Содержание:

1. Введение.

2. - Глава 1. История развития морского транспорта.

* Глава 2. Развитие Санкт-Петербургского морского порта.
* Глава 3. Развитие других портов на Балтийском море.

3. Заключение.

1. Приложение 1. Грузооборот петербургского морского порта в период с 1995 по 2001 год.
2. Приложение 2. Структура грузооборота петербургского морского порта в 2000 и 2001 годах.

ВВЕДЕНИЕ.

Санкт-Петербург один из крупнейших городов России. В этом городе развиты разные отрасли промышленности, каждая из которых влияет не только на экономику города, но и на экономику России, поэтому развитие различных отраслей будет благоприятно влиять на экономику России. В Петербурге хорошо развита торговля со странами Европы, осуществляемая морем. В моем реферате рассматривается и описывается развитие морского транспорта города, работа петербургского порта. Делается вывод о том, может ли и дальше развиваться этот порт. Тема реферата – «Перспективы развития петербургского порта».

Направление реферата – «Место Санкт-Петербурга в экономике России». Конечно, эта роль огромная. Санкт-Петербург основывался как порт. Как только город основался, он стал пунктом, через который осуществлялась связь России с Европой, которая была невозможна до основания города. Эта же роль города сохранилась и в наши дни. Развитие морского транспорта города имеет очень сильное влияние на экономику России в целом.

Морской транспорт имеет большое значение для внутренних и внешних перевозок массовых грузов, особенно на большие расстояния, а также для обслуживания внешней торговли. Почти все экономические связи России с дальним зарубежьем осуществляется морем, потребность России в перевозках грузов морем оценивается примерно в 210 млн. т грузов в год. Важную роль порт играет и в выполнении каботажных перевозок народнохозяйственных грузов, включая перевозки в труднодоступные районы Крайнего Севера и Дальнего Востока, где другие виды транспорта практически отсутствуют или неэффективны.

На долю морского транспорта приходится около 12 % грузооборота. По многим технико-экономическим показателям морской транспорт превосходит другие: самая большая единичная грузоподъемность, практически неограниченная пропускная способность морских путей, сравнительно малые удельные капитальные вложения, небольшие затраты энергии на перевозку 1 т. груза. Однако его зависимость от физико-географических и навигационных условий, необходимость создания на морских побережьях сложного портового хозяйства ограничивают сферу его применения. В составе морского флота наряду с универсальными значительную долю составляют специализированные сухогрузные и лесовозы, рефрижераторные, железнодорожные паромы и др. Контейнерные морские перевозки позволили создать единый транспортный цикл — “от двери к двери”.

Специфика перевозок морским транспортом предопределила преобладание в составе грузов массовых и объемных, прежде всего нефтяных, рудных, строительных материалов, леса, каменного угля, хлебных грузов. Динамичное развитие экономики РФ, неуклонный курс на мирное сосуществование и взаимовыгодное сотрудничество со всеми странами, независимо от их социальных систем, являются объективной базой высоких и устойчивых темпов роста перевозок отечественным морским флотом.

Особенности географического положения России, замерзаемость многих портов (только Новороссийск, Туапсе, Мурманск и Калининград являются незамерзающими портами), структура грузопотоков, несбалансированность ввоза и вывоза грузов, другие особенности выдвигают определенные требования к национальной морской системе. Поэтому на протяжении всей истории России отсутствие национального морского транспорта создавало препятствия в первую очередь для развития внешней торговли страны и освоения северных территорий.

Зная все это, я хотела бы узнать больше о развитии петербургского порта.

Цель моего реферата – рассмотреть перспективы развития петербургского порта, а также факторы, влияющие на это.

К сожалению, в школьной программе мало времени уделяется изучению экономики Санкт-Петербурга в наше время. Мы получали сведения лишь о роли и развитии экономики Санкт-Петербурга в начале и середине 18 века. То есть мы изучали порт лишь в самом начале его развития. Экономику города в наши дни мы изучали мало.

В учебнике географии В.Я.Рома и В.П.Дронова практически нет сведений не только об экономике Санкт-Петербурга, но и экономике Северо-Западного экономического региона в целом. Поэтому пришлось брать сведения из учебника географии Санкт-Петербурга А.В.Даринского и И.В.Асеевой. Но и в этой книге мало места уделяется развитию морского транспорта города. Гораздо больше сведений об этом было в книгах Р.Бикмухаметова и С.В.Саркисова. Но все эти книги издавались несколько лет назад, поэтому в них нет сведений о грузообороте и структуре грузооборота за последние годы. Поэтому пришлось прибегнуть к ресурсам Интернет, где были эти сведения.

У Санкт-Петербурга очень выгодное географическое положение. Через этот город осуществляется выход в Балтийское море, через которое происходит торговля практически со всеми развитыми странами Европы.

Так как мы мало изучали экономику города и развитие порта Санкт-Петербурга в наши дни, я бы хотела больше знать об этом. И уже на основании этого делать вывод, есть ли у порта перспективы развития.

На развитие порта влияет множество факторов. И для того, чтобы узнать эти перспективы необходимо рассмотреть несколько факторов. Во-первых, это развитие морского транспорта страны в целом. Потом необходимо рассмотреть развитие порта в наши дни. Это поможет сравнить, возрастает ли грузооборот порта, развивается ли его связь с другими странами. И, наконец, главный фактор, влияющий на работу петербургского порта – развитие других портов на Балтийском море. Все эти факторы помогут сделать вывод, какие у порта Санкт-Петербурга перспективы развития.

Глава 1. История развития морского транспорта.

Петербург был самым крупным по грузообороту и наиболее благоустроенным портом России. Его грузооборот в 1913 году составлял 7,2 млн. т , в том числе по вывозу – 2,6 млн.т , по ввозу – 4,1 млн.т и по каботажу (перевозка грузов внутри страны) – 0,5 млн.т. 70% импорта, поступавшего в Петербургский порт, приходилось на английский уголь. Вторым по грузообороту портом в России была Одесса. Из других по размерам грузооборота выделялись Николаев, Ростов, Мариуполь, Новороссийск, Рига, Архангельск и Владивосток.

Общий грузооборот морских портов России в 1913 году в дореволюционных границах составлял 41 млн.т, в том числе малый каботаж – 0,6 млн.т, большой каботаж – 0,6 млн.т, экспорт – 19,3 млн.т , импорт – 9,3 млн.т.

В морском экспорте преобладали грузы: хлебные – 52,8 %, лесные – 21,1%, руда – 10,5%, нефть 5,6%. В импорте 65,5% составлял каменный уголь. Внешнеторговые грузы перевозились преимущественно на иностранных судах. Средняя дальность перевозки 1т груза составляла 726 миль(1335 км).

Низкий технический уровень оборудования русских портов был причиной малой их производительности. Около 70% торгового флота в 1913 году составляли парусные суда. В 1916 году внешнеторговый морской грузооборот России занимал пятое место в мире.

Правительство понимало роль портов в экономике страны, поэтому с первых же лет советской власти развитию морского транспорта было уделено большое внимание. Морской порт сильно пострадал в годы гражданской войны и интервенции. Советское государство закупало суда за границей и строило новые на своих верфях. Грузоподъемность морского торгового флота к началу 1937 года составила 1250 тыс.рег.т(1913 г. – 893 тыс.рег.т).

В 1940 году экспорт составлял 9,9%, импорт – 1,6% грузооборота морских портов.

Во время второй мировой войны морскому транспорту был нанесен значительный ущерб. В портах было уничтожено 43% причального фронта, 54% складов и 47% перегрузочного объединения. СССР потерял 380 судов общей грузоподъемностью 700 тыс.рег.т. После окончания Великой Отечественной войны, несмотря на тяжелейшее положение в условиях разрушенного народного хозяйства, страна немедленно приступила к восстановлению портов, и за короткий промежуток времени были задействованы крупные морские порты на Балтийском, Азовском и Черном морях.

Грузооборот морского транспорта по сравнению с 1940 годом увеличился к 1976 году в 31 раз, а перевозки в 6,5 раза.

К концу 1990 годов морские порты имели пропускную способность 360 млн.т грузов в год и полностью удовлетворяли потребности страны в перегрузке внешнеторговых и народнохозяйственных грузов, а по тоннажу транспортный флот занимал одно из ведущих мест в мире.

Распад СССР привел к резкому спаду объема производства, расстройству сложившихся экономических связей и грузопотоков, значительному ухудшению обеспечения транспортными услугами внутренних потребностей и внешней торговли России, к потере иностранных инвесторов. У России остался всего лишь один крупный порт на Балтийском море – Санкт-Петербург.

Развал СССР и переход к рынку в течение короткого срока привели к интеграции российских внешнеторговых перевозок в единую мировую транспортную систему.

Таким образом на морской транспорт всегда возлагались большие надежды. Его состояние влияло на экономику страны, на сотрудничество с другими странами. После Великой Отечественной войны морскому транспорту был причинен значительный урон. Но вскоре порты страны были восстановлены и начали все больше развиваться.Самым крупным и благоустроенным портом был Санкт-Петербург.

Глава 2. Развитие Санкт-Петербургского морского порта.

Определяющее значение транспортного узла имеет его выгодное геополитическое положение в системе мирохозяйственных связей и обусловленная распадом СССР его новая роль в соединении России с внешним миром. С распадом СССР Россия потеряла свободный доступ к 250 млн.т в год портовых мощностей из 380 млн.т в год , которыми обладал бывший СССР.

Вхождение Санкт-Петербурга в мировое экономическое пространство, в первую очередь определяется его возрастающей ролью в качестве торгово-транспортного центра международного значения.

ОАО "Морской порт Санкт-Петербург" - крупнейший транспортный узел на Северо-Западе России. Удобное географическое положение - Порт расположен на островах дельты реки Невы в восточной оконечности Балтийского моря - помогает существенно снизить транспортные, транзитные и другие расходы. Порт соединен с морем Морским каналом протяженностью 27 морских миль. Навигация продолжается круглый год, в период зимней навигации суда должны иметь необходимый ледовый класс для безопасного плавания в ледовых условиях. В период зимней навигации проводку судов во льдах осуществляют ледоколы, находящиеся в оперативном подчинении Морской администрации порта Санкт-Петербург. При необходимости к проводке привлекаются мощные буксиры ЗАО "Портовый флот", основная задача которых осуществление рейдово-маневровых и швартовых операций на акватории порта. Каждое судно, пришедшее в порт, обрабатывается по оптимальному варианту с использованием современной техники. Этому способствует непрерывный план-график, предусматривающий согласование сроков подачи и обработки водного, железнодорожного и автомобильного транспорта. Ежедневно в порту учитываются сроки загрузки и разгрузки судов, оперативно определяется расстановка флота. К каждой грузовой операции флот готов заранее. Сегодня к причалам Невской Гавани швартуются суда со всего мира. Гарантированные глубины обеспечивают безопасную проводку и удобную стоянку судам до 260 метров длиной и с осадкой до 11 метров.

Санкт-Петербург – один из крупнейших портов страны, но перспективы дальнейшего развития порта очень ограничены тем, что он находится “в теле” крупного города. Навигация по Неве возможна только ночью, когда можно развести мосты.

Санкт-Петербургский транспортный узел является в настоящее время важным транзитным центром, обслуживающим внешнеэкономические связи большинства регионов России. Между Санкт-Петербургом и портами Западной Европы существует около десяти контейнерных линий различных владельцев.

В развитии Петербургского транспортного узла, как международного торгово-транспортного центра, определяющее значение имеют следующие факторы:

1.Санкт-Петербург может стать главным соединительным звеном между Европейским союзом и Россией, обеспечивая экспорт энергетических и других сырьевых товаров России в страны ЕС. С 1996 года наблюдается устойчивый рост взаимной торговли;

2.По итогам 1996 года крупнейшими торговыми партнерами СПб стали страны ЕС- Германия, Финляндия, Швеция;

3.В конце 1996 года Россия заключила Соглашение о партнерстве и сотрудничестве с Европейским союзом (СПС).

Это соглашение предполагает, в частности, режим наибольшего благоприятствования на взаимной основе. СПС открывает большие возможности для сближения России с Европой и включения России в мировое хозяйство. Санкт-Петербург может стать одним из ключевых звеньев международной транзитной торговли. Основанный по инициативе Швеции Комитет планирования стран Балтийского моря в своих прогнозах развития транспортных коммуникаций в регионе на период до 2010 года отмечает неизбежность все большего перемещения грузопотоков с автомобильных дорог на железнодорожные, морские и речные пути. При этом предполагается, что ежегодные перевозки по Балтике возрастут с нынешних 600 млн.т до 1 млрд. тонн. Этот прогноз весьма благоприятен для Санкт-Петербурга.

Санкт-Петербург должен стремиться к полному использованию своих естественных преимуществ как главных внешнеторговых ворот Северо-Западного региона России. В сравнительно короткие сроки экспорт только добывающих отраслей Северо-Запада может быть увеличен на 25-30%.

В тоже время с конца 1980-х годов роль Санкт-Петербургского (Ленинградского) порта устойчиво снижалась в результате развития портов в Прибалтике. Строительство Новоталлинского порта и расширение терминалов в Рижском и Вентспилском портах имело целью освободить Ленинград от транзитного потока нефтеналивных и сыпучих грузов. В настоящее время более 90% грузооборота портов стран Балтии составляют российские грузы, а доход от их перевалки (около 2 млрд. долл. В год) превышает в этих странах поступления от экспорта. В настоящее время грузооборот прибалтийских портов растет . При сохранении этой тенденции в скором времени грузообороты Санкт-Петербургского и Таллинского портов сравняются (в 1996 году грузооборот Таллинского порта составлял 75% от Санкт-Петербургского).

В порту Санкт-Петербурга в ближайшие годы может получить дальнейшее развитие, прежде всего, инфраструктура, связанная с контейнерными перевозками. Здесь Санкт-Петербург в состоянии обеспечить практически весь объем морского грузооборота России с европейскими странами. Санкт-Петербургский порт значительно удобнее расположен по отношению к речным, железнодорожным и автомобильным транспортным системам страны, чем другие порты на Балтике. При этом конкуренция с другими портами на Балтике в сфере качества услуг требует относительно небольших инвестиций.

Северо-западный регион аккумулирует практически все виды промышленного производства, широкий спектр добываемых ископаемых, достаточно развитое сельское хозяйство, располагает крупным столичным центром и глубинными периферийными структурами, имеет внешние границы с ближним и дальним зарубежьем, обладает мощным научным потенциалом и развитым военно- промышленным комплексом.

Трудно найти аналог Северо-Западному региону по совокупности названных выше критериев, в котором одновременно были бы представлены: разветвленный железнодорожный транспорт, все формы автомобильного и воздушного транспорта, трубопроводный транспорт, широко развитый морской , все структуры речного, обеспечивающего внутренние речные и внешние морские перевозки.

В настоящее время ежегодные перевозки грузов через Балтийское море составляют 217 млн.тонн. В 1970-х годах в морском порту Петербурга был построен контейнерный терминал (причал), к которому подходит международная контейнерная линия, связывающая Японию с Западной Европой. Контейнеры поступают морем в дальневосточный порт Находку, откуда по железной дороге отправляются в Санкт-Петербург, где погружаются на контейнеровозы, совершающие регулярные рейсы в порты Западной Европы. Балтийское морское пароходство – крупнейшее в стране. Оно располагает современными крупнотоннажными теплоходами разных типов, обслуживающими десятки грузовых линий и посещающих порты более 70 стран. Значительная часть грузов потом перевозится речными судами. Речной транспорт имеет удельный вес обработки экспортно-импортных грузов максимальный среди перевозчиков – 57%. Таким образом, через порты Балтики осуществляется практически вся торговля России с Западной Европой, основная часть грузов, направляющихся в США, Канаду, Южную Америку, и значительная часть грузов, идущих транзитом в Западную Европу из Японии и Юго-Восточной Азии. Всего на регионы Европы, Северной и Южной Америки приходится 2/3 торговли России со странами дальнего зарубежья. В 1998 по данным таможенной статистики, внешнеторговый оборот предприятий Санкт-Петербурга увеличился на 20% и достиг 8,6 млрд долларов. Сохранилась тенденция к увеличению товарооборота Санкт-Петербурга со странами Балтии.

Основными показателями конкурентоспособности порта являются: период льготного хранения грузов, круглогодичная работа, процент порчи и хищения грузов, наличие складов, наличие развитой инфраструктуры (авто- и железнодорожные пути и станции), уровень сквозной вставки и транзитное время доставления груза от станции отправителя до порта назначения (по экспорту) или от порта отправителя до склада получателя (по импорту); вероятность экстрарасходов и задержки груза. Эти показатели прямо зависят от условий обработки и обслуживания судов в данном порту: тарифы судовых сборов и услуг лоцманов и буксиров, наличие глубоководных причалов для крупнотоннажных судов, интенсивность грузовых работ, отсутствие простоев в ожидании причала. Обеспечивая конкурентоспособность порта по этим факторам, морская администрация и руководство порта создают необходимые условия для привлечения груза.

Географическое положение Санкт-Петербурга способствует развитию его как крупнейшего транспортного узла Северо-Запада России. В настоящее время роль этого города как пограничного внешнеторгового центра пока явно недостаточно. Объем грузопотоков, входящих в Северо-Западный регион, составляет 120 млн.т, а исходящих из него 130 млн.т в год. Объем транзита через регион составляет 60 млн.т в год, в то время как внутрирегиональные перевозки составляют 610 млн.т в год. В 1997 году предприятия транспорта Санкт-Петербурга и Ленинградской области перевезли 169 млн. т грузов, что на 46,6% больше, чем в предыдущем году.

В 1998 году ограниченные возможности причалов Санкт-Петербурга позволили переработать только около 26 млн.т грузов. В то же время потребности только Санкт-Петербурга и Ленинградской области в ближайшей перспективе составляют минимум 150 млн.т грузов ежегодно.

В приведенных ниже таблицах рассматривается грузооборот и структура петербургского морского порта.

Таблица 1. Грузооборот петербургского морского порта в период с 1995 по 2001 год.

|  |  |
| --- | --- |
| Годы | Грузооборот, тыс.т |
| 1995 | 11878 |
| 1996 | 11259 |
| 1997 | 13069 |
| 1998 | 12281 |
| 1999 | 17022 |
| 2000 | 18635 |
| 2001 | 20130 |

Из таблицы 1 видно, что в период с 1995 по 1998 год грузооборот незначительно менялся. В период с 1998 по 1999 произошел стремительный скачок по объему грузооборота.

Таблица 2. Структура грузооборота петербургского морского порта в 2000 и 2001 годах.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид груза | Количество груза, % | |
| 2000 год | 2001год |
| Черные металлы | 18 | 19 |
| Цветные металлы | 10 | 8 |
| Контейнеры | 13 | 20 |
| Навалочные грузы | 31 | 30 |
| Наливные грузы | 6 | 7 |
| Прочие грузы | 22 | 16 |

Из таблицы 2 видно, что главными грузами, обрабатываемыми петербургским портом являются навалочные грузы (уголь, руда).

Грузооборот петербургского порта в феврале 2002г. составил 1 млн 517 тыс. тонн, что на 18,6% больше показателей аналогичного периода 2001г. Самый значительный рост наблюдается в обработке контейнеров 345,6 тыс.т (+57%), цветных металлов - 165,4 тыс. тонн (+48,5%), и черных металлов - 396 тыс. тонн (+30,5). Грузооборот навалочных грузов составил 443,7 тыс. тонн (+18%), прочих генгрузов - 104,8 тыс. тонн (-39%). К 1 марта навалочные грузы, контейнеры и черные металлы являются основными грузами для компании. В 2001г. грузооборот порта составил 20 млн. 145 тыс. тонн. В 2002г. планируется увеличение грузооборота до 24 млн. тонн.

В 2002г. грузооборот в Большом порту Санкт-Петербурга к уровню 2001г. вырастет примерно на 11% и составит 40 млн. тонн. Основной рост будет достигнут за счет контейнерных грузов (только за январь-февраль 2002г. к соответствующему периоду 2001г. грузооборот контейнерных грузов вырос на 40%), металлов, лесных и различных видов зерновых грузов. Рассчитывается уменьшение на 500 тыс. тонн стали, их вполне можно заменить другими грузами. Указание Минсельхоза России на запрет с 10 марта на ввоз в Россию мяса птицы из США может ударить по стивидорным компаниям, которые перерабатывают на причалах с неразвитой инфраструктурой рефрижераторные грузы. В настоящее время на заводских и бывших совхозных причалах перерабатывается до 1 млн. тонн рефрижераторных грузов.

Из этого следует, что Санкт-Петербург – крупнейший российский торгово-транспортный центр международного значения. У него очень выгодное геополитическое положение: город находится на пересечении крупных речных. железнодорожных и автомобильных магистралей.

Наиболее значимой в дальнейшем развитии порта является обработка контейнеров.

Глава 3. Развитие других портов Балтийского бассейна.

Во внешней торговле России Балтика исторически занимает важнейшее место, и в Европе сложились устойчивые рынки для нашего традиционного экспорта (нефть, нефтепродукты, газ, уголь, минеральные удобрения, лес, металлы и другие грузы). Необходимость развития портов России на Балтике обусловлено как объемами внешнеторговых перевозок и их структурой, так и экономической и политической ситуацией, сложившейся в данном регионе.

В порту Санкт-Петербург строятся контейнерный терминал мощностью 1,5 млн.т в год, рефрижераторный комплекс и другие объекты инфраструктуры. Ведется также строительство нефтеналивного терминала: образована территория, установлено несколько резервуарных емкостей, реконструирован причал, что дает возможность уже сейчас перегружать до 11,5 млн.т нефтепродуктов. С завершением работ терминал будет перегружать до 5,5 млн.т нефтепродуктов в год.

Но на Балтийском море есть и другие российские порты, кроме Санкт-Петербурга. Конечно, они не такие крупные, но их развитие поможет не только увеличить объем морских перевозок России, но и значительно снизить нагрузку на петербургский порт.

Выполнены технико-экономические проработки развития порта Высоцк, включая строительство новых причалов, железнодорожных и автомобильных подходов на перспективный грузооборот до 5,3 млн.т.

Ведутся проработки строительства грузового района в Ломоносове для перегрузки контейнеров, генеральных и других грузов.

Однако самыми крупными объектами на Балтийском бассейне являются 3 новых порта на побережье Финского залива – это порт в бухте Батарейной для перегрузки нефтепродуктов (15 млн.т), нефтеналивной порт в районе Приморска (45 млн.т) и сухогрузный порт в районе Усть-Луги (35 млн.т).

Новый порт в бухте Батарейной расположен на левом берегу Финского залива в 60 км от Санкт-Петербурга. Разработано и утверждено технико-экономическое обоснование первой очереди строительства на расчетный грузооборот 7,5 млн.т. Начаты подготовительные работы. Причальный фронт представляет нефтепирс с двумя причалами для приема судов грузоподъемностью 16,5 - 40 тыс.т. Резервуарный парк рассчитан на 400 тыс.м3.

Разработано и утверждено технико-экономическое обоснование строительства нового морского порта в районе Усть-Луги, расположенного в юго-восточной части Финского залива, в 100 км от Санкт-Петербурга.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ первоочередно предусмотрено строительство угольного терминала пропускной способностью 8 млн.т в год.

Терминал предназначен для выгрузки угля из железнодорожных вагонов, кратковременного хранения груза и погрузки на суда. В состав комплекса входят причал длиной 268 м, подходной канал, вагоноопрокладыватели, складские площади, перегрузочные механизмы и др.

В настоящее время ведутся работы по образованию территории, дноуглублению, забивке шпунтовой стенки. Одновременно прорабатываются проекты последующего строительства комплекса по перегрузке черных и цветных металлов, минеральных удобрений. Ведутся переговоры с заинтересованными инвесторами.

Новый порт в районе Приморска расположен в 130 км от Санкт-Петербурга и в 60 км от Выборга. Разработано технико-экономическое обоснование первой очереди строительства: намечается построить комплекс по перегрузке нефтепродуктов мощностью 4,5 млн.т за счет средств российских и иностранных инвесторов. Ввод объекта предусмотрен в 1999 году.

Для перегрузки сырой нефти через этот порт постановлением Правительства РФ принято решение о проектировании, строительстве и эксплуатации единой Балтийской трубопроводной системы от поселка Харьяга (республика Коми) до побережья Финского залива в составе существующих магистральных нефтепроводов в направлении Уса-Ухта-Ярославль-Кириши, вновь строящихся участков этой системы и нефтеналивного терминала портового комплекса. То есть принят южный вариант транспортировки нефти с Тимано-Печорских месторождений.

Северный вариант транспортировки нефти и строительства порта в арктическом регионе с транспортировкой морскими судами непосредственно из районов этих месторождений находится в стадии исследования.

Разработано технико-экономическое обоснование целесообразности строительства железнодорожно-автомобильной паромной переправы в направлении Усть-Луга - Калининград - порты Европы. Однако из-за отсутствия средств на проектные работы дальнейшие разработки приостановлены.

После распада СССР петербургский порт стал очень перегружен, так как остался единственным портом России на Балтийском море. Поэтому порт не справляется с возложенными на него задачами. Чтобы снять нагрузку с петербургского порта, а также развить торговлю со странами Европы, на Балтийском море строятся и развиваются новые порты. Но пока они не такие крупные, как Санкт-Петербург, и не могут полностью снять нагрузку с этого порта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Цель реферата – рассмотреть, каковы у петербургского порта перспективы развития, достигалась за счет рассмотрения трех факторов, влияющих на это.

Первый из этих факторов – развитие морского транспорта России в целом. В начале 20 века у российских портов был низкий уровень развития, что было причиной их малой производительности. Но с первых же лет советской власти много внимания было уделено морскому транспорту. На морской транспорт всегда возлагались большие надежды. Его состояние имеет большое влияние на содружество с другими странами. Все торговля России с Европой осуществлялась морем через Санкт-Петербург. Поэтому порт был самым крупным и благоустроенным в России.

В наши дни роль города не изменилась. Санкт-Петербург – крупный торгово-транспортный центр. Этого уровня развития город достиг благодаря своему выгодному геополитическому положению: город расположен на пересечении крупных речных, железнодорожных и автомобильных магистралей.

Главным образом порт будет развиваться потому, что должна развиваться торговля с Европой, которая осуществляется в основном только через Санкт-Петербург. Порт этого города после распада СССР остался единственным крупным портом на Балтийском море. Поэтому петербургский порт перегружен и не справляется с возложенными на него задачами. Это – главная проблема порта. Чтобы ее решить, необходимо строить и развивать другие российские порты на Балтике. Конечно же, у России есть другие порты на Балтийском море, но они не такие крупные и не могут снять нагрузку с Санкт-Петербурга.

Наиболее важным фактором, влияющим на развитие порта, является не перевозка грузов внутри страны, а торговля с иностранными государствами. Через Санкт-Петербург осуществляется торговля почти со всеми развитыми странами Европы. Преимущественно эта торговля осуществляется морем. И это одна из главных причин того, что Санкт-Петербург стал крупнейшим портом страны. Связь с Европой имеет огромное влияние на экономическую и политическую ситуацию в России. Необходимо развивать торговлю с Европой, а значит и петербургский порт, через который эта торговля и осуществляется.

Таким образом стало ясно, что у Санкт-Петербурга есть огромные перспективы развития. В моем реферате рассмотрены все факторы, влияющие на это. Я считаю, что цель, которая была поставлена в начале реферата, достигнута. Также в моем реферате соблюдены все требования к нему.

В реферате рассмотрена роль Санкт-Петербургского порта в развитии экономики России. Но Петербург - один из крупнейших портов не только России, но и Европу. В следующем году я бы хотела продолжить работу над рефератом и рассмотреть, какое влияние имеет порт этого города на развитие экономики и торговли Европы. Надеюсь, что Санкт-Петербург влияет и на развитие европейской торговли.

Список используемой литературы:

1. В.Я.Ром, В.П.Дронов. География России. Население и хозяйство. 1997 г.
2. А.В.Даринский, И.В.Асеева. География Санкт-Петербурга. 1996 г.
3. Бикмухаметов Р. Морские порты. 1997 г.
4. С.В.Саркисов. Организация перевозок во внешнеэкономических связях СССР. 1990 г.

5. Интернет. http://www.mps.ru/press/mps.

6. Интернет. http://www.fiata.com.