально обозримого периода. Кроме Санкт-Петербурга, где полностью исчерпали себя возможности экстенсивного развития.

# 3. Экономико-географическая характеристика важнейших отраслей промышленного производства Северо-Западного экономического района, их роль в российском производственном потенциале

Ведущее место в отраслевой структуре хозяйства Северо-Запада занимают отрасли обрабатывающей промышленности с явным преобладанием производства средств производств, на втором месте транспорт, выполняющий в основном транзитные и экспортно-импортные функции на мировом и внутреннем рынках. Сельское хозяйство обеспечивает внутренние потребности района. Огромный социально-культурный потенциал обусловил развитие рекреационного хозяйства и мощного научного комплекса.

Общая особенность развития промышленности района в целом — его природо-, ресурсе-, энерго-, материале- и трудосберегающий характер, ориентированный на производство наукоемкой продукции, требующей высококвалифицированного труда. Размещение этой отрасли хозяйства отличается неравномерностью, обусловленной концентрацией выпуска продукции промышленно-производственных фондов и экономически активного населения в Санкт-Петербурге и его окрестностях. В структуре промышленного производства выделяются машиностроение (26,2%), химическая и нефтехимическая (6,9%), лесная и деревообрабатывающая промышленность (8,6%), производство товаров народного потребления (25,7%) и топливно-энергетический комплекс (19,2%).

Основу специализации составляет машиностроительный комплекс, надолго которого приходится более 1/4 производства промышленной продукции в районе. По этому показателю Северо-Запад занимает третье место в стране после Волго-Вятского и Поволжского районов. Выделяются наиболее сложные и точные подотрасли, обеспечивающие НТП: судостроение, электротехника, энергетическое, транспортное, сельскохозяйственное машиностроение, приборо- и станкостроение, электронная промышленность. Среди районов России Северо-Запад выделяется производством металлорежущих станков, турбин и генераторов, морских судов, тракторов, телевизоров и другого оборудования, а также уровнем территориальной концентрации этой отрасли в Санкт-Петербурге и его окрестностях.

Высокая квалификация трудовых ресурсов, широкое развитие внутри- и межрайонного кооперирования, близость Череповецкого металлургического комбината обусловили выпуск разнообразной продукции, поступающей на общероссийский и международный рынок. Она производится на предприятиях энергетического машиностроения — объединении «Ижорский завод» (Колпино), «Электросила», Балтийском, Адмиралтейском, Выборгском судостроительных заводах, где сооружаются атомные ледоколы, крупные танкеры, сухогрузы, рыболовные и исследовательские суда, предприятиях военно-промышленного комплекса, концентрирующих выпуск радиоэлектроники, вычислительной техники, бытовых электротоваров.

## 3.1 Экономико – географическая характеристика топливно – энергетического комплекса

Топливно-энергетический комплекс имеет слабую топливную базу. В регионе имеется ряд предприятий по добыче горючих сланцев, ведется добыча торфа, работает крупный нефтеперерабатывающий завод на привозной нефти. Топливный дефицит района, завоз в больших объемах дорогих кузнецких и печорских углей делают все более настоятельной проблему использования ядерного топлива. В районе работает Ленинградская атомная электростанция (4 млн кВт). Однако в настоящее время требуются новые подходы к решению проблемы повышения надежности и гарантий безаварийной работы реакторов. Производство электроэнергии сосредоточено на крупных ГРЭС и ТЭС, размещенных в Санкт-Петербурге и других центрах. В районе имеются гидростанции малой и средней мощности, построенные на реках Волхове (Волховская ГЭС), Свири и др.

Большое значение для снятия пиковых электрических нагрузок приобретают гидроаккумулирующие станции на небольших реках. Ведется строительство Ленинградской ГАЭС. Кроме того, маневренную электрическую мощность обеспечат газотурбинные теплофикационные установки - ГТУ. Для покрытия полупиковых нагрузок будут использоваться высокоманевренные энергоблоки конденсационных станций.

Потребность района в топливе и перспективе будет удовлетворяться на 2/3 извне, в том числе электростанций - на 53%, промышленных и районных котельных - на 77%. В целях большей экономии топлива доля производства теплоэнергии в котельных будет постепенно снижаться. Предполагается увеличение подачи энергии в регион за счет строительства линий электропередач протяженностью более 1,0 тыс. км.

Производство топливно-энергетического комплекса Северо-Запад­ного района характеризуется данными, приведенными в таблице 2.

Таблица 2

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Значение показателя в 1997 г. |
| Производство электроэнергии, млрд. кВт  Переработка нефти на НК «Сургутнефтегаз»,  НПЗ «КИНЕФ», млн.т  Добыча сланцев «Ленинградсланец», тыс. т | 40,8  14,79  2062 |

## 3.2 Экономико-географическая характеристика черной и

**цветной металлургии**

Металлургический комплекс относится к отраслям, дополняющим территориальный комплекс Северо-Запада. Он частично удовлетворяет потребности района в металлах, конструкционном литье, прокате, стальных и чугунных трубах, крепежных изделиях, проволоке, метизах и т. п. Исходный материал для этих изделий почти весь привозится из других районов.

Производство продукции черной металлургии в Северо-Западном рай­оне в 1997 г. характеризуется данными, представленными в таблице 3.

Таблица 3

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Значение показателя, тыс. т |
| Сталь  Готовый прокат  Стальные трубы | 612  362  88 |

Развитие цветной металлургии сдерживается напряженностью топливно-энергетического баланса и бедностью сырьевой базы. Ее удельный вес в общем объеме промышленной продукции будет постепенно снижаться. Цветная металлургия представлена производством алюминия (Волхов) и глинозема (Пиланево). Глиноземные заводы района будут переведены на сырье Северо-Онежского месторождения бокситов. Хозяйственную эффективность производства предполагается повысить за счет применения шлаков в сельском хозяйстве для раскисления почв, а также для производства строительных материалов. В г. Волхове будет построен прокатный завод по производству ленты и листа цветных металлов. На одном из заводов производственного объединения "Красный Выборжец" планируется организация сбора, хранения и переработки ценного сырья - кобальта, титана, молибдена, вольфрама, никеля и др. Естественно, развитие отраслей металлургии потребует решения проблем охраны окружающей среды, повышения надежности работы нейтрализационных установок биологической очистки, улучшения очистки выбросов в атмосферу, внедрения новых способов электротехнической очистки.

## 3.3 Экономико-географическая характеристика машиностроительного комплекса

В структуре экономики Северо-Западного района ведущее место занимают отрасли рыночной специализации машиностроительного комплекса.В составе машиностроительного комплекса района приоритет принадлежит судостроению, электротехническому, энергетическому, тракторному и сельскохозяйственному, машиностроению, приборостроению, станкостроению и электронной промышленности. Район занимает одно из первых мест в стране по производству морских судов разного типа (в том числе мощных атомных ледоколов), уникальных паровых, гидравлических и газовых турбин, оптико-механической продукции.

Северо-Западном районе характеризуется данными, приведенными в таблице 4.

Таблица 4

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Значение показателя в 1997 г. |
| Турбины паровые, млн. кВт | 1,8 |
| Турбины гидравлические, тыс. кВт | 356 |
| Турбины газовые, тыс. кВт | 150 |
| Дизели и генераторы, шт. | 261 |
| Крупные электромашины, шт. | 937 |
| Металлорежущие станки, шт. | 119 |
| Кузнечно-прессовые машины, шт. | 176 |
| Тракторы, тыс.шт. | 1,1 |
| Автомобили со специальным кузовом, шт. | 242 |
| Автобусы, шт. | 700 |
| Вагоны грузовые магистральные, шт. | 55 |

Основная часть машиностроительных предприятий сосредоточена в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Многие машиностроительные предприятия по своей величине, техническому оснащению, квалификации рабочих и инженеров, назначению производимой продукции пользуются мировой известностью. На базе большинства предприятий созданы производственные объединения. Крупнейшими машиностроительными предприятиями являются Кировский завод, выпускающий мощные тракторы, завод "Электросила", производящий мощные генераторы для тепловых и гидравлических электростанций, Ижорский завод (Колпино). К ним относятся и Невский металлургический завод, крупнейшие предприятия тяжелого, прежде всего энергетического машиностроения. Они производят уникальные штучные и малосерийные машины, отличающиеся повышенной металлоемкостью, оборудование для АЭС, мощные экскаваторы. Адмиралтейский в Санкт-Петербурге и Выборгский заводы производят уникальные суда, танкеры, сухогрузы, рыболовные и научно-исследовательские суда. В Санкт-Петербурге созданы: оптико-механическое объединение "ЛОМО", выпускающее различную продукцию, объединение "Светлана", производящее электронное оборудование, станкостроительные объединения, заводы точного машиностроения, радиоэлектроники, приборостроения, вычислительной техники. Центры машиностроения созданы в Пскове и Новгороде и других городах. Они тесно связаны кооперацией с машиностроительными предприятиями Санкт-Петербурга.

Северо-Запад и в перспективе сохранит свою роль в производстве продукции машиностроения - электротехнического приборостроения, электронного машиностроения, судостроения и ряда других отраслей, требующих особой технической культуры и опыта кадров высокой квалификации. Будет увеличен выпуск станков с числовым программным управлением, гибких производственных систем, прецизионного оборудования.

## 3.4 Экономико-географическая характеристика химического и нефтехимического комплекса

Одно из ведущих мест в промышленности Северо-Западного района занимает химический комплекс.В районе получило большое развитие производство резинотехнических изделий, шин, синтетических смол, удобрений, пластмасс, лако-красочных изделий, кислот, реактивов, химико-фармацевтических препаратов. Производство фосфорных удобрений создано в Санкт-Петербурге и Волхове. В Кингисеппе из местных фосфоритов производится фосфоритная мука (объединение "Фосфорит"), на Новгородском комбинате, используя природный газ, производят азотные удобрения; производство двойного суперфосфата освоено на Волховском комбинате. Широкой известностью пользуется предприятие химического производственного объединения "Красный треугольник", производящее шины, резиновую обувь и другие резино-технические изделия. Химическая промышленность представлена переработкой сланцев (г. Сланцы). В целом химическая промышленность имеет тенденции к сокращению особенно вредных в экологическом отношении производств.

Производство основных видов продукции химического комплекса Северо-Западного района характеризуется данными, приведенными в таблице 5.

Таблица 5

|  |  |
| --- | --- |
| Предприятия | Производство продукции,  1997 г., тыс. т |
| Новгородское АО «Акрон»  - азотные удобрения | 905,6 |
| - фосфорсодержащие сложные удобрения  Кингисеппское АО «Фосфорит» | 1085,4 |
| - фоссырье | 217,0 |
| - фосфорсодержащие сложные удобрения | 381,6 |

## 3.5 Экономико-географическая характеристика строительного комплекса

Получил развитие в районе ***индустриально-строительный комплекс,*** представленный стекольной промышленностью, производством железобетонных изделий и конструкций и других строительных материалов. Комплекс имеет межрайонное значение. Его предприятия размещены во всех крупных городах.

## 3.6 Экономико-географическая характеристика лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности

Развит в районе и лесной комплекс, включающий лесную, деревообрабатывающую и целлюлозно-бумажную промышленность. Потребности комплекса в древесине покрываются как местными лесозаготовками, так и в значительной степени сырьем соседней Карелии и других районов Севера.

Пиломатериалы, фанеру, древесно-волокнистые (ДВП) и древесно-стружечные плиты (ДСП), мебель, картон, бумагу и другие виды продукции производят почти во всех областях района. Но особенно их производство развито в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Крупнейшими комбинатами целлюлозно-бумажной промышленности являются: Светогорский, Приозерский, Советский на Карельском перешейке. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области развито производство клееной фанеры, мебели. Фанера производится также и в Новгородской области.

Производство продукции лесного комплекса Северо-Западного рай­она характеризуется данными, приведенными в таблице 6.

Таблица 6

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Значение показателя в 1997 г. |
| Вывоз древесины, тыс.м3 плотных  Производство деловой древесины, тыс.м3  Пиломатериалы, тыс.м3  Целлюлоза (по варке), тыс. т  Бумага, тыс. т  Картон, тыс. т  Клееная фанера, тыс.м3 | 3710 3018 780 237 217 98 101 |

Основным направлением развития лесного комплекса являются глубокая переработка древесины, повышение качества ее продукции, восстановление лесных массивов.

**3.7 Экономико-географическая характеристика агропромышленного комплекса**

Центральное место в нем занимает сельское хозяйство. Оно играет важную для района роль. Его цель - удовлетворение потребностей населения Северо-Запада в продовольствии. В структуре сельскохозяйственного производства преобладают молочное и молочно-мясное животноводство, льноводство. Ориентация на удовлетворение внутрирайонных потребностей в продовольствии обусловила территориальную организацию сельского хозяйства. Молочные, свиноводческие, птицеводческие, овощные хозяйства сконцентрированы вблизи крупных городов. В пригородных зонах развито картофелеводство, в Псковской и Новгородской областях - льноводство, имеющее межрайонное значение. Сельскохозяйственные угодья составляют 1/5 всей территории. Более 1/2 посевов занято зерновыми культурами, основные площади этих культур находятся в Псковской области. Эта же область выделяется и развитым животноводством - на ее долю приходится 45% всего поголовья крупного рогатого скота района, основная часть поголовья свиней.

Все сельскохозяйственные продукты предназначены для внутреннего потребления, и только лен и продукция из него вывозятся за пределы района. Потребность населения района в продовольствии (кроме яиц и овощей) удовлетворяется в значительной мере за счет ввоза из других районов.

В АПК Северо-Запада рост производства связан с укреплением межрегиональных связей, развитием предпринимательства на селе, многообразием форм собственности, особенно фермерских и личных подсобных хозяйств, а также с созданием сети перерабатывающих предприятий малого и среднего бизнеса. Кардинальные сдвиги можно ожидать при условии значительного увеличения фермерских хозяйств и площадей их сельскохозяйственных угодий.

Этот процесс в регионе возможен, так как резервы сельскохозяйственных угодий значительны, особенно в Псковской и Новгородской областях, а проблему трудовых ресурсов в АПК можно решить за счет притока сюда населения из других районов, государств СНГ.

## 3.8 Внешнеторговые перевозки

Приморско-приграничное положение Северо-Западного района обусловливает широкие транспортно-экономические связи России с госу­дарствами дальнего зарубежья и Балтии через морские торговые порты Санкт-Петербург и Выборг (с портопунктом Высоцк) и сухопутные пе­редаточные пункты на границе России с Финляндией (Бусловская, Светогорск), государствами Балтии (Ивангород-Нарвский, Печо-ры-Псковские, Скангали, Посинь) и Беларусью (Завережье, Клястица). В 1997 г. объем перевозок внешнеторговых грузов по району состав­лял 66,1 млн.т (24,2% от перевозок грузов внешней торговли России железнодорожным транспортом), из них 58,1 млн.т — экспорт (сдача) и 8,0 млн.т — импорт (прием).

В таблицах 7 и 8 даны соответственно объемы экспорта и импор­та по Северо-Западному району в целом с распределением по станциям и родам грузов.

В общем объеме экспорта более 45% приходится на нефтяные гру­зы, в импорте — более 50% на грузы группы «прочие» (это в основном промышленные и продовольственные товары, машины, оборудование). Экспортные поставки России, осуществляемые через порты и пограничные станции Северо-Западного района, формируются, глав­ным образом, в Северном и Уральском экономических районах, а так­же в субъектах РФ, входящих в состав рассматриваемого района. Им­портные грузы потребляются преимущественно в Северо-Западном и Центральном районах.

Таблица 7

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Железнодорожные станции | Всего, млн. т | Из них по отдельным родам грузов, млн. т | | | |
| нефтя­ные | черные металлы | химические и минеральные удобрения | прочие |
| Экспорт (сдача) всего, | 58,4 | 26,8 | 6,7 | 7,0 | 9,9 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |
| Ленинградская область | 31,8 | 12,7 | 2,3 | 2,5 | 7,4 |
| Из них: |  |  |  |  |  |
| Светогорск | 1,6 | - | - | - | 0,1 |
| Бусловская | 8,7 | 4,4 | 0,1 | 0,5 | 2,7 |
| Ивангород-Нарвский | 10,7 | 6,7 | 0,6 | 0,3 | 2,0 |
| Санкт-Петербург | 8,9 | 1,6 | 1,6 | 1,7 | 2,5 |
| Выборг и Высоцк | 1,9 | - | - | - | 0,1 |
| Псковская область | 26,6 | 14,1 | 4,4 | 4,5 | 2,5 |
| Из них: |  |  |  |  |  |
| Печоры-Псковские | 4,8 | 3,8 | 0,5 | 0,1 | 0,3 |
| Скангали (Пыталово) | 12,0 | 5,0 | 3,2 | 2,7 | 0,8 |
| Посинь (Себеж) | 7,5 | 5,2 | 0,7 | 0,4 | 1,1 |
| Завережье | 0,9 | - | - | 0,4 | 0,1 |
| Клястица | 1,4 | 0,1 | - | 0,9 | 0,2 |

Таблица 8

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Железнодорожные станции | Всего, млн. т | Из них по отдельным родам грузов, млн. т | | |
| нефтяные | хлебные | прочие |
| Импорт (прием) всего, | 7,2 | 1,6 | 0,7 | 3,7 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| Ленинградская область | 3,4 | 0,3 | 0,3 | 2,1 |
| Из них: |  |  |  |  |
| Бусловская | 1,0 | 0,3 | 0,1 | 0,5 |
| Ивангород-Нарвский | 0,3 | - | - | 0,3 |
| Санкт-Петербург | 1,9 | - | 0,2 | 1,3 |
| Выборг и Высоцк | 0,2 | - | - | - |
| Псковская область | 3,8 | 1,3 | 0,4 | 1,6 |
| Из них: |  |  |  |  |
| Печоры-Псковские | 0,7 | - | 0,4 | 0,3 |
| Скангали (Пыталово) | 0,5 | 0,2 | - | 0,2 |
| Посинь (Себеж) | 1,4 | 0,7 | - | 0,7 |
| Завережье | 0,7 | 0,1 | - | 0,3 |
| Клястица | 0,5 | 0,3 | - | 0,1 |

В 1997 г. из 58,4 млн.т российского экспорта 10,3 млн.т (18%) подвозились к границе с Финляндией и 24,3 млн.т (42%) — с государ­ствами Балтии; из 7,2 млн.т импортных грузов для России со сторо­ны государств Балтии принималось 2,6 млн.т (36%) и Финляндии — 1,0 млн.т (14%).

Кроме собственных перевозок, железнодорожный транспорт Рос­сии осуществляет транспортировку внешнеторговых грузов в связях с дальним зарубежьем бывших союзных республик, а также в связях третьих стран с третьими странами — международный транзит. В 1997 г. практически весь объем международного транзита (0,3 млн.т) через территорию России в сообщении восток-запад был освоен на западе станцией Бусловская, на востоке — портом Восточный (предпортовая станция Находка-Восточная) Дальневосточного экономическо­го района (Приморский край).

**3.9 География пассажирских перевозок**

Транспортная система Северо-Западного района является наиболее значимым элементом его инфраструктурного комплекса и имеет ярко выраженное радиальное строение. Она позволяет функционировать пространственно разобщенным объектам, обеспечивает межрайонные и внутрирайонные связи промышленности и других отраслей хозяйства и отличается высокой концентрацией грузовых и пассажирских потоков в Санкт- Петербургском транспортном узле.

Транспортная система Северо-Западного района ориентирована на решение трех основных задач:

* выход к Балтике через Москву всей южной и юго-восточной части РФ и прилегающих государств СНГ;
* выход к Балтике Беларуси и Украины и связь Балтийского бассейна с Черноморским;
* связь с Балтикой северных регионов России.

# 4. Характеристика транспортной системы Северо-Западного экономического района

## 4.1 Общая характеристика транспортной системы

Транспортная система Северо-Западного района является наиболее значимым элементом его инфраструктурного комплекса и имеет ярко выраженное радиальное строение. Она позволяет функционировать пространственно разобщенным объектам, обеспечивает межрайонные и внутрирайонные связи промышленности и других отраслей хозяйства и отличается высокой концентрацией грузовых и пассажирских потоков в Санкт-Петербургском транспортном узле. Суммарный объем перевозок грузов без трубопроводного транспорта составляет почти 1 млрд. т, более половины приходится на железнодорожный, почти 2/5 — на автомобильный транспорт. В ввозе, который превосходит вывоз, преобладают топливно-энергетические и минерально-сырьевые ресурсы — нефть, газ, каменный уголь, нефелины, а также лес, металл, строительные материалы, продовольствие. В вывозе главенствующее положение занимает продукция машиностроения, химической, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. Меньшую долю составляет продукция легкой и пищевой промышленности, а также других отраслей (например, вывоз огнеупорных глин из Новгородской области).

Потеря балтийских портов усиливает нагрузку на Санкт-Петербургский транспортный узел, стимулируя ускоренное развитие всего транспортного хозяйства и главным образом морского. Но перспективы дальнейшего расширения порта очень ограничены тем, что он вырос «в теле» крупного города, массовый транзит через который нецелесообразен. Да и ресурсы городской территории также ограничены. Поэтому расчетная мощность петербургского порта после его расширения оценивается в 20-30 млн. тонн грузооборота в год. А потребности России в этом регионе оцениваются в перспективе в 100-120 млн. тонн ежегодно. Поэтому начато создание на Балтике системы российских портов. Расширение уже существующих небольших портов в Выборге и Высоцке, строительство новых крупных портов в Усть-Луге в 100 км к западу от Санкт-Петербурга, в бухте Батарейной вблизи г. Ломоносова (в 30 км западнее Санкт-Петербурга) и на северном берегу Финского залива в Приморске, а также пополнение флота современными крупнотоннажными судами будет способствовать расширению экономических связей региона.

Также значительное развитие получили все элементы транспортного процесса – путевое хозяйство, подвижной состав, погрузочно-разгрузочная техника, складское хозяйство, перевалочные базы, пересадочные узлы. В Санкт-Петербурге и других городах изготовляется различная техника для транспорта, ведется подготовка квалифицированных кадров. Все это позволяет говорить о том, что в данном районе сложилась общерайонная транспортная система – составная часть единой транспортной системы страны.

Транспортная система Северо-Западного района – одна из главных предпосылок развития производительных сил, повышения эффективности производства. Она обеспечивает связи между промышленностью и другими отраслями хозяйства, способствует специализации и кооперированию, концентрации и комбинированию производства. За длительный период формирования транспортная система улучшила экономико-географическое положение района, упрочила надежность осуществления межрайонных и внутрирайонных транспортно-экономических связей. Наличие различных видов транспорта позволяет рационально распределять перевозки грузов и пассажиров.

Как уже было отмечено, транспортная сеть района имеет ярко выраженную радиальную структуру: все виды транспорта, как в фокусе, сходятся в Санкт-Петербурге – одном из самых мощных транспортных узлов страны. Это специфическое значение главного района образующего центра определяет большие объемы и высокую интенсивность межрайонных перевозок и относительно невысокую долю в структуре транспортно-экономического баланса района межобластных и внутриобластных связей. Транспортная сеть, хорошо связывая Санкт-Петербург с другими центрами экономических районов, не обеспечивает однако, удобных связей с отдельными частями Северо-Западного района. Недостатки в сложившейся конфигурации сети снижают маневренность работы транспорта, надежность его, а в конечном счете, сдерживают рост эффективности перевозок и эффективность производства в целом. Неравнозначность транспортной освоенности отдельных частей территории района снижает уровень развития отдельных административных районов, приводит не только к экономическим, но и к социальным различиям.

Концентрация транспортных функций на определенных направлениях способствует формированию полимагистралей - своеобразных транспортных коридоров, по которым проложены коммуникационные линии различных видов транспорта. Например, вдоль железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва на значительном протяжении проходит автомагистраль. В том же направлении проложены газопровод, телефонная и телеграфная связь. Аналогичная картина наблюдается и вдоль других транспортных магистралей: Санкт-Петербург – Череповец, Санкт-Петербург – Псков, Санкт-Петербург – Выборг.

Суммарный объем перевозок грузов без трубопроводного транспорта составляет почти 1 млрд. т., более половины приходится на железнодорожный, почти 2/3 – на автомобильный транспорт. В ввозе, который превосходит вывоз, преобладают топливно-энергетические и минерально-сырьевые ресурсы – нефть, газ, каменный уголь, нефелины, а также лес, металл, строительные материалы, продовольствие. В вывозе главенствующее положение занимает продукция машиностроения, химической, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. Меньшую долю составляет продукция легкой и пищевой промышленности, а также других отраслей (например, вывоз огнеупорных глин из Новгородской области).

В настоящее время в Северо-Западном районе намечаются очень значительные масштабы нового транспортного строительства. Широкую известность получил проект высокоскоростной магистрали, которая через Санкт-Петербург (в обход города) свяжет Москву со Скандинавией. Одновременно проектируются реконструкция и модернизация Октябрьской магистрали.

В планах создания региональной межотраслевой транспортной системы большое значение отводится сооружению кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга (это позволит освободить город от значительной части грузового автотранспорта), реконструкции аэропорта Пулково и строительству нового современного аэропорта. Наконец, значительные масштабы должно принять сооружение трубопроводов (в первую очередь от Киришского НПЗ).

## 4.2 Железнодорожный транспорт

Потребности промышленности, сельского хозяйства и населения Северо-Западного экономического района обслуживает Октябрьская железная дорога, обеспечивающая регулярную связь как внутрирайонную, так и с другими регионами страны.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей района составляет 5,1 тыс. км (5,9% от эксплуатационной длины железнодорожной сети России) со средней плотностью на 10 тыс. км2 территории — 257 км (средняя по РФ — 51 км).

Значения этих показателей (по состоянию на 01.01.1998 г.) по субъектам Российской Федерации, входящим в Северо-Западный район и имеющим железнодорожное сообщение, приведены в таблице 9.

Транспортная сеть имеет ярко выраженную радиальную структуру, почти все основные железнодорожные линии расходятся из одного центра — Санкт-Петербурга. По разветвленности в границах Северо-Западного района Октябрьская дорога занимает на сети России второе место (после Московской дороги).

Таблица 9

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Субъекты РФ | Эксплуата­ционная длина ж.д. путей, км | Плотность ж.д. путей сообще­ния на 10 тыс. км2 территории, км |
| Всего по Северо-Западному району, | 5055 | 257,3 |
| в том числе: |  |  |
| Ленинградская область и г. Санкт-Петербург | 2814 | 327,6 |
| Новгородская область | 1149 | 207,8 |
| Псковская область | 1092 | 197,5 |

Экономика района и его географическое положение предопределяют объем пе­ревозочной работы. В 1997 г. отправле­ние грузов составило 48,4 млн. т (5% от общего отправления по же­лезнодорожной сети России); прибытие — 86,8 млн. т (9% от сетевого прибытия). Прибытие грузов превышало отправление в 1,8 раза.

Распределение объемов отправления и прибытия грузов по субъек­там Российской Федерации, входящим в состав Северо-Западного эко­номического района с распределением по основным родам грузов, дано в таблице 10.

Приведенные в таблице 10 грузы характеризуют специализацию от­раслей промышленности района. В отправлении их доля в целом по району составляет около 95%; по субъектам РФ, входящим в район, удельный вес приведенных грузов колеблется от 80% по г. Санкт-Петербургу до 100% по Новгородской области. На минерально-строи­тельные материалы (преимущественно нерудные) приходится 35% от общего отправления. На втором месте по объему отправления (27%) находятся нефтепродукты (автобензин, авиакеросин, дизельное топли­во, мазут с НПЗ «КИНЕФ», работающего на нефти, доставляемой по нефтепроводу). На долю грузов группы «прочие» приходится 23%. В состав широкой номенклатуры прочих грузов входят: продукция отраслей машиностроения и металлообработки, лесохимической промыш­ленности, сланцы, химические товары, а также товары легкой и пище­вой промышленности.

Таблица 10

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Грузы | Всего по району | В том числе по субъектам РФ | | | |
| г. Санкт-  Петер­бург | Ленин­градская область | Новго­родская область | Псков­ская область |
| Отправление - всего, млн.т, | 48,4 | 5,0 | 33,8 | 4,2 | 5,4 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |
| нефтяные | 13,3 | 0,1 | 11,7 | - | 1,5 |
| лесные | 2,3 | - | 1,2 | 0,6 | 0,5 |
| минерально-строительные материалы | 17,1 | 0,3 | 14,9 | 1,2 | 0,7 |
| химические и минеральные удобрения | 2,1 | - | 0,3 | 1,6 | 0,2 |
| прочие | 11,0 | 3,6 | 4,7 | 0,8 | 1,9 |
| Прибытие - всего, млн.т. | 86,8 | 17,8 | 37,8 | 2,7 | 28,5 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |
| нефтяные | 28,9 | 3,0 | 11,0 | 0,3 | 14,6 |
| черные металлы | 8,0 | 2,3 | 1,2 | - | 4,5 |
| минерально-строительные материалы | 11,3 | 3,5 | 6,2 | 0,9 | 0,7 |
| химические и минеральные удобрения | 8,2 | 1,7 | 1,4 | 0,7 | 4,4 |
| прочие | 16,3 | 4,4 | 8,9 | 0,3 | 2,7 |

В составе лесных грузов перевозятся: лес круглый и лес пиленый, шпалы и брус, древесностружечные и древесноволокнистые плиты, фанера. Новгородское предприятие АО «Акрон» отгружает азотные и сложные удобрения, а также разнообразную химическую продукцию.

В прибытии удельный вес приведенных в таблице 10 грузов в целом по Северо-Западному району составляет 84%; по субъектам Российс­кой Федерации, входящим в его состав, он колеблется от 94% по Псковской области до 76% по Ленинградской области. В прибытии преобладают нефтепродукты, прочие грузы и минерально-строительные материалы, на долю которых приходится 65% от общего прибы­тия по району.

К крупнейшим железнодорожным станциям, обслуживающим про­мышленные комплексы района, в 1997 г. относились: узел Санкт-Пе­тербург, имеющий в своем составе большое количество станций, вы­полняющих грузовые операции; Кириши-Заводская, Кузнечное, Каменногорск, Рудничная, Пикалево-2, Сала (Ленинградская область); Вели­кий Новгород.

Кроме того, значительные объемы грузовой работы имели станции, обслуживающие внешнеторговые связи России со странами дальнего и ближнего зарубежья: Бусловская, Ивангород-Нарвский (Ленинградс­кая область), Скангали, Посинь (Псковская область).

По Северо-Западному району объем перевозочной работы за 1997 г. и структура перевозок по видам сообщения характеризуются данными, приведенны­ми в таблице 11.

Район имеет развитую систему внутрирайонных связей. На долю местного сообщения приходится 27,5% от объема перевозок с преоб­ладанием характерных для Северо-Западного района грузов: нефте­продуктов — 10,7 млн. т (37% от местного сообщения), минерально-строительных материалов — 9,1 млн. т (31%) и грузов группы «про­чие» — 5,0 млн. т (17%). Удельный вес местного сообщения в отправ­лении указанных грузов составляет: по нефтепродуктам — 80,5%, минерально-строительным материалам — 53% и прочим грузам — 45,5%.

Таблица 11

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид перевозок | Объем, млн. т | Удельный вес, % |
| Перевезено всего, | 106,0 | 100,0 |
| в том числе: |  |  |
| местное сообщение | 29,2 | 27,5 |
| вывоз | 19,2 | 18,0 |
| ввоз | 57,6 | 54,5 |

Как пример наиболее крупных внутрирайонных связей по отдель­ным грузам, можно выделить следующие:

1. по нефтепродуктам: Ленинградская область (НПЗ «КИНЕФ») от­правляет 5,2 млн. т нефтепродуктов на станции, расположенные на ее  
   территории (преимущественно на границе с Финляндией), а также в Санкт-  
   Петербург — 1,9 млн. т и в Псковскую область (главным образом на  
   передаточные станции на границе с государствами Балтии) — 3 млн. т;
2. по минерально-строительным материалам: Ленинградская область  
   (в основном с крупных карьеров) отправляет нерудные материалы для  
   потребления в области — 4,4 млн. т и в г. Санкт-Петербург — 2,9 млн. т;
3. по прочим грузам: предприятие «Ленинградсланец» отправляет  
   сланцы на ТЭЦ Ленинградской области — 1,6 млн. т.

Наряду с внутрирайонными связями Северо-Западный район харак­теризуется разветвленной системой межрайонных связей. Около 55% (от общего объема перевозок) потребляемого в районе сырья и экс­портируемых из России различных грузов ввозятся из других эконо­мических районов и 18% готовой продукции и импортных товаров вывозятся за его пределы.

Северо-Западный район имеет отрицательный транспортный баланс: в 1997 г. ввоз превышал вывоз на 38,4 млн. т или в 3 раза.

Основные транспортно-экономические связи рассматриваемого рай­она по вывозу осуществлялись с Северным и Центральным экономи­ческими районами. На их долю приходилось 67% общего вывоза Севе­ро-Западного района.

Распределение объемов вывоза рассматриваемого района в другие регионы России с указанием отдельных видов грузов представлено в таблице 12.

Из района вывозятся минерально-строительные материалы (42% от общего вывоза), главным образом в Центральный экономический район; прочие грузы, включающие широкую номенклатуру производимых в рай­оне товаров, (31%) — преимущественно в Центральный район; нефте­продукты (13,5%) для нужд народного хозяйства и частично на экспорт с преобладанием связей с Северным и Центральным районами.

Значительные экономические связи Северо-Западного района по завозу грузов осуществляются с Северным и Поволжским районами (43% от общего ввоза), а также с Уралом и Сибирью (36%).

Таблица 12

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вывоз в  экономические рай­оны | От Северо-Западного экономического  района всего | Из них по отдельным родам грузов | | | | |
| нефтяные | лес­ные | минерально-  строительные  материалы | химиче­ские и  минеральные  удобрения | прочие |
| Всего, млн. т, | 19,2 | 2,6 | 0,4 | 8,0 | 0,4 | 6,0 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |
| Северный | 3,5 | 1,2 | 0,3 | 0,8 | 0,3 | 0,7 |
| Центральный | 9,3 | 1,0 | 0,1 | 5,9 | - | 2,0 |
| Волго-Вятский | 0,8 | - | - | 0,7 | - | - |
| Центрально-Черноземный | 0,6 | 0,1 | - | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| Поволжский | 1,0 | 0,1 | - | 0,2 | - | 0,5 |
| Северо-Кавказский | 0,4 | - | - | - | - | 0,4 |
| Уральский | 1,5 | 0,1 | - | 0,1 | - | 0,8 |
| Западно-Сибирский | 1,0 | - | - | 0,1 | - | 0,8 |
| Восточно-Сибирский | 0,8 | 0,1 | - | - | - | 0,3 |
| Дальневосточный | 0,3 | - | - | - | - | 0,3 |

Распределение объемов ввоза в район из других регионов России за 1997 г. с указанием отдельных видов грузов представлено в таблице 13.

Основной объем ввоза (75%) приходится на: нефтепродукты (бен­зин, керосин, дизельное топливо), поступающие в Северо-Западный район преимущественно с нефтеперерабатывающих заводов Поволжс­кого и Уральского районов; черные металлы, отгружаемые, главным образом, металлургическими комбинатами Северного и Уральского рай­онов; химические и минеральные удобрения, завозящиеся в основном из Северного (апатиты) и Уральского (калийные соли) районов, и ши­рокую номенклатуру прочих грузов, поставляемых в рассматриваемый район из всех регионов России с преобладанием поставок из Поволжс­кого и Уральского районов.

Таблица 13

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ввоз из  экономических районов | На Северо-Западный  экономиче­ский район - всего | Из них по отдельным родам грузов | | | | |
| нефтяные | черные металлы | минерально-строительные материалы | химические и минераль­ные  удобрения | про­чие |
| Всего, млн.т, | 57,6 | 18,2 | 7,3 | 2,2 | 6,5 | 11,3 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |
| Северный | 14,6 | 0,5 | 3,8 | 1,5 | 2,9 | 1,3 |
| Центральный | 5,8 | 2,7 | 0,7 | 0,3 | 0,2 | 1,0 |
| Волго-Вятский | 2,7 | 1,6 | 0,1 | - | 0,2 | 0,5 |
| Центрально-Черноземный | 1,7 | - | 0,7 | 0,3 | - | 0,4 |
| Поволжский | 10,3 | 5,7 | - | - | 0,2 | 3,5 |
| Северо-Кавказский | 0,5 | 0,1 | - | - | - | 0,2 |
| Уральский | 14,2 | 5,3 | 2,4 | 0,1 | 3,0 | 2,6 |
| Западно-Сибирский | 6,3 | 2,3 | - | - | - | 0,8 |
| Восточно-Сибирский | 1,4 | - | - | - | - | 0,9 |
| Дальневосточный | 0,1 | - | - | - | - | 0,1 |

Доля транзита в перевозочной работе Северо-Западного экономи­ческого района незначительна. Она включает в себя объемы перевозок грузов в транспортно-экономических связях большинства регионов России с Республикой Карелия и Мурманской областью.

На конфигурации железнодорожной сети Северо-Западного района отразилось, прежде всего, положение Санкт-Петербур­гского промышленного узла на берегу Финского залива в устье р. Невы. От Санкт-Петербургского транспорт­ного узла веером расходятся восемь магистральных направлений: Санкт-Петербург — Москва; Санкт-Петербург — Волховстрой (с выходом на Мурманск и Вологду); Санкт-Петербург — Кириши — Сонково (с вы­ходом через Савелово на Москву); Санкт-Петербург — Дно — Невель (выход к границе с Беларусью) с ответвлением на Новгород; Санкт-Петербург — Псков (выход к границе с государствами Балтии); Санкт-Петербург — Ивангород — Нарвский (с выходом на Таллинн); Санкт-Петербург — Выборг (с ответвлениями на Бусловскую и Светогорск); Санкт-Петербург — Кузнечное — Хиитола. Последние два направления примыкают к железнодорожной сети Финляндии.

Для обхода Санкт-Петербургского узла, имеющего густую сеть железнодорожных линий, построена спрямляющая линия Волховст­рой — Чудово — Новгород — Луга, дающая выход с Мурманского направления на все направления, подходящие к Санкт-Петербургу с юга.

В состав железнодорожной сети района входят также широтные ли­нии: Сонково — Бологое — Дно — Псков; Ржев — Великие Луки — Завережье и далее выход на границу с Балтией через Посинь; Лихославль — Великие Луки — Невель.

Одна из ведущих магистралей Москва — Санкт-Петербург, соеди­няющая два самых крупных в стране экономических, политических и культурных центра — Москву и Санкт-Петербург, является звеном международного Критского транспортного коридора № 9 Александруполис — Димитровоград — Бухарест — Кишинев — Раздельная — Киев — Брянск — Москва — Санкт-Петербург — Бусловская — Хельсинки, к которому примыкает линия Киев (Нежин) — Жлобин — Могилев — Витебск — Новосокольники — Дно — Санкт-Петербург.

Наиболее грузонапряженными участками (в грузовом направлении) на железнодорожной сети района в 1997 г. были: Волховстрой — Мга (Ленинградская область) — 31,6 млн. т (в грузовом направлении), что превышало среднюю грузонапряженность сети России (12,7 млн. т) в 2,5 раза; Каннельярви — Выборг (Ленинградская область) — 13,6 млн. т, превышающая среднюю по сети в 1,1 раза.

На остальных участках грузонапряженность была примерно равна среднесетевой (Лодейное Поле — Волховстрой) или ниже.

## 4.3 Речной транспорт

Район богат внутренними судоходными водными путями. Основными судоходными реками являются: Нева, Волхов, Свирь. Судоходные озе­ра: Ладожское, Онежское, Ильмень, Псковское и Чудское. В 1997 г. всеми владельцами речных судов (на государственной и коммерческой основе) было перевезено 11,6 млн. т грузов.

Реки Нева, Свирь и Онежское озеро составляют часть Волго-Бал-тийской судоходной системы, по которой в 1997 г. прошло 15 млн. т грузов. Однако эта важнейшая водная система в целом находится в критическом положении из-за аварийного состояния шлюзов. Для ее нормального функционирования нужны инвестиции для проведения ремонтных работ.

В районе Выборга функционирует водная система Саймаа. Водная система Саймаа — это канал, открытый 29 лет назад, арендуемый Финляндией у России (срок аренды кончается в 2013 г.). Все 8 шлю­зов от Выборгского залива до Саймаа обслуживаются финскими влас­тями и лишь на отрезке протяженностью в 21 морскую милю от устья канала до международных вод проводку осуществляет русский лоцман. Ежегодно по каналу перевозится минеральное сырьё и продукция лес­ной промышленности, в среднем 1,5 млн. т.

## 4.4 Морской транспорт

Перевозочная деятельность в Северо-Западном экономическом районе осуществляется всеми видами транспорта. Перевозки грузов морским транс­портом внутри района незначительны. Велика роль морского транс­порта в осуществлении внешнеторговых связей как самого района, так и других регионов страны через торговые порты Санкт-Петербург и Выборг (с портопунктом Высоцк).

Морской порт Санкт-Петербург — «морская столица России» — крупнейший транспортный узел на северо-западе страны. Порт распо­ложен в восточной части Финского залива на островах в дельте р. Невы. Порт работает в круглогодичном режиме, с декабря по март навигация поддерживается с помощью ледоколов.

Структурно Санкт-Петербургский порт (или Большой порт Санкт-Петербург) состоит из ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», специ­ализированного лесного порта, а также других причалов, переработку грузов на которых осуществляют другие компании.

ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» осуществляет основной объем перевалки грузов в этом воднотранспортном узле. Порт располагает 53 причалами для обработки и отстоя судов общим протяжением 8,4 км (7,2 км — для обработки судов). Глубины у причалов составляют 8 -11,5 м, что позволяет обслуживать суда дедвейтом до 40 тыс. т. Мощ­ность порта рассчитана на перевалку более 13 млн. т грузов в год.

Порт состоит из четырех районов. Первый район специализируется на перегрузке внешнеторговых генеральных и навалочных грузов. На причалах второго района осуществляется перевалка генеральных экс­портно-импортных грузов, прежде всего, перевозимых на регулярных линиях. Третий район ориентирован на перегрузку автотранспортной техники, оборудования, лесоматериалов и навалочных зерновых гру­зов. Здесь же расположен оснащенный современной техникой контей­нерный терминал, обеспечивающий среди прочих перевалку контейнеров, следующих транзитом по территории России между портами Восточной Азии и Европы. Четвертый район специализируется на пе­ревалке угля. Кроме того, на его причалах перегружаются металлы, оборудование, другие генеральные грузы, зерно, сахар-сырец навалом. В этом же районе расположена бункеровочная база.

Порт ежегодно посещает более двух тысяч судов. Функционируют автомобильные паромные переправы на порт Калининград, порты Гер­мании и Швеции.

Порт является одним из лучших по техническому оснащению в Рос­сии. Он имеет развитые железнодорожные и автомобильные подходы, а по р. Неве порт связан системой глубоководных внутренних судоходных путей с важнейшими промышленными и сельскохозяйственными регио­нами России, государствами ближнего и дальнего зарубежья.

Несмотря на снижение общего объема грузопереработки по систе­ме морского флота РФ грузооборот ОАО «Морской порт Санкт-Пе­тербург» в 1997 г. составил 9,0 млн. т.

Общий грузооборот Большого порта Санкт-Петербург в 1997 г. составил почти 20,6 млн. т, в том числе наливные грузы — более 5,7 млн. т, навалочные — 2,8 млн. т, генеральные — 10,2 млн. т, лесные — 1,7 млн. т.

Морские торговые порты Выборг и Высоцк расположены в 60 милях северо-западнее Санкт-Петербурга. Навигация круглогодичная, зимой — с ледокольным обеспечением. Суммарная мощность портов по перевалке грузов — 3,9 млн. т в год. Глубина у причалов в Выборге — 6,5-8,5 м (глубина подходного канала - не менее 6 м), в Высоцке — 9,4 м.

Грузооборот этих портов в 1997 г. составил более 2,4 млн. т, в том числе 2,0 млн. т навалочных грузов, 0,25 млн. т лесных и 0,19 млн. т генеральных грузов.

Порт Выборг из-за стесненности территории и малых глубин на подходах имеет ограниченные возможности для развития.

По Государственной программе «Возрождение торгового флота России», утвержденной Постановлением Правительства РФ № 996 от 08.10.93 г., в Финском заливе намечается построить новые пор­ты. Эти порты будут важным звеном в транспортной инфраструкту­ре всего Северо-Западного экономического района России и соста­вят конкуренцию портам стран Балтии.

Новый порт Усть-Луга проектной мощностью 35 млн. т расположен в Лужской Губе (Кингисеппский район Ленинградской области) в 100 км от Санкт-Петербурга и предназначен для перевалки сухогрузов — угля, минудобрений, сахара, зерна, лесоматериалов.

Порт Приморск (Выборгский район Ленинградской области), рас­положенный в 130 км от Санкт-Петербурга, предназначен для экспор­та сырой нефти, нефтепродуктов, жидких химических грузов, сжижен­ных газов в объеме 45 млн. т в год.

Порт в бухте Батарейная (Ломоносовский район Ленинградской области) находится в 60 км от Санкт-Петербурга и будет предназначен для экспорта нефтепродуктов в объеме до 15 млн.т.

Строительство портовых комплексов должно осуществляться по этапам. Сроки введения в эксплуатацию зависят от привлечения как российского, так и иностранного капитала (2005-2010 гг.).

Все эти объекты находятся в зоне обслуживания Октябрьской же­лезной дороги. Перспективы вышеназванного строительства вплотную затрагивают и ее интересы. Необходимо рассматривать вопрос в комп­лексе — не только строить сами порты и припортовые станции, но и решать технико-эксплуатационные проблемы более отдаленных желез­нодорожных подходов к портам.

## 4.5 Автомобильный транспорт

Северо-Западный район располагает разветвленной сетью автомобиль­ных дорог. От Санкт-Петербургского транспортного узла отходят пять автомагистралей федерального значения: в юго-восточном направлении — на Новгород — Москву, южном — на Псков — Невель — Витебск — Киев, западном — на Ивангород — Нарву — Таллинн — Ригу — Кали­нинград, северном — на Выборг и в восточном направлении — на Новую Ладогу и далее Петрозаводск — Мурманск; а также федеральные автодо­роги: вдоль побережья Финского залива на запад до Ивангорода и северо-запад — на Приозерск (далее в Карелию) и Светогорск.

Кроме того, от Новой Ладоги отходят две автомобильные дороги федерального значения на Кириши и на Тихвин-Пикалево-Череповец-Вологду.

Протяженность автодорог с твердым покрытием (включая ведомствен­ные дороги) по Северо-Западному экономическому району с разбивкой по субъектам Федерации, входящим в его состав, дана в таблице 14.

Таблица 14

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Субъекты РФ | Протяжен­ность, км | Плотность автодорог с твердым покрытием на 10 тыс. км2 территории, км |
| Северо-Западный экономический район — всего, | 36641 | 1864,7 |
| в том числе: |  |  |
| Ленинградская область и г. Санкт-Петербург | 14584 | 1697,8 |
| Новгородская область | 9708 | 1755,5 |
| Псковская область | 12350 | 2233,3 |

Протяженность автомобильных дорог района с твердым покрытием составляет 4,9% от этого показателя по России в целом. В 1997 г. всеми владельцами грузового транспорта во всех отраслях народного хозяйства (на государственной и коммерческой основе) магистральным автомобильным транспортом было перевезено 10 млн. т грузов.

**4.6 Трубопроводный транспорт**

Большое развитие получил трубопроводный транспорт. По террито­рии Северо-Западного района проложены магистральные нефтепроводы: Ярославль — Кириши и Ярославль — Торжок — Великие Луки и далее на Беларусь; магистральный нефтепродуктопровод Кириши — Санкт — Петербург. Два магистральных газопровода Белоусово — Санкт-Петер­бург и Ухта — Вологда — Череповец — Санкт-Петербург обеспечивают подачу газа в Санкт-Петербург; магистральный газопровод «Сияние Севе­ра» (Ухта — Рыбинск — Торжок), соединенный с газовыми месторожде­ниями Ямало-Ненецкого АО, обеспечивает нужды промышленных райо­нов, а также передачу газа через Санкт-Петербург на Финляндию. Бал­тийская трубопроводная система (БТС) в регионе должна предусмотреть прокладку новых магистральных и реконструкцию действующих участков трубопроводов для обеспечения подачи на экспорт сырой нефти и нефте­продуктов через новые порты в Приморске и бухте Батарейная.

## 4.7 Авиационный транспорт

Воздушный транспорт в регионе используется в народном хозяй­стве для перевозки срочных грузов, для ремонта и строительства тру­бопроводов, мостов и т.п. В Санкт-Петербурге на месте бывшего воен­ного аэродрома «Вещево» возводится международный аэропорт «Вы­борг», ориентированный на прием транспортных тяжелых самолетов. Выгодное географическое положение порта на трансполярном маршру­те Северная Америка — Северная Европа — Россия позволит при­влечь дополнительные объемы грузов для транзита из северных райо­нов США и Канады в страны Балтии и российские регионы и будет являться как бы «опорой» воздушного моста России с Америкой.

**Заключение**

Северо-Западный экономический район в условиях кризиса сохраняет значительные работающие мощности в легкой и особенно в пищевой промышленности. Однако существуют проблемы реконструкции этих мощностей, поскольку их изношенность на некоторых предприятиях достигает 80%. Быстрая оборачиваемость средств, вкладываемых в пищевую и легкую промышленность в ряде случаев, позволяет привлекать отечественные и зарубежные инвестиции, в частности в производство кондитерских и крупяных изделий.

Северо-Западный район обладает развитой транспортной сетью. Плотность транспортной сети района существенно превосходит среднюю по России. Основные недостатки имеющейся транспортной инфраструктуры связаны; с ограничениями по грузообороту и составу обслуживаемых грузов Балтийских морских портов - г.г. Санкт-Петербурга, Выборга и др., а также с отсутствием к настоящему времени современных авто- и железнодорожных магистралей, связывающих г. Санкт-Петербург с Москвой, Финляндией, Польшей и через неё с Западной Европой и российским Калининградом.

**Список литературы**

1. Лапидус Б.М., Пехтерев Ф.С., Терешина Н.П. Регионалистика. — М, 2001.

1. Экономическая и социальная география России. /Под. ред. А.Г. Хрущева. — М.: Дрофа, 2002.
2. Экономическая география транспорта/Под. ред. Н.Н. Казанского. — М.: Транспорт, 1991.
3. География путей сообщения/Н.Н. Казанский и др. — М.: Транспорт, 1986.

5. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. Эконо­мическая география России: Учеб. — М.: Гардарика, 1999 г. — 752 с.

1. Региональная экономика: Учеб. пос. /Под ред. проф. М.В. Степанова. — М.: Инфра - Москва, 2000. - 463 с.
2. Бобылев С.Н., Xоджаев А.Ш. Экономика природопользования: Учеб. пос. — М.: МГУ им. М.В. Ломоносова ТЕНС, 1997.
3. Атлас схем железных дорог Государств - участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии, 1999.
4. Малый атлас России. — М.: Росмэн, 1999.
5. Политико-административная карта России. — М.: Дрофа, 1997.
6. Физическая карта России. — М.: Дрофа, 1997.