

УДК 338.2

## Инфраструктурные условия для неоиндустриализации России

Д-р экон. наук Усик Н. И. [nius50@yandex.ru](mailto:nius50@yandex.ru)

Паляева Е. Ю. [palaeva@inbox.ru](mailto:palaeva@inbox.ru)

Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет ИТМО  
Институт холода и биотехнологий  
191002, Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 9

***Социально-экономическая значимость инфраструктурного объекта – участка строительства автомобильной дороги в составе международного транспортного маршрута (МТМ) «Европа – Западный Китай» – заключается в том, что потребители транспортных услуг и население региона получают гарантированное обеспечение круглогодичной перевозки грузов и пассажиров, возможность активного использования ресурсов региона, повышение доступности услуг транспортного комплекса, комплексную безопасность и устойчивость транспортной системы.***

***Ключевые слова:*** инфраструктура, неоиндустриализация, социально-экономические условия развития.

---

*Ph. D. Usik N.I.*

*Palaeva E.U.*

*Saint-Petersburg National Research University of Information Technologies, Mechanics and Optics.  
Institute of Refrigeration and Biotechnology  
191002, St. Petersburg, Lomonosov str., 9*

***Socio-economic importance of the infrastructure facility – construction of the highway as part of an international transport route (MTM) "Europe-Western China" – is that transport users and the population of the region will receive a guarantee of year-round transportation of goods and passengers, the ability to use resources of the region, improving the availability of services of the transport complex, integrated security and sustainability of the transportation system.***

***Key words:*** infrastructure, neoindustrializaciya, socio-economic development.

О том, что необходимо пересмотреть место и роль инфраструктуры, создающей условия для экономического развития России, дискуссии не ведутся, так как это уже очевидная необходимость. Речь идет об определении приоритетов и строительства ключевых объектов, интегрируемых далее в высокопроизводительные промышленные системы [1, 21].

Строительство новых дорог является одним из факторов экономического развития в районе тяготения, стимулируя приток инвестиций в развитие прилегающих территорий. Развитие автодорожной сети и транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог существенно влияют на социально-экономическое развитие района тяготения и зоны влияния.

Увеличение роли транспорта в экономике, обеспечения безопасности перевозок и повышения качества жизни населения регионов реализуется через следующие документы: Федеральная целевая программа (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», «Транспортная Стратегия Российской Федерации до 2030 г.».

В последние годы наше государство активно инвестирует в строительство автодорог на территории страны. В 2012 году размер Федерального дорожного фонда составил порядка 414,4 млрд. рублей, а в 2013 году планируется вложить в эту отрасль до 450 млрд. рублей./ Что касается предыдущего, 2011 года, то по данным Росавтодора в России было построено более 500 км сельских дорог и 300 км федеральных автодорог. В 2012 году государство выделило деньги на строительство свыше 660 км сельских дорог и 220 км федеральных дорог, а также на ремонт 6,6 тыс. км дорог. Нельзя не учитывать и тот факт, что сегодня существуют частные инвестиции в строительство автодорог в России, которые, по прогнозам аналитиков, до конца 2020 года могут достигнуть 1,5 трлн. рубл. [2].

Одним из планируемых инфраструктурных объектов автомобильных дорог является строительство автомобильной дороги в составе международного транспортного маршрута (МТМ) «Европа – Западный Китай», позволяющего разгрузить существующую дорожную сеть Ленинградской области от транзитных грузопотоков, следующих из портов РФ в Балтийском бассейне (Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург) в центральные регионы России, Казахстан, Китай, что положительно скажется на транспортной ситуации региона.

В зону влияния проектируемой дороги включены четыре области: Ленинградская, Новгородская, Псковская и Вологодская, а также город федерального значения Санкт-Петербург. Учитывая, что 96% протяженности проектируемого участка дороги проложено по территории Ленинградской области, рассмотрим характеристику автомобильных дорог Ленинградской области в разрезе муниципальных районов,

входящих в зону тяготения, и общую характеристику автодорожной сети регионов, включённых в зону влияния.

По автодорожной сети Ленинградской области осуществляется выход в Скандинавию и страны Балтии, обеспечивается связь Мурманской области и Республики Карелия с другими регионами России. Через территорию Псковской области осуществляется международная автотранспортная связь с Эстонией, Литвой и Республикой Беларусь.

По территории рассматриваемых областей проходят два евроазиатских транспортных коридора – «Север–Юг» и «Транссиб», панъевропейский транспортный коридор № 9, европейские и азиатские автодорожные маршруты, по которым осуществляются наибольшие объемы перевозок международных грузов.

Согласно Декларации Второй Общевропейской Конференции по транспорту (Критская конференция, 1994 г.) автомобильные дороги М-10 «Россия», М-10 «Скандинавия» и М-20 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь включены в состав 9-го панъевропейского транспортного коридора «Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Кишинев» с ответвлениями на «Киев – Минск – Вильнюс – Калининград» и «Псков – Витебск – Киев». Кроме того автомобильные дороги М-10 «Россия», М-10 «Скандинавия» и М-18 «Кола» входят в состав международного транспортного коридора «Север-Юг», а участок а/д М-18 «Кола» от Санкт-Петербурга до Новой Ладogi и а/д А-114 «Вологда – Новая Ладoga» включены в состав международного транспортного коридора «Транссиб».

В дополнение к существенной роли транзитера, обусловленной выгодным экономико-географическим положением Ленинградской области, на ее территории продолжают реализовываться крупные проекты, направленные на развитие транспортной инфраструктуры: строительство Балтийской трубопроводной системы, строительство новых и модернизация старых портовых комплексов.

Портовые грузы уже сейчас являются серьезной составляющей нагрузки на автодороги федерального значения. Грузооборот Санкт-Петербургского Большого порта в 2011 году составил 60 млн. тонн [3].

На перспективу прогнозируется дальнейшая переориентация внешнеторговых грузопотоков РФ с финских портов на порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Снятие таможенных барьеров между Россией и Республикой Казахстан так же приводит к росту привлекательности автомобильного транспорта для внешнеторговых и транзитных грузопотоков. В настоящее время до 20% объема транзита китайских грузов

на Европу идет через порт Санкт-Петербурга и 5 – 6% импортных грузопотоков КНР следует автотранспортом через Финляндию, затем через Россию [4].

Характеристика значимости проектируемой автомобильной дороги для развития Ленинградской области:

- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения – 295,6 км, в том числе, увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров – 295,6 км;
- налоговые поступления в бюджет Ленинградской области от строительства автомобильной дороги – 5477,9 млн. руб.;
- налоговые поступления в бюджет Ленинградской области от эксплуатации автомобильной дороги – 2006,0 млн. руб.;
- экономический эффект от снижения уровня ДТП – 8179 млн. руб.;
- эффект от снижения уровня выбросов вредных веществ – 53 млн. руб. [4].

Предусматривается активное привлечение иностранных спонсоров к строительству российских автомобильных дорог. В связи с этим в 2013-2020 годах ожидается приток иностранных инвестиций в отечественное автодорожное строительство. Планируемые затраты на строительство и ремонт автомобильных дорог в 2014 году составят 473 млрд. рублей, а в 2020 году – 863 млрд. рублей [5, 59].

Реализация инфраструктурных проектов может обеспечить конкурентоспособность страны и её регионов. «Долгое время российское дорожное строительство было лишено необходимого условия роста: прогнозируемых объемов работ, обеспеченных долгосрочным финансированием. Если в странах с высокоразвитой транспортной инфраструктурой инвестиции в развитие дорожной сети составляют от 3 до 6% ВВП, то в нашей стране этот показатель до сих пор не превышал 2% ВВП. До 2020 года в них может быть аккумулировано более 8 трлн. рублей. Из 4,5 трлн. рублей, собранных в федеральном фонде, 2,7 трлн. планируется направить на строительство и реконструкцию дорог, а 1,8 трлн. руб. — на их ремонт и содержание. По экспертным оценкам, ежегодный объем бюджетных инвестиций в дорожное хозяйство возрастет с нынешних 500–600 млрд. рублей до 1–1,2 трлн.» [6].

Реализацию строительства автомобильной дороги в составе МТМ «Европа – Западный Китай» с последующей эксплуатацией ее на платной основе предлагается осуществлять по определенной очередности.

Предлагаемая очередность ввода в эксплуатацию пусковых комплексов проектируемой автомобильной дороги позволит разгрузить существующую сеть

автомобильных дорог Ленинградской области, работающую на обслуживании транспортных нужд порта Усть-Луга.

Необходимо отметить, что ввод в эксплуатацию первой очереди строительства (2018 г.) соответствует планируемым срокам завершения строительства скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург, эксплуатация которой также предполагается осуществлять на платной основе. Таким образом, уже с 2018 г., возможно, будет осуществляться транспортировку портовых грузов по скоростным автомобильным дорогам в направлении Новгородской, Тверской и Московской областей.

Ввод в эксплуатацию второй очереди строительства планируется осуществить не позднее 2022 г., что позволит обеспечить автотранспортную связь проектируемой автомобильной дороги с основным ходом международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», обеспечив тем самым транспортную доступность торгового морского порта Усть-Луга и юго-западной части Ленинградской области к регионам центра России, Республики Казахстан и далее к Китаю.

Социальная значимость рассматриваемой инфраструктуры заключается в том, что потребители транспортных услуг и население региона получают гарантированное обеспечение круглогодичной перевозки грузов и пассажиров, возможность активного использования ресурсов региона, повышается доступность услуг транспортного комплекса, комплексную безопасность и устойчивость транспортной системы.

Зона влияния проектируемой автомобильной дороги включает в свой состав 5 субъектов Российской Федерации: Вологодскую, Ленинградскую, Новгородскую, Псковскую области и город федерального значения Санкт-Петербург, различающихся по своей природно-ресурсной базе, демографическим, социально-экономическим и другим показателям развития.

Все субъекты, входящие в рассматриваемую зону влияния, играют важную роль в обеспечении внешнеэкономических связей России: через территорию регионов проходят основные автомобильные, железнодорожные, воздушные и водные международные транспортные магистрали, обеспечивающие грузовые и пассажирские коммуникации между европейскими странами (в том числе бывшими странами СНГ) и развитыми и динамично развивающимися в настоящее время государствами макрорегионов Центральной, Северо-Восточной, Юго-Восточной Азии (Казахстан, КНР, Япония, Южная Корея Индонезия, Малайзия и т.д.).

Дальнейшей реализации транзитного потенциала рассматриваемой зоны влияния будет способствовать создание на территории Ленинградской и Новгородской областей участка международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», который обеспечит переключение на себя значительных международных транзитных потоков

грузов и пассажиров, следующих по маршруту Западный Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа.

Проектируемый международный транспортный маршрут, являющийся важнейшим элементом транспортной системы страны, играет важную роль в географическом распределении экономического роста страны и реализации её транзитного потенциала. Создание международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» на территории Российской Федерации будет способствовать скорейшей реализации инновационной модели экономического роста страны и значительно повысит эффективность функционирования её экономики в условиях глобальной конкуренции.

Субъекты РФ, входящие в состав рассматриваемой зоны влияния, имеют заметную пространственную диспропорциональность в демографическом развитии: плотность населения наименее заселенного региона зоны влияния – Вологодской области – в 2,5 раза ниже плотности наиболее заселенного (после г. Санкт-Петербурга) региона – Ленинградской области, плотность территории которой в 2011 г. составила 20,6 человека на 1 кв.км.

Наибольшая доля населения зоны влияния рассматриваемой автомобильной дороги является жителями г. Санкт-Петербурга и составляет около 54% от общей численности жителей зоны влияния и 63% от всей численности городского населения рассматриваемой зоны. Город Санкт-Петербург также является одним из самых густо заселенных субъектов РФ, плотность и численность жителей которого является 2-ой в стране после г. Москвы.

Необходимо также отметить, что именно на города и городские поселения рассматриваемых субъектов РФ приходится основная часть жителей зоны влияния, которая занимает долю в 86% от общей численности населения.

Общая численность населения зоны влияния проектируемой автомобильной дороги занимает наибольшую долю (67%) от всех жителей СЗФО [7].

Благодаря входящим в состав зоны влияния экономически развитым регионам страны (г. Санкт-Петербург, Ленинградская и Вологодская области), она обладает значительным экономическим потенциалом. Общий вклад зоны влияния в суммарный валовой региональный продукт (далее – ВРП) СЗФО составляет около 68%, а в ВРП всех субъектов РФ – более 7% .

Наибольшими объемами ВРП среди субъектов зоны влияния проектируемой автомобильной дороги характеризуется экономика г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области, вносящие в суммарный ВРП зоны влияния (2 639,5 млрд в текущих ценах 2010 г.) более 82% от его величины.

Наименьшие показатели ВРП среди регионов зоны влияния по итогам 2010 г. достигнуты экономиками Новгородской и Псковской областей, внесшими в суммарный ВРП зоны влияния доли в 5% (127,3 млрд руб.) и 3% (84,3 млрд руб.) соответственно [7].

Уровень социально-экономического развития субъектов зоны влияния и граничащих с ней субъектов целесообразно также оценить, исходя из показателя «ВРП на душу населения».

Среднедушевой ВРП зоны влияния составляет 289,3 тыс. руб./чел. (в ценах 2010 г.) и превышает аналогичные суммарные показатели по субъектам СЗФО и ЦФО, граничащим с рассматриваемой зоной влияния, суммарным ВРП СЗФО и ВРП субъектов РФ в целом.

Среди субъектов зоны влияния проектируемой автодороги наиболее высокие показатели среднедушевого ВРП (по итогам 2010 года) зарегистрированы в г. Санкт-Петербурге (343 тыс. руб./чел.) и Ленинградской области (292,1 тыс. руб./чел.), самый низкий – в Псковской области (124,8 тыс. руб./чел.) [7].

Отставание Псковской области по уровню экономического развития объясняется рядом факторов, основными из которых, согласно Стратегии социально-экономического развития Псковской области до 2020 года, являются:

- сложившаяся структура экономики и промышленного производства, в которых преобладают низкотехнологичные (сельское хозяйство, металлообработка и т.д.) и проблемные сектора (производство электрооборудования);

- экономгеографическое положение: территория области находится на периферии экономического влияния крупнейших столичных агломераций (Москвы и Санкт-Петербурга);

- низкий уровень использования транзитного потенциала в связи с недостаточным развитием транспортно-логистических и терминально-складских центров на территории области;

- низкий уровень транспортной доступности области, сдерживающий развитие отрасли туризма;

- несоответствие ключевых инфраструктур (прежде всего, системы расселения) демографическим и экономическим тенденциям.

В целом зона влияния рассматриваемой автомобильной дороги характеризуется высокими показателями промышленного производства, её доля в общем объеме промышленного производства СЗФО составляет 71%. По итогам 2011 г. суммарный объем промышленного производства регионов зоны влияния составил 3 115,5 млрд руб. в текущих ценах [7].

По показателю «объем промышленного производства на душу населения» к отмеченным выше ведущим (по экономическому развитию) субъектам зоны влияния добавляется Вологодская область, которая произвела в 2011 г. 355,3 тыс. руб. на человека и превысила аналогичный показатель по Ленинградской области (305,2 тыс. руб./чел.), уступая лишь среднедушевому объему промышленного производства г. Санкт-Петербурга (399,1 тыс. руб./чел.).

Наибольший объем производства всех субъектов зоны влияния обеспечивает обрабатывающая промышленность – более 90% от всего объема [7].

Инвестиционный климат Ленинградской области, в соответствии с оценкой рейтингового агентства «Эксперт РА» характеризуется «пониженным потенциалом и умеренным риском», а наиболее инвестиционно привлекательными для Ленинградской области являются инфраструктурные проекты [5].

Кроме того, по данным официального представительства Ленинградской области, в 2010 году Ленинградская область была названа вторым по инвестиционной привлекательности субъектом РФ после Тюменской области: «только проектов с объемом инвестиций более 100 млн. долларов (и достигающих нескольких миллиардов) в инвестиционном портфеле региона больше сорока» [7].

Внешний торговый оборот предприятий зоны влияния характеризуется высокой долей импорта (42 952 млн долл. США по итогам 2011 г.), доля экспорта предприятий составила в 2011 г. 42 726 млн долл. США.

Данная ситуация вызвана значительной долей импортируемых материалов для машиностроительного производства г. Санкт-Петербурга, который является основным импортером продукции зоны влияния проектируемой автомобильной дороги и ввозит более 76% всей импортной продукции зоны влияния.

Основными предприятиями-импортерами зоны влияния в 2011 г, согласно данным Федеральной таможенной службы, являлись: ООО «Ниссан Мэнүфэкчуринг Рус» (Санкт-Петербург), ООО «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» (Санкт-Петербург), ЗАО «Форд Мотор Компани» (Ленинградская область), ООО «Дженерал Моторз Авто» (Санкт-Петербург) [7].

В целом внешнеторговый оборот зоны влияния обеспечивает около 78% всего внешнеторгового оборота субъектов СЗФО, что также составляет 10,4% от общего внешнеторгового оборота субъектов РФ.

Крупнейшим экспортером зоны влияния является Санкт-Петербург (21 305 млн долл. США), который обеспечивает более половины всего экспорта зоны влияния и более 38% экспорта субъектов СЗФО.



Крупнейшими предприятиями-экспортерами зоны влияния являются: «ОАО Газпромнефть» (Санкт-Петербург), ООО ПО «Киришинефтеоргсинтез» (Ленинградская область); ОАО «Северсталь» (Вологодская область); ОАО «Нефтяная Компания «Роснефть» (Ленинградская область) [7].

В целом, геополитическое положение субъектов зоны влияния проектируемой автомобильной дороги характеризуется, в первую очередь, уникальным географическим положением – на перекрестке международных транспортных коридоров, соединяющих страны Восточной Азии с государствами Европы.

Исключительное экономико-географическое положение зоны влияния автодороги является стимулом развития её транспортной инфраструктуры как важного звена внутрироссийского и международного транспортного сообщения, обеспечивающего внешнеэкономические связи Российской Федерации, жизнедеятельность и интеграцию отраслей экономик субъектов, входящих в неё, и мобильность населения.

Экономическое значение зоны влияния в Северо-Западном федеральном округе и в Российской Федерации в целом в 2011 г. характеризовалось следующими показателями:

6. доля субъектов зоны влияния в общем объеме ВРП:

– всех субъектов СЗФО составляет 68%;

– всех субъектов РФ – 7%;

2. доля субъектов зоны влияния в общем объеме произведенной промышленной продукции

– всех субъектов СЗФО составляет 71%;

– всех субъектов РФ – 9%;

3. доля субъектов зоны влияния в общем объеме оборота розничной торговли:

– всех субъектов СЗФО составляет 68%;

– всех субъектов РФ – 6%;

4. доля субъектов зоны влияния в объеме произведенной продукции сельского хозяйства:

– всех субъектов СЗФО составляет 71%;

– всех субъектов РФ – 3%;

5. доля предприятий субъектов зоны влияния в общем объеме инвестиций в основной капитал:

– всех субъектов СЗФО составляет 62%;

– всех субъектов РФ – 7%;

6. доля субъектов зоны влияния в объеме внешнеторгового оборота:

– всех субъектов СЗФО составляет 78%;

– всех субъектов РФ – 10% [7].

Наиболее мощным экономическим потенциалом среди всех субъектов зоны влияния обладают регионы-локомотивы – г. Санкт-Петербург и Ленинградская область, которые лидируют среди других регионов зоны влияния по всем основным показателям социально-экономического развития.

История свидетельствует, что если в XIX веке катализатором экономического развития было создание и расширение сети железных дорог, XX век стал веком динамичного развития автомобильного транспорта, а в XXI веке наступает эра развития высокоскоростного движения. Таким образом, преодолевается существующая территориальная разобщенность в регионах.

Выводы: обоснована социально-экономическая значимость для неоиндустриализации России инфраструктурного объекта – участка строительства автомобильной дороги в составе международного транспортного маршрута (МТМ) «Европа – Западный Китай» – заключающаяся в том, что потребители транспортных услуг и население региона получают гарантированное обеспечение круглогодичной перевозки грузов и пассажиров, возможность активного использования ресурсов региона, повышение доступности услуг транспортного комплекса, комплексную безопасность и устойчивость транспортной системы.

Список литературы:

1. Орешин В. Развитие инфраструктуры и модернизация//Экономист. 2012, № 12.
2. Росавтодор - <http://rosavtodor.ru/>.
3. Грузооборот Санкт-Петербургского Большого порта 60 млн.тонн 2011 г. [http://www.pasp.ru/gruzooborot\\_za\\_poslednie\\_tri\\_goda](http://www.pasp.ru/gruzooborot_za_poslednie_tri_goda).
4. Долгосрочная целевая программа «Совершенствование и развитие автомобильных дорог Ленинградской области на 2009-2020 годы», утвержденная Правительством Ленинградской области от 02.03.2009 г. №45.
5. Ступин И. Дорожное строительство в новой системе координат/Эксперт, 2011, № 40 (773).
6. [http://provincialynews.ru/publ/nedvizhimost/stroitelstvo/stroitelstvo\\_avtomobilnykh\\_dorog\\_v\\_rossii/15-1-0-172](http://provincialynews.ru/publ/nedvizhimost/stroitelstvo/stroitelstvo_avtomobilnykh_dorog_v_rossii/15-1-0-172).
7. Официальное представительство Ленинградской области – <http://www.lenobl.ru/>