#### МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

#### Федеральное агентство по образованию

#### ГОУ ВПО «Благовещенский государственный педагогический университет»

Естественно – географический факультет

Кафедра географии

Допустить к защите

Зав. кафедрой

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_А.В. Чуб

«\_\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_2010

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ И ГЕОГРАФИЯ ТРАНСПОРТА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА

Выпускная квалификационная работа

по специальности – (шифр «Наименование»)

Исполнитель

студент группы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_О.В. Дементьев

Руководитель: А.В. Чуб

Рецензент

Нормоконтроль:

Защита состоялась

«\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_200\_\_г.

Оценка «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_»

Председатель ГАК

Благовещенск 2010

Содержание

Введение

1. Теоретические основы логистики. Логистика и экономическая география

1.1 Понятие логистики

1.2 Понятие товарооборота

1.3 Транспортная система России с позиции логистики

* 1. Импорт и экспорт дальневосточного региона. Портовая сеть, железнодорожные пути и авиалинии Дальневосточного федерального округа
1. Изучение картосхемы транспортных систем, импорта и экспорта Дальневосточного федерального округа
	1. Основные картосхемы логистических систем Дальнего Востока.
		1. Автомагистрали. Основные направления и города
		2. Железнодорожные пути. Основные магистрали и города
		3. Авиа коридоры. Основные аэропорты Дальнего Востока
		4. Судоходные пути. Основные порты Дальнего Востока
		5. Трубопроводный транспорт
	2. Импорт и экспорт. Экономическое развитие региона

3. Логистическое развитие Дальневосточного федерального округа

3.1 Оценка современного состояния логистического развития Дальневосточного федерального округа

3.2 Характеристика основных логистических систем Дальневосточного федерального округа

3.3 Перспективы развития логистической системы Дальневосточного федерального округа

Заключение

Дополнительный материал

### Введение

Эффективная интеграция участников регионального транспортно-логистического процесса возможна на основе формирования региональной транспортно - логистической системы (РТЛС), в основе построения и функционирования которой заложены методологические принципы концепции интегрированной логистики, обеспечивающей согласование экономических интересов субъектов и объектов РТЛС при обеспечении реализации стратегии и целей функционирования системы в целом.

Решение социально-экономических проблем и развития транспорта Дальнего Востока должно стать основным стратегическим направлением и объектом специальной государственной инвестиционной, ценовой, налоговой, транспортной, структурной, региональной и социальной политики.

Объект исследования территориально-хозяйственная система Дальнего Востка

Предмет исследования транспортно - логистической системы (ТЛС) Дальнего Востока

Цель дипломной работы – исследование транспортно - логистической системы (ТЛС) Дальнего Востока и ее влияния на развитие дальневосточного региона.

Поставленные цели исследования и поиска обусловили необходимость решения следующих целевых задач:

* Изучение теоретических основ логистики.
* Исследование влияния геополитического положения Дальнего Востока на стратегию развития транспорта и формирование РТЛС.
* Изучение региональных аспектов логистики, особенностей регионального воспроизводства и синтеза ТЛС на Дальнем Востоке.
* Обоснование теоретических предпосылок и методологических принципов формирования ТЛС на Дальнем Востоке.
* Оценка социально-экономической эффективности создания ТЛС на Дальнем Востоке.

Теоретической основой работы послужило обобщение исследований и
концептуальных разработок отечественных и зарубежных ученых в области логистики, теории управления отраслями народного хозяйства. Различным научно-методическим и практическим аспектам логистики посвящены работы многих отечественных ученых и специалистов. Большой вклад в развитие отечественной теории и практики логистики внесли труды Б.А.Аникина, В.И.Буракова, A.M. Гаджинского, М.П. Гордона, В.В. Дыбской, М.Е. Залмановой, Е.И. Зайцева, К.В. Инютиной, B.C. Колодина и других. Теоретико-методологические основы управления рассматриваются в трудах В.А.Абросимовой, СБ. Авдашевой, СП. Аукуционека, Е.В. Балацкого, С.Ю.Глазьева, B.C. Кабакова, Н.Д. Кондратьева.

Проблемы формирования рынка транспортных услуг на различных видах транспорта, исследования свойственных ему процессов, управления транспортными потоками, особенности транспортных комплексов, экономические и региональные проблемы транспорта рассматриваются и решаются А.С Бутовым, О.В. Белым, А.В. Вельможиным, В.Г. Галабурдой, О.В. Гончарук, Г.Е. Деружинским, О.Н. Дунаевым, А.А. Зайцевым и др.

Транспорт является одной из экономических подсистем народного хозяйства. Он служит материальной базой производственных связей между отдельными странами и регионами мира для обмена товарами, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшую реализацию территориального разделения труда. Роль различных видов транспорта обусловлена не только интенсивным развитием торгово-экономических отношений между странами, увеличением объемов внешнеторговых и транзитных перевозок, техническим уровнем транспортной системы и качеством предоставленных услуг, но и состоянием мировой экономической конъюнктуры, изменением цен на основные виды экспортно-импортной продукции и повышением жизненного уровня населения. В конце XX-начале XXI в. начался новый этап развития мировых хозяйственных связей, широкомасштабный рост объема межконтинентальных перевозок. Появились новые международные союзы, общие рынки, содружества и сообщества: Европейский союз, Северо-Американское соглашение о свободной торговле трех стран - США, Канады и Мексики (НАФТА), содружество Азиатско-Тихоокеанского региона из 35 стран, ассоциация государств Юго-Восточной Азии из 17 стран, содружество из 12 стран СНГ и др. В результате объем международных перевозок по внешнеторговому показателю за последние 25 лет удвоился и достиг 50% совокупного грузооборота (ввоз, вывоз и транзит) практически в каждой стране с развитой рыночной экономикой. Практическая значимость и апробации.

1. Теоретические основы логистики. Логистика и география

1.1 Понятие логистики

В мировой экономической системе логистика – наиболее эффективный, рыночно-ориентированный способ формирования, планирования и развития всех товароматериальных и сопутствующих им информационных и финансовых потоков с наименьшими издержками и максимальным синергетическим эффектом во всей логистической цепи. (Теоретическая география. В. Бунге, Региональнальный анализ У. Изард, Методы эконгеографических исследований Тойн, Ньюби, Казанцев 1991 Экономическая география транспорта, Никольский И.В Экономическая география транспорта, СССР 1972

В условиях рыночной конкуренции и глобализации мировой экономики в качестве приоритетной сформировалась концепция интегрированной логистики, основанная на консолидации участников системы грузо- и товародвижения для обеспечения непрерывности и бесперебойности движения товаров, снижения совокупных издержек во всей логистической цепи от производителя к потребителю при удовлетворении запросов клиентуры в качестве товаров и услуг, максимизации общего синергетического эффекта.

Для России, с ее огромной территорией, большим разнообразием природных и экономико-географических условий, различным уровнем социально-экономического развития и специализации производства в отдельных регионах первостепенное значение приобретает формирование региональных транспортно-логистических систем и их последующая интеграция с федеральной и международной логистическими системами грузо- и товародвижения, что будет способствовать вхождению России в мировое сообщество в качестве равноправного партнера.

Разработка и внедрение региональных транспортно-логистических систем (РТЛС) является одним из эффективных путей экономического и социального развития как отдельных регионов России, так и государства в целом. Опыт использования логистических систем (ЛС) в развитых капиталистических странах показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7 - 20%, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшается на 15 - 30 %, общие логистические издержки на 12 - 35 %, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20 - 40% и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50 - 200%.

Необходимо отметить, что региональные аспекты логистики применительно к условиям России изучены крайне недостаточно. Исследования в области логистики показывают, что одним из факторов развития макрологистических систем является регионализация, которая проявляется как на уровне одной страны, так и в международном масштабе.

Каждый регион страны обладает уникальным сочетанием социально-экономических и природно-климатических факторов, что, в свою очередь влияет на виды и формы региональной политики, специфику действия логистических посредников, на параметры материальных, информационных и финансовых потоков. Определяющее влияние на синтез логистических структур оказывают региональные транспортные факторы: виды и качество функционирования транспортных коммуникаций, транспортных узлов, терминалов и транспортного комплекса в целом.

Таким образом, логистические системы отдельных регионов страны, несмотря на общие подходы к анализу и синтезу подобных систем, будут отличаться друг от друга конфигурацией, набором логистических посредников, видами и параметрами материальных, финансовых и информационных потоков, организацией менеджмента и связи и т.п.

Особую актуальность, учитывая место и роль Дальнего Востока в социально-экономическом развитии России, приобретают проблемы формирования транспортно - логистических систем в регионе.

При формировании региональной транспортно - логистической системы на первый план выходит задача проработки методологических принципов и теоретических проблем, связанных с глубоким и скрупулезным исследованием экономики региона и, в частности, транспортного комплекса и соответствующим синтезом организационно- функциональных структур объектов и субъектов управления в логистической системе, а также формирование обеспечивающего комплекса подсистем и логистического менеджмента.

1.2 Понятие товарооборота

Товарооборот – это процесс обращения товаров. Это экономический показатель, отражающий совокупную стоимость продаж средств производства и предметов потребления.

Различают оптовый и розничный товарооборот:

а) Оптовый товарооборот.

Оптовые предприятия осуществляют продажу товаров крупными партиями с целью дальнейших их перепродажи или для производственного использования. Оптовую торговлю товарами народного потребления ведут государственные, кооперативные, частные оптовые предприятия и индивидуальные предприниматели. Они являются посредническим звеном между предприятиями промышленности и розничной торговли, общественного питания.

Оптовый товарооборот - главный количественный показатель, позволяющий оценить объемы работы оптового предприятия. В настоящее время результаты деятельности оцениваются по величине прибыли, рентабельности. В то же время показатель товарооборота является основой для расчета всех оценочных показателей (валового дохода, прибыли, уровня издержек, рентабельности и т. д.). От его динамики зависят во многом результаты хозяйственной деятельности предприятий торговли. Рост товарооборота влечет за собой увеличение валового дохода, а, следовательно, и прибыли предприятия.

В зависимости от использования товарных ресурсов по их назначению различают три вида оптового товарооборота по реализации:

- продажи товаров розничным и промышленным предприятиям, учреждениям, организациям, а также на экспорт;

- межгосударственный (межреспубликанский) отпуск (продажу товаров за пределы республики) другим государствам на основе заключенных межправительственных соглашений;

- внутрисистемный отпуск (продажу внутри республики одним оптовым продавцом другому).

В зависимости от форм организации товародвижения вышеназванные виды оптового товарооборота делятся на складской (продажа товаров непосредственно со складов) и транзитный (реализация товаров от поставщика к покупателю, минуя оптовое предприятие) который подразделяется еще на два вида: с участием оптовых баз в расчетах (твердосчетный транзит) и без участия (организуемый транзит). Транзитная форма реализации товаров является более эффективной, ускоряет товарооборачиваемость, сокращает расходы по доставке, погрузочно-разгрузочным работам, приемке, отпуску и хранению товаров. Сумма складского и транзитного с участием в расчетах оборотов образует оптовый товарооборот с участием в расчетах. Все качественные показатели оценки работы оптового предприятия исчисляются к оптовому товарообороту с участием в расчетах.

Складской оптовый товарооборот является основой для планирования товарных запасов, определения потребности в складских помещениях и емкостях. Для усиления контроля за состоянием товарных запасов в соответствии с установленным нормативом, сохранностью товаров на складах торговых предприятий, выполнением плана товарооборота и финансовых результатов очень важно правильно организовать отчетность материально ответственных лиц.

При этом в оптовый товарооборот не включают:

- отпуск товаров, продукции для переработки на собственном производстве, а также на внутрихозяйственные нужды предприятия;

- стоимость товаров, а также продукции собственного производства, отпущенных организацией в собственную розничную сеть (структурным подразделениям, не имеющим статуса юридического лица);

- отпуск товаров, продукции на давальческих началах в производственные предприятия сторонних организаций для промышленной переработки или доработки;

- закладка товаров в государственный резерв;

- стоимость тары всех видов, в том числе стеклянной, проданной с товаром, на которую установлены залоговые цены.

Если имел место возврат, то стоимость возвращенных покупателем товаров должна быть вычтена из оборота по моменту возврата товара.

Оптовый товарооборот подразделяют так же по направлениям реализации товаров (по рыночному и внерыночному фонду). Поставка товаров по рыночному фонду включает их отпуск предприятиям розничной торговли и массового питания для продажи населению. К внерыночному фонду относится поставка товаров предприятиям легкой и пищевой промышленности для производственных нужд (ткани, нитки, сахар, мука, соль и другие), отпуск спецодежды, спецобуви, фонд госбюджетных организаций и т. п.

Поставка товаров промышленным предприятиям для производственных нужд, включает фонд промышленной переработки и фонд промышленного потребления. В фонд промышленной переработки входит отпуск товаров в качестве основного сырья (материалов) для производства определенной продукции. В фонд промышленного потребления включается поставка товаров промышленным предприятиям для использования их в качестве вспомогательных.

Такой состав оптового товарооборота определяется лишь в экономической литературе, однако не закреплен в нормативных документах.

Деятельность оптового предприятия, как и любого другого предприятия на потребительском рынке, направлена на выполнение определенных стратегических планов, поставленных задач. В основе развития оптовых предприятий лежит торгово-финансовый план, в котором находят отражение такие показатели как оптовый товарооборот, прибыль от реализации, коэффициент рентабельности и другие. От степени выполнения этих показателей зависит финансовое состояние предприятий оптовой торговли.

План оптового товарооборота разрабатывается оптовым предприятием самостоятельно.

б) Розничный товарооборот.

Розничный товарооборот – один из важнейших показателей качества торгового обслуживания населения, а так же один из основных показателей, по которому оценивается деятельность предприятий и организаций торговли. Он включает в себя продажу товаров населению для личного потребления, а так же предприятиям, организациям и учреждениям для коллективного потребления и текущих хозяйственных нужд.

Розничный товарооборот существенно влияет на денежное обращение в стране и устойчивость валюты, поскольку обращение наличных денег связано главным образом с обслуживанием розничного товарооборота.

Анализ розничного товарооборота позволяет определить, в какой степени выполнен план товарооборота и удовлетворен спрос покупателей, какие изменения произошли в товарообороте за отчетный период и чем они были вызваны, вскрыть новые явления, а также имеющиеся резервы в развитии товарооборота. Анализ товарооборота используется не только для разработки прогноза, но и как действенное средство хозяйственного руководства, с помощью которого осуществляется контроль за ходом реализации товаров и разрабатываются меры, обеспечивающие успешный рост товарооборота.

В состав розничного товарооборота торговой сети включается:

1) Продажа товаров населению:

- за наличный расчет, по кредитным, пластиковым карточкам банков, электронным картам, расчетным чекам сберегательных банков, по перечислениям со счетов вкладчиков банков по их поручениям, включая ссуды молодым семьям на приобретение товаров за иностранную валюту, в том числе по перечислениям с валютных счетов населения; продажа товаров на борту самолетов, в пассажирских поездах, с аукционов, через комиссионные магазины, реализация товаров непосредственно производителями с оплатой через кассу предприятия;

- в кредит с рассрочкой платежа, при этом в объем товарооборота включается полная стоимость товаров по ценам фактической реализации по моменту получения товара покупателем;

- по безналичному расчету организациями, фирмами, выполняющими заказы населения на покупку товаров по почте (по времени сдачи ими посылок в отделения связи);

- в порядке встречной торговли между производственными предприятиями и населением при закупках сельскохозяйственной продукции (концентрированных кормов и других товаров из магазинов, сахара с сахарных заводов, масла с маслозаводов и масложирокомбинатов и т.п.).

2) Продажа через торговую сеть юридическим лицам и их обособленным подразделениям:

- продовольственных товаров по безналичному расчету для питания обслуживаемых ими контингентов населения, а именно: детским, лечебным, лечебно-оздоровительным учреждениям, интернатам для престарелых, домам инвалидов, учебным заведениям, оздоровительным детским лагерям; судам речного флота для организации питания экипажей судов, туристов и пассажиров в судовых ресторанах; геолого-поисковым группам для организации питания работников экспедиций; производственным предприятиям лечебно-профилактического питания для рабочих и служащих, занятых в цехах с вредными условиями труда;

- продовольственных и непродовольственных товаров за наличный расчет;

- продовольственных и непродовольственных товаров по безналичному расчету исправительно-трудовым учреждениям для отпуска спецконтингентам за счет их личных денежных средств.

В состав розничного товарооборота торговой сети не включается:

- Продажа по безналичному расчету непродовольственных товаров юридическим лицам, их обособленным подразделениям, включая организации социального назначения; продовольственных товаров – юридическим лицам, их обособленным подразделениям, не относящимся к организациям социального назначения.

- Выдача рабочим и служащим товаров в погашение заработной платы.

- Стоимость возвращенных покупателями товаров, а также стоимость порожней стеклянной посуды, возвращенной в торговую сеть или принятой в обмен на товар.

- Отпуск товаров в счет взаиморасчетов или в порядке товарообмена между магазинами и другими организациями (кроме организаций социального назначения).

- Стоимость товаров, числящихся на балансе предприятия торговли и использованных на его внутрихозяйственные нужды.

- Продажа в предприятиях торговли проездных билетов, талонов на все виды транспорта, лотерейных билетов, телефонных карточек.

- Продажа населению почтовых марок, конвертов и почтовых открыток с марками, телефонных карточек отделениями связи.

- Стоимость входных билетов на рынки, ярмарки, аукционы, выставки-продажи и т.п.

Как экономический показатель розничный товарооборот отражает объем товарной массы (в денежном выражении), переходящей в сферу личного потребления, и характеризует, с одной стороны, денежную выручку торговли, с другой – сумму расходов населения на покупку товаров. Динамика розничного товарооборота отражает пропорции между производством и потреблением, потребности предприятий в материальных и трудовых ресурсах, развитие торговой сети.

Розничный товарооборот как статистический показатель отражает объем продажи товаров населению через все каналы реализации: в официально учтенных предприятиях, на вещевых, смешанных и продуктовых рынках.

Объем розничного товарооборота во многом характеризует состояние национальной экономики, отражая положение дел в промышленности и сельском хозяйстве, инфляционные процессы, изменение благосостояния населения, конъюнктуру и емкость внутреннего рынка.

Показатель розничного товарооборота имеет количественную и качественную характеристики.

Количественная характеристика товарооборота – объем реализации в денежном исчислении, качественная – структура товарооборота. Структура (или ассортиментный состав) товарооборота – это доля отдельных товарных групп в общем объеме реализации. Товарная структура розничного товарооборота включает в себя продовольственные и непродовольственные товары, которые разделены на ассортиментные группы и подгруппы.

Расширение ассортимента товаров способствует росту товарооборота. Повышение в товарообороте товаров более высокого качества, являющихся престижными, позволяет повысить долю прибыли в цене товара, т.к. покупатели чаще приобретают данные товары именно из-за их престижности и в расчете на большие удобства в эксплуатации.

Также это способствует повышению рентабельности.

Необходимо четко разграничить понятия «состав» и «величина» товарооборота: состав товарооборота складывается из различных видов продаж, а величина – из сумм торговой выручки, сданной в банк или кассу, объема мелкооптовых продаж (по безналичному расчету), расходов, произведенных за счет кассовой выручки (по документам).

1.3 Транспортная система России с позиции логистики

Становление и развитие рыночной экономики в России привело к интенсивным исследованиям относительно нового научно-практического направления, в качестве которого рассматривается логистика, охватывающая широкий диапазон деятельности, связанный с планированием, организацией и управлением перемещением товароматериальных и сопутствующих информационных и финансовых потоков как на внутрифирменном, отраслевом, межотраслевом, так и на региональном, межрегиональном и международном уровнях.

Внедрение современного логистического менеджмента в практику бизнеса позволяет значительно сократить все виды запасов продукции в производстве, снабжении и сбыте, снизить себестоимость производства и затраты в дистрибьюции, связанных с перемещением товароматериальных потоков от мест производства до потребления, в среднем на 30 - 40%, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребителей в качестве товаров и услуг.

Важнейшим фактором экономического роста становится формирование интегрированных логистических систем, охватывающих как отдельные сферы предпринимательства, так и целые регионы и страны.

В Российской Федерации создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Она обеспечивает потребности национальной экономики и населения в транспортных услугах, является важным фактором территориальной целостности и безопасности страны.

Наша страна была и остается великой транспортной державой. Исторические перемены в ее истории нередко были связаны с транспортом. В XVIII в. создание флота позволило России встать в ряд ведущих европейских стран как в военном, так и в экономическом отношении. Опережающее строительство железных дорог в конце XIX в. обеспечило развитие капитализма в России и включение в хозяйственный оборот потенциала огромных территорий. В XX в. важнейшим фактором сохранения целостности государства оказалась авиация. Наконец, начало XXI в. знаменуется массовой автомобилизацией, которая во многом меняет образ жизни миллионов жителей России.

Но главные функции транспортной системы остаются неизменными. Транспорт обеспечивает единство национальных товарных рынков, взаимосвязь регионов и подвижность граждан. Без транспорта невозможно экономическое освоение новых территорий и месторождений полезных ископаемых, которые станут жизненно необходимыми в условиях роста и структурной перестройки экономики. Транспорт является инструментом интеграции страны в систему мировых хозяйственных связей, развития внешней торговли, реализации выгод географического положения России как естественного моста, связывающего азиатские и европейские рынки. Нельзя забывать и о роли транспорта в обеспечении обороноспособности страны и о том, что развитие его стимулирует технический прогресс и рост производства в машиностроении, химии, электронике, многих других отраслях.

Транспортная система России формировалась в течение длительного исторического периода и в настоящее время включает все виды современного транспорта, обеспечивающие внутренние межрегиональные связи, дальние, местные и внутригородские перевозки пассажиров и грузов, а также экспортно-импортные и международные транзитные перевозки.

К 2030 году в России построят свыше 20,7 тыс. км новых железнодорожных линий. Появится Северо-Сибирская магистраль (Севсиб). БАМ перепрофилируют для пропуска тяжеловесных поездов, а Транссиб – для пропуска специализированных контейнерных поездов. Помимо этого, в будущем запланирован целый ряд крупномасштабных транспортных проектов.

Эти и другие амбициозные планы обсуждали участники V Байкальского экономического форума, который прошел 8–10 сентября 2009 года в Иркутске. В работе форума приняли участие члены Правительства РФ, Совета Федерации и главы администраций, крупные ученые и руководители бизнес - сообществ, представители ряда иностранных государств.

На форуме обсуждалась долгосрочная стратегия устойчивого социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока, а также решения задач интеграции западной и восточной экономик, расширение сотрудничества России со странами Европы и АТР.

На Дальнем Востоке рассматривается развитие транспортного узла порта Восточная Находка, где запланировано строительство современного припортового контейнерного терминала с функциями международного логистического центра мощностью 1,2 млн. TEU.

Россия переходит к долгосрочному стратегическому планированию развития транспортной отрасли. Для создания транспортной инфраструктуры потребуется не только много времени, но и значительные финансовые вложения: как государственные, так и частные инвестиции.

1.4 Импорт и экспорт дальневосточного региона. Портовая сеть, железнодорожные пути и авиа линии Дальневосточного федерального округа

В последние 20 лет Северо-Восточная Азия и Азиатско-Тихоокеанский регион - наиболее динамично развивающаяся часть мировой экономики. Для России расширение интеграционных связей с ними дает реальный шанс получить импульс развития через участие в многосторонних экономических проектах. Уникальное экономико-географическое положение юга Дальнего Востока, являющегося одной большой контактной зоной с этими регионами, определяет прохождение через него значительных товарных потоков производственного и потребительского назначения. Дальний Восток обретает перспективу стать «мостом» для развития торгово-экономических связей АТР со странами Европы.

В настоящее время уникальное положение юга Дальнего Востока, граничащего с бурно развивающимися странами, практически не используется, тогда, как в соседнем Китае еще в начале 90-х в непосредственной близости от границы стали создаваться СЭЗ и строиться города. На северо-востоке Китая в последние годы сформировался и продолжает активно развиваться мощный комплекс деревообрабатывающих и нефтехимических предприятий, рассчитывающих на экспорт российского сырья. А между тем, уже много лет назад была сформулирована идея по созданию контактной зоны на юге Дальнего Востока, внешняя для России часть которой, уже формируется высокими темпами на северо-востоке Китая с расчетом на дальневосточный ресурсный сектор. В докладе губернатора Хабаровского края на Дальневосточном международном экономическом форуме подчеркивается важность данной проблемы: «Для того чтобы не превратиться в сырьевой придаток стран СВА, необходимо стимулировать и развивать обрабатывающий сектор промышленности, в первую очередь, в лесной промышленности, металлургии, машиностроении, а также в ТЭК. Необходимо развивать и наращивать не экспорт топливных ресурсов, а электроэнергии, продуктов нефтепереработки и газохимии.

Сохраненный потенциал в обрабатывающей промышленности Дальнего Востока создает условия для прихода крупных компаний, ориентированных на переработку в южную зону региона. Несмотря на проблемы обрабатывающих отраслей, они являются базовым элементом формирования кластеров, ориентированных на законченный цикл – «добыча-переработка».

Нерачительное использование ресурсов без форсированного развития переработки может привести к тому, что регион вообще лишится базы роста и развития». Естественно, решение данных задач не возможно без формирования соответствующей инфраструктуры, ориентированной на обслуживание данных предприятии.

Территориальная политика Хабаровского края предусматривает приоритетное развитие ряда промышленных комплексов и транспортных узлов, определяющих экономику края в ближайшей перспективе.

Комсомольский территориально-производственный комплекс представляет собой крупнейший в крае промышленный узел с предприятиями авиа- и судостроения, нефтепереработки, металлургического производства, добычи руд цветных металлов, производства боеприпасов, лесозаготовки и лесопереработки в г. Комсомольске - на - Амуре, Амурске, п.Солнечном и прилегающих районах.

Важнейшее значение для экономики Комсомольского ТПК имеет сохранение и развитие мощностей оборонного машиностроения, обеспечение их государственными и экспортными заказами, развитие гражданских производств.

Развитие же Хабаровского территориально-производственного комплекса планируется как формирование единого транспортно-логистического узла, промышленного и делового центра с развитой инфраструктурой услуг. На базе Хабаровского аэропорта планируется создание авиационного транспортного узла международного значения с развитием пассажирских и грузовых терминалов, отвечающих международным нормам.

А так как освоение мировых рынков международных транзитных перевозок может стать одним из основных направлений становления и устойчивого развития экономики Дальнего Востока, и кроме того, так как через территорию региона проходят кратчайшие сухопутные, морские и воздушные пути, обеспечивающие сообщение Западной Европы со странами СВА и АТР, то есть все основания говорить о планирующемся создании международного транспортного коридора «Харбин - о.Большой Уссурийский Ванино». Это обеспечило бы прямой транспортный выход китайских грузов к морским портам Хабаровского края и сократило бы срок их поставки в Японию, США и Республику Корея минимум на 4-6 дней. Создание коридора возможно по средствам формирования сквозного транзитного движения большегрузных контейнеров из северной части провинции Хэйлунцзян в порт Ванино и далее на основе регулярных контейнерных маршрутов в Японию, Республику Корею, США.

Непосредственно к границам Дальнего Востока примыкает провинция Хэйлунцзян, на которую и ляжет вся нагрузка планируемого увеличения внешнеторгового оборота с Россией до 60 млрд. долл. к 2010 г., но провозные способности провинции не могут обеспечить беспрепятственное перемещение внешнеторговых грузов и не отвечают растущим требованиям зарубежных рынков. Поэтому недостаточное развитие транспорта является сдерживающим фактором для экономики провинции.

Находясь в стадии быстрого экономического роста, Китай требует более ускоренного развития транспорта. Особой формой организации перевозок являются международные транспортные коридоры (МТК), так как это необходимый элемент процесса интеграции мировой экономики. В северо-восточном регионе такими коридорами являются:

- МТК «Суйфуньхэ»: порты Находка/Восточный – Суйфуньхэ – Харбин- Маньчжурия – Забайкальск – Транссиб;

- МТК «Туманган»: порты Северной Кореи – Чаньчунь – Транссиб;

- МТК «Далянь»: Далянь – Харбин – Хэйхэ – Благовещенск – Транссиб;

- МТК «Тяньцзынь»: Тяньцзынь – Пекин – Эрлянь – Улан-Батор – Транссиб;

- Западный транскорейский коридор: Пусан – Сеул – Пхеньян – Синыйджу – Шеньян – Харбин – Транссиб;

- Восточный транскорейский коридор: Пусан – Раджин – Сонбон – Хасан – Транссиб.

Проектируемый контейнерный автомобильный ход «Харбин – Большой Уссурийский остров - Ванино» может рассматриваться, как составная часть МТК «Восток - Запад». Конкурентоспособность дальневосточного направления китайских внешнеторговых грузов по сравнению с их движением через южные порты определяется высокой загрузкой транспорта в этих районах Китая. Вследствие чего грузы на подходах к портам и в портах задерживаются до одного месяца.

Что же касается российского экспорта, то Китай нуждается в первую очередь в поставках нефти, газа, леса, минерального сырья. В этой связи будет необходимо сосредоточение усилий на развитии железнодорожных перевозок.

В целом стратегические цели развития МТК «Восток – Запад» таковы:

- Использование транспортной инфраструктуры Российского Дальнего Востока на полную мощь;

- Интеграция Российской Федерации в АТР;

- Создание благоприятного инвестиционного поля;

- Получение дополнительных доходов;

- Развитие экономики Дальнего Востока и страны в целом.

В проектируемом транспортном коридоре «Харбин – Большой Уссурийский остров - Ванино» ключевое значение имеет Ванинский морской торговый порт. В настоящее время Ванинский порт по праву называют главными морскими воротами Хабаровского края. Это универсальный порт круглосуточного действия, входящий в первую десятку портов России по объемам грузопереработки, и крупный транспортный узел региона. Порт является современным предприятием, специализирующимся на переработке практически всех видов грузов.

Внедрение в действие проектируемого транспортного коридора обеспечит дальнейшее развитие данного порта, во-первых, как контактной структуры интегрирования Дальнего Востока в АТР, во-вторых, как зоны интенсивного (инновационного) развития, и, наконец, как территориальной точки экономического роста Хабаровского края и Дальнего Востока.

Стратегическую важность для интеграции России в АТР в настоящее время приобретает процесс формирования Ванинско – Советско-Гаванского транспортного узла. Для этого порты Ванино и Советская Гавань имеют все условия:

- Наличие свободной земельной территории;

- Прямой выход на две независимые ж/д магистрали –Транссибирскую и Байкало-Амурскую;

- Наименьшее удаление до центральной части России и северных регионов Дальнего Востока, а по морскому пути – до Северо-Американского континента;

- Наличие автомобильной дороги Лидога – Ванино, обеспечивающее круглосуточную связь района с транспортными системами России;

- Наличие паромной переправы Ванино – Холмск, обеспечивающее сообщение Сахалинской области с материковой частью Дальнего Востока.

Порты расположены в нескольких естественных глубоководных бухтах, имеют причалы протяженностью более 6 км, с глубинами от 10 до 11,2 м., способные принимать суда дедвейтом до 45 тыс. т. Однако, несмотря на это, в портах необходимо строительство глубоководных причалов и высокомеханизированных комплексов, способных перерабатывать суда, грузоподъемностью более 60 тыс. т.

Реальное воплощение проекта международного транзитного транспортного коридора потребует на российской и китайской сторонах строительства мощных автотранспортных перегрузочных комплексов, терминалов. Российская сторона должна возвести высокоопорный мост через амурскую протоку, обеспечивающий пропуск судов, автомобильные дороги, дамбы и другие объекты, необходимые для работы терминала и пункта пропуска. Но все это будет бес сомнения оправдано, создание международного транзитного автомобильного транспортного хода «Харбин – Большой Уссурийский остров - Ванино» является перспективным проектом для всех возможных его участников.

Сегодня не долгосрочную перспективу до 2020 года определены следующие направления развития российских морских портов:

- Строительство крупных нефтеналивных терминалов в рамках диверсификации нефтепотоков на территории России,

- Строительство специализированных высокотехнологичных комплексов по перевалке угля для развития экспорта и повышения конкурентоспособности российских углей на мировых рынках,

- Строительство современных комплексов по перевалке минеральных удобрений, сжиженного природного газа, продуктов нефтехимии, зерна,

- Строительство современных контейнерных терминалов для реализации задач вхождения России в систему международных транспортных коридоров.

Важнейшим реальным сдвигом интенсивного развития портовых мощностей является, прежде всего, неуклонный рост объемов перерабатываемых грузов. Так, за период с 2001 по 2006 годы объемы перевалки портов Дальневосточного бассейна увеличились в 1,4 раза, и в 2006 году составили 69,8 млн. тонн. За первые семь месяцев 2007 года грузооборот портов Дальнего Востока вырос на 16% по сравнению с аналогичным периодом 2006 г. в целом, на порты Дальнего Востока приходится 17% объемов перевалки всех грузов во всех портах России.

Основные проекты строительства нефтеналивных мощностей сегодня реализуются в порту Пригородное на острове Сахалин. В результате, к 2015 году в регионе будут построены мощности по перевалке нефти и нефтепродуктов и сжиженного природного газа.

Планируются к реализации, а так же уже реализуются масштабные проекты строительства угольных комплексов, суммарная мощность которых в 2015 году составит 60 млн. тонн в год.

Среди приоритетных проектов развития мощностей по перевалке контейнерных грузов – порт Восточный. А проект создания нового морского порта в районе пос. Ильинский предусматривает специализацию на отгрузке углеводородов, добываемых на шельфе острова в рамках проектов серии «Сахалин». С реализацией международных проектов освоения нефтегазовых месторождений Сахалина связан и проект строительства нефтеналивного терминала в Де-Кастри (залив Чихачева, Хабаровский край). В этом месте проходит нефтегазопровод Оха – Комсомольск – на - Амуре, и в будущем нефтеналивной порт Де-Кастри может стать наиболее удобной точкой для дальнейшей транспортировки сахалинской нефти на внутренний и внешний рынки. Так же в этом районе намечается строительство продуктопровода от Комсомольского НПЗ до п. Де-Кастри производительностью до 5,0 млн. тонн нефтепродуктов в год.

В перспективе до 2020 года рассматривается возможность строительства завода по сжижению природного газа в п. Де-Кастри.

Успешная реализация всех вышеперечисленных планов по развитию производственных мощностей портов Дальневосточного бассейна позволит не только существенно увеличить роль Дальнего Востока в транспортировке российских внешнеторговых грузов и решить задачу диверсификации их поставок на экспорт, но и станет залогом резкого повышения конкурентоспособности отечественных портов, как в рамках российской транспортной системы, так и международных рынков транспортных услуг.

Если говорить о портах Дальнего Востока в целом, то побережья региона расположено 32 морских порта, включая 22 торговых и 10 рыбных, а также около 300 гаваней, где имеются пристани и якорные стоянки. Всего в регионе насчитывается около 270 коммерческих предприятий, осуществляющих портовые функции.

Наиболее важными портами с круглогодичной навигацией являются (с юга на север): Зарубино, Посьет, Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Магадан, на Сахалине - Корсаков и Холмск. Для некоторых регионов (Магаданской, Камчатской, Сахалинской областей, северных районов Хабаровского края) морской транспорт - практически единственный путь доставки туда грузов.

Основные портовые мощности сосредоточены в Приморском, Хабаровском краях и Сахалинской области. Прием ими грузов в 2006 г составил 69,8 млн. тонн.

На Дальнем Востоке действуют две морские паромные переправы – «Ванино - Холмск», функционирующая с 1973 г., и открытая в 1995 г. переправа из Корсакова на о-в Хоккайдо (Япония).

Большой вклад в экономику края вносит так же морской порт Зарубино, получивший несколько лет назад статус международного. Порт Зарубино находится в 70 км от границы с КНР и на самом коротком расстоянии от Северной Кореи. Традиционно перерабатываемые им грузы - металлопродукция, лес, рыба. Ориентируясь на привлечение транзитных грузов из Китая и Монголии, порт построил комплекс по перегрузке щепы и приступил к строительству терминалов по переработке зерна и контейнеров.

В районе порта идет интенсивная реконструкция железнодорожной и автотранспортной инфраструктуры, приспособленной для эффективного обслуживания транзитных потоков.

Что касается морского транспорта, то на Дальнем Востоке зарегистрировано около 200 судоходных компаний, владеющих в общей сложности немногим более 1 тыс. судов океанского, прибрежного и внутрипортового плавания. Подавляющее большинство из них мелкие, имеющие одно - два судна или арендующие суда. На базе морских портов Владивостока, Находки, Холмска, Тикси работают наиболее крупные морские пароходства: Дальневосточное (FESCO), Приморское, «Востоктрансфлот», Сахалинское, Камчатское и Арктическое. В состав флота входят суда различного назначения - контейнеровозы, балкеры, ролкеры, лесовозы, щеповозы, железнодорожные и автомобильные паромы, танкеры (в том числе ледового класса), рефрижераторы, ледоколы, пассажирские лайнеры и т.д.

Две компании являются специализированными: Приморское морское пароходство обладает самым мощным в России танкерным флотом (44 судна) и перевозит нефть, нефтепродукты, жидкие пищевые продукты и химикаты, «Востоктрансфлот» специализируется на перевозке рефрижераторных грузов.

Дальневосточные грузовые суда заходят сегодня в 150 портов более 60 стран мира, поддерживая внешнюю торговлю России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Юго-Восточной Азии.

Важнейшими направлениями международных перевозок являются Япония, Китай, Республика Корея, США, Австралия, Новая Зеландия. Суда ДВМП (FESCO) обслуживают контейнерные линии «Австралия - США» с заходом в крупнейшие австралийские порты (Сидней, Мельбурн, Блисбен, Аделаиду) и порты США (Сиэтл, Портленд, Окленд, Лонг-Бич). Совместно с южнокорейской компанией «Хендай» организована линия «КСДС» (Корея-Сингапур - Далянь - Сингапур). С апреля 1998 г. на линию «Пусан - Инчхон - Восточный - Владивосток» поставлен новый высокоскоростной контейнеровоз «Капитан Афанасьев».

Сахалинское морское пароходство работает на линиях «Сингапур - Калькутта», «Ванино – Шанхай – Гонконг - Ванино», «Холмск - порты Японии».

Технические возможности российского флота позволяют осуществлять проводку транспортных судов по Северному морскому пути. Пробный рейс на судне ледокольного типа «Кандалакша», выполненный в августе 1995 г., показал высокую эффективность этого маршрута: из Иокогамы до Киркенеса (Норвегия) судно дошло за 27 дней. Если бы не многочисленные остановки, во время которых международные эксперты изучали ледовую обстановку, плавание от Берингова пролива до Норвегии могло бы занять всего 10 дней.

Что же касается речного судоходства, то при недостаточно развитой авто- и железнодорожной инфраструктуре обеспеченность Дальнего Востока судоходными речными путями в три раза выше среднероссийского уровня.

На каждые 10 тыс. кв. км территории здесь приходится 31 км речных путей. Судоходными являются реки Амур, Уссури, Амгунь, Мая, Тунгуска (в Хабаровском крае), Зея, Селемджа, Бурея (Амурская область), Лена, Вилюй, Киренга, Витим, Олекма, Алдан, Индигирка (Республика Саха), Колыма (Магаданская область, Республика Саха), Анадырь (Магаданская область).

Однако большинство рек протекают в северных приполярных широтах, по малонаселенным территориям Якутии и Магаданской области, и потому интенсивность использования этих водных артерий невелика.

В транспортном отношении наиболее оживленной рекой на севере является Лена, которая судоходна на всем своем протяжении в пределах Якутии. Грузоперевозки осуществляются между портами и пристанями городов и поселков республики: Осетрово, Киренск, Ленск, Якутск, Сангары, Булун. Устье Лены соединено протокой с арктическим портом Тикси, что существенно расширяет возможности доставки грузов в северные районы Якутии.

В южной зоне Дальнего Востока эксплуатируемые внутренние водные пути проходят по Амуру и его притокам. Общая протяженность судоходных фарватеров достигает здесь 6 тыс. км. Глубины и ширина Амура позволяют использовать самоходные суда и баржи грузоподъемностью от 500 до 3 000 т., а в нижнем течении до 5 000 т.

Большая часть грузоперевозок по Амуру приходится на относительно крупные порты Благовещенска, Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре. Судами Амурского пароходства, самым крупным речным перевозчиком в регионе, осуществляются поставки грузов в северные районы Хабаровского края и Амурской области, а также в прибрежные пункты Сахалина, Приморья, Магаданской области. Амурское пароходство остается одним из крупнейших речных судоходных компаний России, на долю которого приходится 4,7% в общем, объеме грузоперевозок речным транспортом страны.

С открытием границ для торговли с Китаем Амур стал международной транспортной артерией. С российской стороны статус открытых портов приобрели Благовещенск, Нижнеленинское, Поярково, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре. С китайской стороны доступными для захода российских судов стали порты Хэйхэ, Суньхэ, Тунцзян, Фуюань.

Дальневосточные экспортеры поставляют в соседнюю страну речной песок и прочие строительные материалы, древесину, удобрения. Из Китая ввозятся продовольствие и товары народного потребления. В будущем по Амуру и его правому притоку Сунгари планируется осуществлять транзитные перевозки грузов из Японии и Южной Кореи в северные провинции Китая.

В соответствии с поручением президента Российской Федерации и на основе методических рекомендаций, утвержденных правительством, Министерство транспорта совместно с ОАО «Российские Железные Дороги», научными организациями и с другими заинтересованными организациями, разработали проект «Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года». Этот проект предполагает направление инвестиций на железнодорожном транспорте на решение двух взаимосвязанных стратегических задач – обеспечение опережающего развития транспортной инфраструктуры и для создания пропускной и перерабатывающей способности железнодорожных узлов и станций - внедрение оптимальной эксплутационной модели, которая позволит рационально использовать мощности ее участников.

На всем Дальнем Востоке в периоды интенсивных грузоперевозок по железным дорогам, сдерживающим фактором стала отсталая техническая оснащенность железнодорожной сети, особенно припортовых станций. Из-за недостаточной пропускной способности грузовых площадок общего пользования большие объемы грузов перерабатываются на слабомеханизированных подъездных путях промышленных предприятий, что влечет за собой сверхнормативные простои вагонов под грузовыми операциями. Однако сейчас, для решения этой проблемы и для обеспечения возрастающих объемов транзитных перевозок проводятся мероприятия по усилению подходов к Дальневосточным портам и пограничным железнодорожным переходам, развитию припортовых и пограничных станций. За последние годы в эти цели было вложено более 2,5 млрд. рублей. В результате объемы переработок грузов в портах увеличились в 1,5 раза по сравнению с 2001годом.

На разъезде Хмыловский планируется строительство перегрузочного комплекса со станцией сливных эстакад нефти трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан с перевозкой нефти в объеме 15 млн. тонн от ст. Сковородино до ст. Находка – Восточная, ориентировочная стоимость строительства составляет 5 млрд. рублей.

В районе поселка Мысовой планируется строительство угольного терминала, мощность которого составит 10 млн. тонн в год.

Завершается строительство в поселке Токи угольного терминала перерабатывающей способностью до 12 млн. тонн.

Намеченное увеличение мощностей портов Ванино и Советская Гавань требует реконструкции железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино. Для этого необходимо строительство нового тоннеля от ст. Оуэн до ст. Высогорная, позволяющего увеличить скорость локомотивной тяги и проходящего в обход Кузнецкого перевала, который существенно затрудняет прохождение негабаритных грузов.

Все эти проекты помогут существенно улучшить не только транспортную систему всего региона, но и промышленность. Что же касается международного товарооборота, то здесь следует отметить его непрекращающийся рост. За 2006 год железнодорожным транспортом через пограничные переходы было перевезено 34 млн. тонн грузов, что на 13% больше, чем в 2005 году. В том числе в экспортном направлении – 31,9 млн. тонн, в импортном – 2,1 млн. тонн. Железная дорога сегодня в состоянии удовлетворить сегодняшние потребности участников внешнеэкономической деятельности. Такие результаты появились не на пустом месте, так, на Забайкальской магистрали идёт комплексная реконструкция участка от Карымской до Забайкальска, где расположен пограничный переход. Этот участок сможет принимать составы длиной 72 вагона и весом 6 300 тонн.

Сегодня пограничная инфраструктура функционирует с достаточным запасом. Потенциальный грузооборот только двух действующих железнодорожных переходов Забайкальск – Маньчжурия и Гродеково – Суйфуньхэ составляет 52 млн. тонн. Кроме того, имеется еще один, пока не работающий объект. Это 20-ти километровая ветка Камышовая – Хуньчунь.

Что же касается перспективных проектов в этой области, то следует подчеркнуть планируемое строительство железнодорожного мостового перехода через Амур, который свяжет село Нижнеленинское с китайским городом Тунцзян. Инициатором и инвестором проекта выступает компания «Ариком», которая намерена использовать данный переход для поставки в Китай продукции Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината в ЕАО, а так же титаномагнетитовых и других руд от месторождений Амурской области. Из КНР планируются поставки сельхоз продукции, строительных материалов.

Проект строительства будет организован исключительно за счет частных инвестиций.

Как показал опыт строительства Южно-Якутского угольного терминала, строительство постоянных транспортных коммуникаций, особенно железных дорог, приводит к промышленному росту региона, социальному и экономическому развитию.

Потенциал роста промышленного производства и развития экономики Республики Саха (Якутия) связывается, в первую очередь, с вовлечением в разработку большого количества месторождений полезных ископаемых, наиболее востребованных на рынках сырья.

Во вторую очередь – с созданием условий для их переработки на местах добычи, в развитие обрабатывающих отраслей промышленности, создании условий для развития вспомогательных отраслей производства.

В этой связи строительство железных дорог, развитие энергетических коммуникации является для Республики Саха важнейшей задачей стратегического развития.

Так как в регионах Крайнего Севера (Камчатская, Магаданская области, Чукотский и Корякский автономные округа, а также Республика Саха (Якутия), за исключением самой южной ее части) железнодорожный вид транспорта вообще отсутствует, стратегией развития железнодорожного транспорта предусмотрено строительство:

- Железнодорожной линии Улак – Эльга, которая пройдет до Эльгинского угольного месторождения, включенного в Энергетическую стратегию России до 2020 года и освоение которого должно стать началом создания масштабного сырьевого комплекса Дальнего Востока;

- Железнодорожной линии Усть-Кут – Непа – Витим – Ленск, протяженностью 1100 км., данное строительство позволит развиваться нефтегазовому комплексу региона, придаст дополнительный импульс развитию алмазных районов западной части Якутии;

- Прорабатывается вопрос по строительству железнодорожной линии Якутск – Магадан, протяженностью 1560 км., которая даст импульс к освоению и развитию ряда россыпных месторождений золота, полиметаллов, олова и др. месторождений.

Развитие железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке началось в конце прошлого века, с закладки в 1891 г. Южно-Уссурийской железной дороги и железнодорожного вокзала во Владивостоке. Бурное строительство железных дорог продолжалось до 1916 г. В этом же году с завершением строительства моста через Амур, началось сквозное движение по Транссибирской магистрали, соединившей восточные окраины с центром России.

В 30-е годы с целью укрепления обороноспособности страны и обеспечения круглогодичной связи с новым военно-промышленным центром, созданным в Комсомольске - на - Амуре, была проложена железнодорожная магистраль Хабаровск - Комсомольск протяженностью 500 км, а позднее - в 1945 г. - эта магистраль была продолжена до Советской Гавани, где располагалась одна из военно-морских баз Тихоокеанского флота.

Третий этап активного железнодорожного строительства на Дальнем Востоке (1972-1984 гг.) связан с Байкало-Амурской магистралью. Проходя в 200 - 500 км. севернее Транссиба, БАМ не только сокращает выход к Тихому океану для транзитных и экспортных грузов, но и является необходимым инфраструктурным обеспечением освоения природных ресурсов региона в будущем, при экономическом росте страны. Регулярное движение по БАМу открыто в 1989 г. Однако, в связи с не оправдавшимися прогнозами относительно роста экспорта сибирской нефти в Японию и другие страны АТР, а также по причине начавшегося в России экономического спада магистраль используется крайне слабо. В целом Байкало-Амурская магистраль загружена сегодня не более чем на 10% от своей потенциальной пропускной способности.

Протяжённость железных дорог составляет около 9 тыс. км. Тем не менее, обеспеченность Дальнего Востока железными дорогами значительно ниже среднероссийского уровня: на каждые 10 тыс. кв. км. территории здесь приходится лишь 14 км. железнодорожных путей, в то время как в целом по России - более 50 км.

Железнодорожная сеть сконцентрирована главным образом в южной зоне Дальнего Востока - в Приморском, Хабаровском краях, Еврейской АО, Амурской и Сахалинской областях. Среди административных образований Дальнего Востока наибольшей плотностью железных дорог отличаются Сахалинская область и Приморский край, где на каждые 10 тыс. кв. км. территории приходится соответственно 168 и 96 км. путей.

Однако, на Сахалине железные дороги однопутные, 420 км железнодорожных путей на севере острова сооружены по временному типу.

На большем своем протяжении это узкоколейка шириной 750 мм, эксплуатируемая компанией «Роснефть-Сахалинморнефтегаз» для обеспечения жизнедеятельности многочисленных нефтепромыслов и имеющая на севере выход к порту Москальво, а на северо-востоке - к поселку Катангли (залив Набиль), откуда осуществляется погрузка сахалинской нефти на танкеры.

До недавнего времени слабым звеном Транссиба был однопутный мостовой переход через Амур в районе Хабаровска. В настоящее время первый этап его реконструкции, начатый в 1991 г., завершен. Мост длиной 2617 м. имеет теперь две железнодорожные колеи и автомобильную эстакаду на втором ярусе. В результате модернизации скорость движения на хабаровском участке Транссиба повысилась до 90 км. в час для грузовых и до 100 км. в час для пассажирских поездов.

Это еще одна благоприятная предпосылка для возрождения транзита международных контейнеров по Транссибу, который в 80-е годы принимал до 150 тыс. контейнеров ежегодно. Для стран АТР, и, прежде всего Японии, это самый короткий путь доставки контейнерных грузов в Центральную и Западную Европу. Транссиб сокращает время доставки контейнеров на 15-17 дней и при согласовании тарифов с железнодорожниками Польши и Германии может стать более выгодным в финансовом отношении.

Несмотря на техническую отсталость железных дорог и подвижного состава, железнодорожный транспорт в южной зоне Дальнего Востока традиционно играет важную роль в грузо- и пассажироперевозках.

По железным дорогам осуществляется основной товарообмен с другими регионами России. Этим видом транспорта на Сахалине перевозится 30% всех грузов. В Приморском крае и Амурской области доля железнодорожных перевозок составляет 40-50% от общих объемов грузов, в Хабаровском крае - более 70%. Основной поток внутренних и экспортных грузов формируется за счет трех отраслей - топливной (уголь, нефтепродукты), черной металлургии и лесной промышленности.

Возможности существующей железнодорожной сети сегодня полностью удовлетворяют потребности регионов. Однако в будущем, при росте экономики и внешней торговли России со странами АТР возникнет необходимость дальнейшего развития этой сети.

Обширные пространства дальневосточных территорий и недостаточное развитие наземных путей сообщения предопределяют повышенную значимость здесь авиационного транспорта. Особенно это касается пассажирских перевозок, где авиация играет ведущую роль, как на внутрирегиональных, так и на межрегиональных линиях.

В целом на Дальнем Востоке доля воздушного транспорта в пассажирских перевозках составляет около 38%. Однако, в регионе есть немало районов и населенных пунктов, для которых самолет - единственное средство связи с «большой землей».

Кроме того, сегодня проблемы формирования опорной транспортной сети и развития транспортно - логистической инфраструктуры Дальнего Востока приобретают первостепенное значение. Очевидно, что благодаря своему уникальному экономико-географическому положению, наличию большой сырьевой базы промышленность региона будет продолжать развиваться. А для ее успешного развития необходимо опережающее развитие транспортной системы, в том числе и авиационного транспорта. В Дальневосточном Федеральном округе крупнейшим аэропортом федерального значения является Хабаровский аэропорт. Он обладает целым рядом преимуществ, которые делают его привлекательными для организации современной маршрутной сети. В этот список входят:

- удачное географическое местоположение;

- развитая структура аэропортового комплекса, относящегося к классу «А» и допущенного для международных полетов;

- наличие двух взлетно-посадочных полос, способных принимать современные воздушные суда.

Именно благодаря этим факторам, а так же острой потребности Дальнего Востока в современных объектах транспортной инфраструктуры в соответствии с Транспортной стратегией РФ до 2020 года Хабаровский Аэропорт определен в качестве одного из восьми международных пассажирских узловых аэропортов на территории РФ.

Но для того, чтобы совершенствоваться и продолжать оставаться крупнейшим в регионе, аэропорту необходим достаточный объем инвестиций и модернизация современных технологий.

В феврале 2006 года собственником аэропорта стала дочерняя компания «Альянс-Пром», принадлежащая ОАО «Группа Альянс». Приобретая пакет акций, «Альянс-Пром» понимал, что в настоящий момент Хабаровский Аэропорт не соответствует современным международным требованиям.

Взлетно-посадочные полосы рассчитаны на прием современных самолетов, а наземная инфраструктура аэропорта не соответствует современным, в том числе и международным требованиям по обслуживанию пассажиров, грузов, воздушных судов. В этой связи, на базе существующего терминала фактически невозможна реализация хабовых технологий.

Причины: отсутствие зон для обслуживания трансферных и транзитных пассажиров, невозможность обработки их багажа. Проектная пропускная способность терминала составляет 30 – 35 тыс. тонн груза и почты в год, однако, возможности грузового склада ограничены наличием одного складского помещения, работающего, как на отправку, так и на прием груза, нет современной погрузочной и комплектовочной техники, отсутствует возможность хранения полетных грузов, длительного хранения.

Все эти факты существенно ограничивают возможности развития Хабаровского Аэропорта, однако, при взвешенном подходе к развитию, дополнительных капиталовложениях и интеграции в международное авиационное сообщество аэропорт может обладать значительным потенциалом роста.

С приходом «Альянс-Прома» была разработана и начала реализовываться программа модернизации и реконструкции аэропорта.

Общий объем инвестирования в проект составил в 2005 году 86 млн. рублей, а за 8 месяцев 2006 года – 142 млн. рублей. Для оказания консультативной помощи при разработке Стратегического плана развития Хабаровского Аэропорта на 20 лет привлечена крупнейшая американская консалтинговая компания «Simat», которая является признанным специалистом в области развития авиатранспорта.

В рамках базовой концепции создан современный пассажирский терминал, который позволяет обеспечить оптимальное время стыковки входящих и исходящих пассажиропотоков, включает в себя залы повышенной комфортности, заведения общественного питания и магазины беспошлинной торговли.

Планируется строительство крупного грузового мультимодального транспортно-логистического центра, обеспечивающего координацию и взаимодействие различных видов транспорта, грузопереработку, выполнение необходимых таможенных процедур, экспедирование и переадресовку грузов. Его пропускная способность составит 120 тыс. тонн груза в год. Так же предусмотрены меры по улучшению качества обеспечения авиационным топливом воздушных судов и их обслуживания. Планируется строительство современного бизнес - центра, гостиничного комплекса со всей сопутствующей инфраструктурой.

Актуальность данного строительства объясняется тем, что сегодня все крупнейшие международные аэропорты большую часть доходов получают от неавиационных видов бизнеса.

Как уже отмечалось ранее, для северных районов авиатранспорт играет важнейшую роль. В первую очередь, для республики Саха (Якутия), которая занимает второе место в РФ после Магаданской области по запасам золота, добывает 100% алмазов страны, лидирует на Дальнем Востоке по объему промышленного производства, продукции сельского хозяйства, вводу жилых домов, занимает второе место в регионе по экспорту.

В стране с давних пор высоко ценилась якутская школа подготовки летного состава. Широкое распространение получили новаторские методики пилотирования вертолетов Е. Ф. Алькова в сложных условиях полета.

Среднее расстояние между соседними аэропортами в Якутии примерно 450 км., что обуславливается высоким промышленным потенциалом республики. Только семь аэропортов Мирнинского авиапредприятия обслуживают потребности населения «алмазных провинций».

В начале 80-х годов Якутское управление гражданской авиации было одним из крупнейших и занимало третье место по объему работ, выполняемых авиацией в народном хозяйстве. Однако динамика изменения общего объема отправленных пассажиров в период 1976 - 2004 годы в республике соответствует той динамике, которая произошла по данному показателю в целом по России.

То есть до 1994 года шло активное развитие и увеличение числа авиапредприятий, а с 1994 года авиационный транспорт, как и другие виды транспорта, перестал поддерживаться государством и стал претерпевать разруху вплоть до 2000 года.

Сегодня ряд аэропортов республики являются объектами Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 гг.)» и, соответственно, обеспечиваются финансированием из Федерального бюджета. Это является значительным шагом, ведь последние 15 лет государственных капиталовложений вообще не осуществлялось. А на 2007 год их было выделено на сумму 520 млн. рублей. Разработано 3 модели модернизации аэропортов Республики Саха, ориентированные на улучшение обслуживания различных видов авиа судов. Эта программа так же может быть реализована в Чукотке, Камчатки, Ямале, где авиационный транспорт является основным и единственным в перевозках.

В целом, на Дальнем Востоке насчитывается более 200 аэропортов и аэродромов гражданского назначения, из них 105 находятся на юге региона. В массе своей это аэродромы с грунтовыми взлетно-посадочными полосами, которые весной и осенью выходят из строя, и лишь тринадцать имеют специальное бетонное покрытие, предназначенное для приема тяжелых пассажирских и транспортных самолетов.

Самолетами Дальневосточного регионального управления воздушного транспорта перевозится ежегодно около 2 млн. пассажиров и около 30 тыс. т. грузов. Основной поток грузов и пассажиров приходится на Хабаровск, расположенный на пересечении воздушных путей и обладающий самым высоким потенциалом на Дальнем Востоке (его пропускная способность 1 500 пассажиров в час). Из Хабаровска выполняются регулярные авиарейсы более чем в 40 городов России и СНГ. Вторым по значимости является аэропорт «Артем» (в 44 км. от Владивостока), способный пропускать до 800 пассажиров в час. По воздушным линиям Владивосток имеет прямую связь с 20 российскими городами. После модернизации и расширения крупным аэропортом станет Южно-Сахалинск, который ежечасно сможет принимать до 1 200 пассажиров. После открытия в 1995 г. для международных полетов новых воздушных коридоров над территорией российского Дальнего Востока (Оха - Сахалинская область, Рощино - Приморский край, Благовещенск Среднебелое - Бомнак - Амурская область, Елизово - Усть-Камчатск –Тиличики - Анадырь - Камчатская и Магаданская области, Омолон - Тахтоямск - Якутия) существенно расширились возможности для развития международных авиалиний. Сегодня на международных маршрутах из дальневосточных аэропортов работают российские авиакомпании «Владивостокавиа», «Восток» (Хабаровск), «Мавиал» («Магаданские авиалинии»), «Сахалинские авиатрассы», «Сахаавиа», «Аэрофлот» и др., а также зарубежные «Alaska Airlines», «Korean Air» и национальный перевозчик КНДР «Air Koryo». Регулярными маршрутами административные центры Дальнего Востока связаны с Ниигатой, Хакодате (Япония), Анкориджем, Сан-Франциско (США), Харбином (КНР), Сеулом, Пусаном (Республика Корея), Пхеньяном (КНДР), Сингапуром. Во многие города стран АТР выполняются чартерные рейсы.

2. Изучение картосхемы транспортных систем, импорта и экспорта Дальневосточного федерального округа

* 1. Основные картосхемы логистических систем Дальнего Востока

2.1.1 Автомагистрали. Основные направления и города

Основные трассы Дальнего Востока

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование трассы | Направления  | Города  |
| М56 «Лена и Колыма» | Б. Невер – Магадан  | Б. Невер – Якутск – Магадан  |
| М60 «Уссури» | Хабаровск – Владивосток  | Хабаровск – Уссурийск – Владивосток  |
| «Амур» | Чита – Хабаровск  | Чита – Невер – Благовещенск (подъезд) – Биробиджан – Хабаровск  |
| «Хабаровск – Комсомольск» | Хабаровск – Комсомольск | Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Комсомольск-на-Амуре  |
| «Колымский зимник» | Усть-Нера – Билибино  | Усть-Нера – Черский – Билибино  |
| «Янский зимник» | Тополиное – Тикси  | Тополиное – Тикси  |
| «Вилюйский тракт» | Якутск – Мирный  | Якутск – Мирный  |

На всем протяжении основных трасс Дальнего востока расположены города и крупные населенные пункты, указанные в таблице, в которых размещено основное производство региона (рис. ). Так же эти и многие другие населенные пункты соединены железнодорожными путями.

2.1.2 Железнодорожные пути. Основные магистрали и города.

Начинается Транссибирская магистраль с поселка городского типа Ерофей Павлович и идет с множеством веток до самого юга Дальнего востока – поселка городского типа Хасан. За весь путь магистраль соединяет 64 населенных пункта, из них: 2 деревни, 1 населенный пункт со статусом железнодорожной станции, 6 сел, 34 поселка городского типа, 21 город.

Что касаемо ветки Байкало – Амурской магистрали, там на протяжении с севера на юг встречаются 28 населенных пункта: 3 деревни, 1 железнодорожная станция, 3 села, 6 поселков, 11 поселков городского типа, 4 города. Начинается ветка с поселка городского типа Хани (Саха Якутия), затем проходит по Амурской области с веткой на Саха Якутию, а заканчивается в Хабаровском крае в городе Советская Гавань.

В Сахалинской области (остров Сахалин) железнодорожные пути начинаются в городе Хомск, проходят с севера на юг до поселка городского типа Ноглики. Всего на пути железной дороги встречаются 23 населенных пункта: 1 село, 11 поселков городского типа, 11 городов.

Транссибирская магистраль

пгт. Ерофей Павлович (Амурской области) - пгт. Уруша - пгт. Тахтамыгда от Тахтамыгды севернее проходит ветка: ж/ст. Муртыгит - город Тында южнее проходит ветка: город Сковородино - город Джалинда далее от Тахтамыгды - пгт. Невер - пгт. Талдан - пгт. Магдагачи - село Тыгда - (южнее) пгт. Ушумун - пгт. Сиваки - город Шимановск - город Свободный - пгт. Серышево - - пгт. Белогорск юго-западнее от Белогорска ветка идет на город Благовещенск далее от Белогорска - село Екатеринославка - город Завитинск юго-западнее от Завитинска ветка идет на село Поярково далее от Завитинска - пгт. Новобурейск - пгт. Архара - город Облучье (Еврейской АО) от Новобурейска отходит еще одна ветка: пгт. Прогресс - город Райчихинск от города Облучье - пгт. Лондоко - пгт. Бира - город Биробиджан - пгт. Сидович - пгт. Волочаевка 2-я от Облучья севернее проходит ветка: пгт. Кульдур - пгт. Тырма (Хабаровский край) от Биробиджана южнее: село Бирофельд - деревня Нижнеленинское от Волочаевка 2-я южнее - пгт. Литовко (Хабаровский край) далее от Волочаевка 2-я - город Хабаровск от города Хабаровска - пгт. Корфовский - пгт. Хор - пгт. Дормидонтовка - город Вяземский - город Бикин - пгт. Лучегорск (Приморский край) от пгт. Тырма - пгт. Согда - село Чекунда от пгт. Литовко - пгт. Болонь - пгт. Эльбан - город Амурск - город Комсомольск-на-Амуре от пгт. Лучегорска - село Пожарское город Дальнереченск - город Лесозаводск - город Спасск - Дальний - пгт. Сибирцево от Сибирцево западнее проходит ветка: село Хороль - село Камень – Рыболов - село Новокачалинск восточнее проходит ветка: город Арсеньев - деревня Новочугуевка далее от Сибирцево - город Уссурийск - пгт. Раздольное - пгт. Славянка - пгт. Краскино - пгт. Хасан западнее от города Уссурийска - пгт. Липовцы - пгт. Пограничный восточнее от пгт. Раздольное - город Артем - город Партизанск южнее от города Артема - город Владивосток, а от города Партизанска - город Находка.

Ветка Байкало – Амурской магистрали

пгт. Хани (Саха Якутия) - село Усть-Нюкжа (Амурская область) - поселок Лопча - поселок Ларба - город Тында севернее от города Тында - - деревня Лапри - пгт. Нагорный (Саха Якутия) - пгт. Золотинка - пгт. Беркакит - город Нерюнгри далее от города Тында - поселок Дипкун - поселок Огорон - ж/ст. Дугда - пгт. Февральск - поселок Иса - село Чекунда (Хабаровский край) - пгт. Нов. Ургал севернее от пгт. Нов. Ургал - пгт. Сред. Ургал - пгт. Чегдомын далее от пгт. Нов. Ургал - деревня Могды - поселок Березовый - деревня Болен - село Кондон - пгт. Гурское - пгт. Высокогорный пгт. Ванино - (южнее) город Советская Гавань.

Железнодорожные пути Сахалинской области (остров Сахалин)

Город Холмск - - город Южно-Сахалинск севернее от города Холмска - город Чехов - город Томари - пгт. Ильинский южнее от города Холмска - город Невельской - город Горнозаводск - пгт. Шебунино от города Южно Сахалинск на юг - город Карсаков на юго-запад: город Анива северо западнее: пгт. Синегорск и пгт. Быков далее от города Южно-Сахалинск (севернее) - город Долинск - пгт. Взморье - пгт. Восточный - город Макаров - город Поронайск - пгт. Леонидово - село Буюклы - пгт. Смирных - пгт. Тымовское - пгт. Катангли - пгт. Ноглики.

Таблица - Численность населения поселений, расположенных по основным железнодорожным путям Дальневосточного федерального округа.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Деревни (без статуса) | Железнодорожные станции | Села  | Поселки  | Поселки городского типа | Города  |  |
| Транссибирская магистраль | 2 | 1 | 6 | - | 34 | 21 | 64 |
| Байкало – Амурская магистраль | 3 | 1 | 3 | 6 | 11 | 4 | 28 |
| Остров Сахалин | - | - | 1 | - | 11 | 11 | 23 |
| ИТОГО | 5 | 2 | 10 | 6 | 56 | 36 | 115 |

2.1.3 Авиа коридоры. Основные аэропорты Дальнего Востока

В связи со слабым развитием дорожной сети и значительной удаленностью региона от центральных районов страны авиационный транспорт имеет исключительное значение для социально-экономического развития Дальнего Востока. Ему принадлежит особая роль в обеспечении продовольствием отдаленных и слабоосвоенных районов. Часто он служит единственным средством сообщения. Удельный вес воздушного транспорта в объеме перевозок пассажиров в два раза выше, чем в среднем по стране. В последние 2—3 года уровень обслуживания населения снижается из-за закрытия нерентабельных маршрутов и аэропортов, уменьшается число, меняется регулярность рейсов. Например, в 1992—1993 гг. в Приморском крае из 29 аэропортов были закрыты 26. В 90-х годах произошло существенное изменение соотношения перевозок пассажиров на внутренних и международных линиях. Так, в 1993—1994 гг. пассажирооборот на внутренних авиалиниях Дальнего Востока сократился на 42%, на внутренних авиарейсах России — на 49%. При этом на долю авиационного транспорта приходится основной объем перевозок пассажиров дальнего следования. Отчасти это связано с тем, что в условиях отдаленности от центральных районов России использование воздушного транспорта дает большой временной выигрыш.

Всего в регионе около 400 аэропортов. Базовые аэропорты расположены в Республике Саха (Якутия), краевых и областных центрах: Хабаровске, Владивостоке, Благовещенске, Магадане, Южно-Сахалинске, Петропавловске-Камчатском. Статус международного аэропорта присвоен лишь хабаровскому. В остальных крупных аэропортах имеются пограничные и таможенные посты для оформления убытия и прибытия иностранных граждан. Однако с изменением геополитической ситуации почти все они могут приобрести этот статус при условии приведения всех технических служб и аэропортового комплекса к уровню международных требований. Подавляющее большинство аэропортов местных воздушных линий имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы, из-за чего вынуждены прекращать работу в периоды межсезонья и распутицы, перерывы достигают иногда 4 месяцев. Остро стоит вопрос технического переоснащения воздушного транспорта, замены устаревшего парка машин. Более четверти самолетов находятся в эксплуатации 15—20 лет и более. Отмечаются серьезные сбои в работе малой авиации, связанные с недофинансированием.

В условиях недостаточного развития наземной сети путей сообщения в зоне БАМа авиатранспорт играет важную роль в транспортном обслуживании проживающего здесь населения. В пределах всей зоны магистрали работает 20 аэропортов, из которых 18 — местные воздушные линии. Работа этих аэропортов осложняется их неудовлетворительным техническим состоянием, ощущается острая нехватка пассажирских помещений (аэровокзалов, гостиниц и т. д.).

Позитивным моментом в работе дальневосточного авиатранспорта стало расширение линий сообщения с зарубежными странами, в частности со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Например, самая крупная в регионе Дальневосточная авиакорпорация (г. Хабаровск), кроме обслуживания внутренних и местных воздушных линий, выполняет регулярные международные рейсы по маршрутам: Хабаровск—Ниигата, Хабаровск—Сеул, Хабаровск—Пхеньян, Хабаровск—Харбин, Хабаровск—Анкоридж—Сиэтл, Владивосток—Ниигата, Владивосток—Сеул, Владивосток—Сиэтл—Сан-Франциско, Хабаровск—Шэньян, Хабаровск—Аомори, Хабаровск—Анкоридж—Сан-Франциско, Хабаровск—Сингапур. Участились случаи двусторонних деловых поездок. Открываются новые авиалинии, связанные с туристическими поездками. Заметно возрос объем перевозок на крупнейших в регионе аэропортах — в Хабаровске и Владивостоке.

2.1.4 Судоходные пути. Основные порты Дальнего Востока

Морские порты Дальнего Востока.

Самые крупные из них, имеющие потенциальный оборот не менее 1 млн. т: - Восточный, Находка, Владивосток, Посьет, Пластун - в Приморском крае; Ванино, Де-Кастри - в Хабаровском крае; Холмск, Корсаков, Углегорск на Сахалине; Магадан - на севере и Петропавловск-Камчатский - на Камчатке.

Как известно, крупных транспортных узлов на Дальнем Востоке три: Владивостокский (Владивостокский торговый порт), Находкинский (Находкинский торговый порт, нефтепорт, порт Восточный) и Ванинский (порты Ванино, Советская Гавань и ЗАО «Трансбункер»).

Порты по районам.

Приморье и Хабаровский край:

Ванино, Владивосток, Восточный, Де-Кастри, Зарубино, Мыс Лазарев, Находка, Находка Нефтебаза, Николаевск-на-Амуре, Посьет, Славянка, Советская Гавань;

Сахалин и Охотское море:

Александровск-Сахалинский, Бошняково, Холмск, Корсаков, Красногорск, Магадан, Поронайск, Шахтерск, Углегорск;

Камчатка: Петропавловск-Камчатский, Усть-Камчатск;

Чукотка: Анадырь, Беринговский, Эгвекинот, Певек, Провидения.

Судоходные реки и речные порты:

Судоходными являются реки Амур (на территории Хабаровского края, Еврейской автономной области и Амурской области), Уссури, Амгунь, Мая, Тунгуска (в Хабаровском крае), Зея, Селемджа, Бурея (Амурская область), Лена, Вилюй, Киренга, Витим, Олекма, Алдан, Индигирка (Республика Саха), Колыма (Магаданская область, Республика Саха), Анадырь (Магаданская область). Однако большинство рек протекают в северных приполярных широтах, по малонаселенным территориям Якутии и Магаданской области, и потому интенсивность использования этих водных артерий невелика.

Грузоперевозки осуществляются между портами и пристанями городов и поселков республики: Осетрово, Киренск, Ленск, Якутск, Сангары, Булун. Устье Лены соединено протокой с арктическим портом Тикси, что существенно расширяет возможности доставки грузов в северные районы Якутии.

В южной зоне Дальнего Востока эксплуатируемые внутренние водные пути проходят по Амуру и его притокам. Общая протяженность судоходных фарватеров достигает здесь 6 тыс. км. Период навигации длится 5-6 месяцев. Глубины и ширина Амура позволяют использовать самоходные суда и баржи грузоподъемностью от 500 до 3000 т, а в нижнем течении до 5000 т.

Большая часть грузоперевозок по Амуру приходится на относительно крупные порты Благовещенска, Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре. В 1997 г. объем перевозок по Амуру составил около 6 млн. т. Судами Амурского пароходства, самым крупным речным перевозчиком в регионе, осуществляются поставки грузов в северные районы Хабаровского края и Амурской области, а также в прибрежные пункты Сахалина, Приморья, Магаданской области. В прошлые десятилетия пароходство, работая преимущественно на внутренних линиях, перевозило ежегодно свыше 5 млн. т. грузов. Сегодня, существенно расширив географию плавания за счет захода в иностранные порты (Япония, КНР, Республика Корея, Сингапур), оно перевозит в два раза меньше - около 2,5 млн. т. Тем не менее Амурское пароходство остается одним из крупнейших речных судоходных компаний России, на долю которого приходится 4,7% в общем объеме грузоперевозок речным транспортом страны.

С открытием границ для торговли с Китаем Амур стал международной транспортной артерией. С российской стороны статус открытых портов приобрели Благовещенск, Нижнеленинское, Поярково, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре. С китайской стороны доступными для захода российских судов стали порты Хэйхэ, Суньхэ, Тунцзян, Фуюань.

2.1.5 Трубопроводный транспорт

На Дальнем Востоке ежегодно потребляется около 18 млн. т. нефти и имеются потребности в природном газе до 10 млрд. м3. Добыча нефти и газа ограничена эксплуатируемыми месторождениями северного Сахалина. Там все разведанные месторождения вовлечены в эксплуатацию, в значительной степени выработаны и в состоянии обеспечить лишь 8—10% потребностей региона. Поэтому в последние 10—15 лет очень остро стоит вопрос о собственной сырьевой базе. Рентабельной становится эксплуатация даже незначительных по запасам месторождений нефти и газа. Большие надежды возлагаются на освоение месторождений шельфа Охотского моря. Наиболее перспективна северная часть шельфа Сахалина (70 тыс. км2). С разработкой сахалинских месторождений связывают строительство новых газо- и нефтепроводов, конденсатопровода на юге Сахалина, сооружение завода по сжижению газа и порта отгрузки. Это в первую очередь будет способствовать развитию промышленной инфраструктуры острова.

С освоением нефтегазоносного шельфа Сахалина открываются новые возможности развития отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, в частности с ближайшими соседями из Восточной Азии — КНР, Японией, КНДР, Южной Кореей. Многочисленные компании этих стран заинтересованы в разработке сахалинских месторождений. Они принимают участие в геолого-поисковых работах, оказывают финансово-кредитную помощь. Разработан долгосрочный проект (4,5 млрд долл.) строительства газопровода протяженностью 2300 км от Сахалина до Токио. Экономическая ситуация, складывающаяся в Дальневосточном регионе, подталкивает к активизации геологоразведочных работ.

Единственный на Дальнем Востоке трубопровод: Оха—Комсомольск-на-Амуре, транспортирующий (по разным трубам) как нефть, так и газ, имеет внутрирайонное значение. Его мощности явно недостаточно, чтобы удовлетворить возрастающие потребности. К тому же наблюдается общий спад работы газопровода (на 18—20% по сравнению с предыдущими годами). Одной из причин стала необходимость реконструкции трубопровода. Ныне на территории региона находятся лишь два центра переработки углеводородов — Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре — крайне мало для такого огромного региона. Кроме того, нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ) в этих городах были сданы в эксплуатацию еще в 40-е годы и нуждаются в серьезной реконструкции, так как их производительность, качество и глубина переработки нефти оставляют желать лучшего. В таких условиях дальневосточным предприятиям сложно конкурировать с западными производителями. Ведь даже стоимость продукции НПЗ в Комсомольске-на-Амуре, куда сырье поступает из Охи относительно дешевым способом, выше, чем в других районах России.

Лишь пятая часть перерабатываемой в районе нефти поступает на дальневосточные НПЗ нефтепроводом с Сахалина, четыре пятых потребляемого «черного золота» завозится по железной дороге из Западной Сибири. Нефтепродукты из Комсомольска-на-Амуре и Хабаровска поступают в Приморье по железной дороге. Отсутствие других возможностей транспортировки при сохранении высоких транспортных тарифов, оторванность от источников сырья значительно увеличивают себестоимость нефтепродуктов, поступающих из других районов. В связи с этим планируется строительство продуктопровода от Комсомольска-на-Амуре до порта в бухте Де-Кастри на побережье Татарского пролива11. Лишь тогда уменьшится зависимость от железнодорожного транспорта, который переживает не лучшие времена: парк цистерн приходит в негодность, а обновление идет очень медленно. Предположительно, данный проект может окупиться менее чем за один год, так как будет прокладываться по трассе существующего нефте - газопровода с Сахалина.

Основным поставщиком нефти и газа для Дальнего Востока стала Западная Сибирь. Еще в конце 80-х—начале 90-х годов было выгодно транспортировать это сырье по железной дороге. Но с переходом к рыночной экономике положение резко изменилось. В настоящее время, по подсчетам специалистов, значительно более дешевой представляется доставка нефти морем, например из района Персидского залива. Прием нефти возможен через порт Ванино, где в 1991 г. создано АО «Трансбункер» по перегрузке нефтепродуктов. «Трансбункер» сможет принимать до 3 млн. т. танкерной сырой нефти в год, производить налив в вагоны-цистерны и перевозить по железной дороге до 2 млн. т. сырой нефти и 2 млн. т. тяжелых нефтепродуктов. Для выхода на полную проектную мощность необходимо выполнить большой объем капитальных работ: построить резервуарный парк, расширить эстакады слива-налива, закончить строительство нового причала для приема танкеров.

Широкие перспективы для развития Дальневосточного района могут открыться в случае реализации проекта газопровода из Республики Саха (Ясно-Вилюйская газоносная провинция), которая пройдет по территории региона к одному из портов (предпочтительно — бухта Ольги) для экспорта газа в Японию и Южную Корею.

Еще в 30-х годах было разведано месторождение в Аяно - Майском районе. В 1991 г. в Верхнебуреинской впадине было открыто первое месторождение газа промышленного значения. Запасы газа, подсчитанные только по одной скважине, оценивались в 5 млрд. м3. К тому же это месторождение находится в 15 км от железнодорожной станции Эльга на магистрали Хабаровск—Чегдомын. К сожалению, геологоразведочные работы свернуты ныне из-за недостатка финансирования. А между тем эксплуатация этого месторождения и дальнейшее наращивание нефтепоисковых работ могли бы сыграть решающую роль в преодолении энергетического кризиса на Дальнем Востоке, в частности в Хабаровском крае. Пока на уровне дискуссий и редких случаев бурения скважин находится проект программы поиска нефти в недрах Средне-Амурской впадины (Еврейская АО).

Проект новой технической системы в законченном виде включает продуктопровод длиной 322 км с насосными станциями, резервуарным парком в порту и портовым терминалом, способным принимать танкеры грузоподъемностью до 60 тыс. т. Это позволит перекачивать в год до 3 млн. т. бензина и дизельного топлива для северных районов России и поставлять их на экспорт, что будет намного выгоднее, нежели продажа сырой нефти.

2.2 Импорт и экспорт. Экономическое развитие региона

Кадзухиро КУМО, доцент Института экономических исследований Университета Хитоцубаси (Япония, Токио), доктор экономики:

«Мечты и реальность в сотрудничестве стран Северо-Восточной Азии.

В конце 1980-х - начале 1990-х годов в средствах массовой информации Японии начали часто появляться термины «зона Японского моря», экономическое сотрудничество в Северо-Восточной Азии` и т.п. В качестве ключевой темы выдвигалась идея о взаимодополняемости расположенных в регионе территорий соседних стран. ссылка

Указывалось, что сочетание японского хайтека и капитала, южнокорейских производственных и финансовых технологий среднего уровня, рабочей силы Китая и Северной Кореи, а также колоссальных природных ресурсов Дальнего Востока России может дать толчок стремительному развитию этой части земного шара. Перестройка в СССР и изменения международного климата во второй половине 1980-х, радикальная политическая трансформация и начало долгожданного диалога на высшем уровне между руководителями корейских государств в 1990-х - все это создало основу для появления необоснованных прогнозов и явно завышенных ожиданий. По-видимому, не последнюю роль в этом сыграл дефицит информации и ошибочные представления о данном регионе.

К сожалению, мечты тех лет так и остались мечтами, а первая волна эйфории сменилась не менее сильным приступом пессимизма. Это неудивительно, поскольку современная ситуация в регионе, в сущности, не намного отличается от сложившейся в начале 1990-х гг. И все же, нынешний застой многостороннего международного сотрудничества вполне можно было предвидеть.

Доля Дальнего Востока в разведанных запасах природных ресурсов страны составляет около 40%, в территории - 36,4 %, а в населении и валовом региональном продукте не превышает 5%. В народном хозяйстве СССР Дальнему Востоку, в принципе, отводилась роль поставщика сырья и потребителя готовых изделий. Суровые природно-климатические условия приводили к тому, что затраты на освоение этого региона, на обеспечение рабочей силой, да и на любые другие виды экономической деятельности были весьма высоки. Правительство использовало целый арсенал средств для компенсации издержек, в котором важную роль играло установление заниженных транспортных тарифов, позволявших перевозить продукцию за тысячи километров.

Однако, инфраструктура региона, прежде всего социальная, развивалась сравнительно медленно. Уровень газификации, развития водопроводной сети, качество жилого фонда были ниже, чем в среднем по России. Тем не менее, соседство с США и Китаем делало региональное развитие не только экономической, но и военно-политической задачей. Вполне вероятно, что в той ситуации строительство БАМа, создание военных объектов на границе с Китаем и США, закрепление населения и другие меры были вполне рациональными, даже несмотря на сравнительно высокие издержки.

Распад Советского Союза, плановой системы снабжения, а также регулирования цен, тарифов и заработной платы оказал на экономику региона сильное негативное воздействие. Достаточно отметить, что промышленное производство в 1998 г. упало до 40% от уровня 1990 г. (по России в целом - 45%). Сокращение производства привело к ухудшению финансового положения предприятий, повышению доли убыточных производств по сравнению со среднероссийским уровнем (Табл. ). Показатели просроченной задолженности по зарплате на Дальнем Востоке постоянно превышали средние значения. Все это накладывалось на традиционное отставание социальной инфраструктуры, отмену льгот и надбавок. В результате начался масштабный отток населения, который в сочетании с отрицательным естественным приростом вызвал стремительную депопуляцию региона (Табл. ).

Таблица. Удельный вес убыточных организаций (в процентах от общего числа организаций)

Таблица. Численность населения (оценка на конец года, тыс. человек)

Главным фактором динамики региона стало расширение внешнеэкономических связей за счет переориентации Дальнего Востока с внутреннего российского на внешний северо-азиатский рынок. Потоки трудовых, товарных и финансовых ресурсов начали отражать не советские народнохозяйственные приоритеты, а международный баланс спроса и предложения. Собственно говоря, обозначились естественные для формирующегося рынка направления регионального развития.

На рынке труда возросла роль иностранных, прежде всего китайских рабочих. Расширение импорта рабочей силы из Китая вызвало немало эмоций. Однако, объективные исследования самих же российских ученых показали, что в условиях депопуляции Дальний Восток нуждается в притоке иностранных рабочих рук. Именно поэтому импорт трудовых ресурсов из КНР, продолжающийся с советских времен, вполне возможно считать перспективным вариантом решения региональных проблем.

На товарных рынках Китая, Японии, Южной Кореи и США сформировался устойчивый спрос на дальневосточные природные ресурсы, взамен которых российские компании начали получать автомобили, оборудование, продовольствие и другие товары. За последние 5 лет экспорт Дальнего Востока увеличился примерно в 2 раза, а импорт - в 3 раза. Основными экспортными продуктами являлись каменный уголь (Республика Саха), рыба и морские биоресурсы (Приморский и Хабаровский края, Сахалинская, Магаданская и Камчатская области), лес (Приморский и Хабаровский края, Амурская область), нефть и нефтепродукты (Сахалинская область). В экспорте Хабаровского края было заметно также и присутствие продукции машиностроения, значительную часть которой составляли экспортируемые в Китай товары военного назначения. Начиная с 2002 г., регистрация такого экспорта была переведена из Хабаровска (где расположены заводы) в Москву, и соответствующие поставки исчезли из региональной статистики внешней торговли. В структуре импорта свыше 50% составляли автомобили и транспортное оборудование, а также некоторые потребительские товары, закупавшиеся, в основном, в перечисленных выше четырех странах.

На рынке капиталов Северо-восточной Азии Дальний Восток начал играть роль реципиента иностранных инвестиций. В последние годы регион получал около 5% всех зарубежных вложений, направляемых в Россию. Подавляющая их часть была связана с разработкой природных ресурсов. 50-80% инвестиций аккумулировала Сахалинская область, в которой началась разработка нефтегазовых месторождений на континентальном шельфе. Основными инвесторами в сахалинские проекты являются англо-голландская компания «Шелл», а также ряд японских корпораций. Соответственно, в списке стран происхождения инвестиций велика доля Нидерландов и Великобритании (50-60% от общего объема), а также Японии (20-30%). За Сахалином следовала Республика Саха, осваивающая запасы золота и алмазов. Доля остальных дальневосточных территорий в полученных инвестициях оставалась сравнительно невелика и не превышала 5-7%.

По-видимому, наиболее естественное для Дальнего Востока направление развития определено недавними реформами и географическим распределением природных, трудовых и финансовых ресурсов среди стран Северо-восточной Азии. В возникающей здесь системе международного разделения труда от Дальнего Востока ожидается выполнение функций поставщика сырья и реципиента инвестиций, технологий и рабочей силы. Эта модель основана на естественных преимуществах региона и представляет собой закономерный итог действия рыночных сил в условиях либерализации внешнеэкономических связей. Осуществляемый или планируемый Дальним Востоком экспорт морепродуктов, леса, каменного угля, нефти и газа в Японию, Южную Корею, Китай, США и другие страны - вполне соответствует таким ожиданиям. По-видимому, постепенно нормализуется отношение к импорту китайских трудовых ресурсов. По крайней мере, перестала подниматься тема о «желтой угрозе», одно время активно обсуждавшаяся на российском Дальнем Востоке. В 2005 г. администрация Приморского края заявила о широком использовании зарубежной рабочей силы для обслуживания и поддержания социальной инфраструктуры. Эти и другие факты говорят о том, что Дальний Восток начинает развиваться как составная часть «естественной экономической территории», объединяющей страны и регионы Северо-восточной Азии».

3. Логистическое развитие Дальневосточного федерального округа

3.1 Оценка современного состояния логистического развития Дальневосточного федерального округа

Н.Н. Муравьёв, 1853 г.

Соседний многолюдный Китай, бессильный ныне по своему невежеству, легко может сделаться опасным для нас под влиянием и руководством Англичан, Французов, и тогда Сибирь перестанет быть Русскою; а в Сибири, кроме золота, важны нам пространства…; потеря этих пространств не может не вознаградиться никакими победами и завоеваниями в Европе; и, чтоб сохранить Сибирь, необходимо ныне же сохранить и утвердить за нами Камчатку, Сахалин, устья и плавание по Амуру и приобрести прочное влияние на соседний Китай…

Статья журналиста газеты «Эхо», Анны Азановой, «Что нас ждет с Китаем», 2009 год.

Недавно главы России и Китая подписали соглашение о сотрудничестве до 2018 года между российскими регионами Дальнего Востока, Восточной Сибири и северо-востока КНР. Экономисты и политики оценивают этот документ по разному. Одни говорят, что Россия станет сырьевым придатком Китая, другие заявляют, что о продаже дальневосточных недр и сырья не может быть и речи, только взаимовыгодный паритет во всех сферах. Так что же, согласно этому документу, ждет нашу область в ближайшие годы?

До 2011 года должна быть построена линия электропередач от подстанции Амурская до госграницы, то есть Зейская и Бурейская ГЭС будут работать в том числе на Китай. Решился вопрос и со строительством понтонной переправы через Амур – она начнет действовать уже следующей зимой.

А вот как наша область отражена в ключевых проектах сотрудничества согласно соглашению. Планируется:

- освоение Евгеньевского месторождения апатитов и Куликовского месторождения цеолитов;

- строительство завода по производству стекольной и керамической продукции в Райчихенске;

- создание в зоне БАМа лесопромышленного комплекса на основе технологического цикла безотходной переработки древесины;

- комплексная застройка «Северного жилого района» в Благовещенске;

- модернизация Белогорского консервного завода;

- организация производства сахара и сопутствующей продукции в Ивановском районе;

- строительство Ерковецкой тепловой электростанции;

- производство лифтов в г. Благовещенске;

- проект по сотрудничеству в сфере производства сельскохозяйственных культур;

- строительство завода по производству цемента и клинкера на базе Чагоянского месторождения известняка.

Россия ориентируется на то, чтобы с помощью китайской стороны организовать на своей территории добывающие и перерабатывающие предприятия и вывозить продукцию в небогатый ресурсами Китай. А китайские товарищи интересуются только дальневосточными недрами, сырьем и плодородной землей, причем с тем условием, чтобы везде были задействованы китайские рабочие руки. Поэтому в данный момент наши интересы совершенно не совпадают. От того российские эксперты не слишком оптимистично оценивают перспективы сотрудничества с заграничным соседом. Тем более существующая практика говорит – найти общий язык пока мы не можем. Достаточно вспомнить печально известный «Февральлес»: китайский бизнесмен, купивший эту компанию, привез своих земляков, оставил без работы сотни селемджинских лесозаготовителей и отправлял заготовленную древесину к себе на родину.

Парадоксально, но нестабильная экономическая ситуация в нашей стране положительно влияет на то, что крупный китайский бизнес не желает вкладывать средства в освоение нашего Дальнего Востока. Пока к нам идут розничные торговцы, представители общепита, небольшие строительные компании и сельхозпроизводители. То ли, к сожалению, а может к нашему спокойствию, амурская территория плохо освоена с точки зрения инфраструктуры и потому малопригодна для организации высокотехнологичных производств, на которые делается упор в российско-китайском соглашении.

Д.И. Менделеев, 1905 г.

Не надо молодому русскому народу ни картины немецкого императора, ни вдохновенных рассказов Соловьёва, ни сознания противоположения белой расы с жёлтой (это, на мой взгляд, тщедушная попытка резонёрства), ни всех этих видов на представляющее торгово-промышленное значение Великого Океана, чтобы сплотиться с молодым пылом для защиты всяких попыток отнять у нас хоть пядь занятых там — на Тихом океане — берегов, потому что эти берега действительно свободны и первые дают нам тихий и великий путь к океану и тихому и великому, к осуществлению родной сказки, к равновесию центробежной нашей силы с центростремительной, к будущей истории, которая неизбежно станет совершаться на берегах и на водах Великого Океана. Инстинкт молодёжи тут сошёлся с взвешенным суждением стариков.

А.Б. Бутовская, «Открытое письмо Президенту России», Томск, 8 февраля 2003 г.

Незачем Россию «гнуть через колено» и обряжать в немецкое платье:

России нужен СВОЙ ПУТЬ… И искать этот путь нужно не в Европе и не в Америке, не в Японии и не в Китае, а в самой России, в истории и характере российского народа.

Сейчас общая цель – СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ РОССИЮ ОТ КАЛИНИНГРАДА ДО ЮЖНО–КУРИЛЬСКА, освоив и благоустроив восточные регионы не китайскими, а своими руками, создать Единую Россию С НОВОЙ СТОЛИЦЕЙ, молодой и энергичной, живущей одной жизнью со всей страной.

Статья Президента Российской Федерации Владимира Путина «Россия АТЭС: широкие горизонты сотрудничества», опубликованная в СМИ стран–участниц Азиатско – Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) перед саммитом АТЭС 17 ноября 2005 г., также начинается с утверждения: «Развитие Азиатско – Тихоокеанского региона, куда, по оценкам многих экспертов, постепенно перемещается центр тяжести мировой политики и экономики, действительно впечатляет».

Вывод делается в редакционной статье австрийской «Die Presse» за 22 ноября 2005 г. под многозначительным названием «Занавес поднят: Восточная Азия выходит на международную арену»: «Нынешний ноябрь был очередной вехой, если даже не поворотным пунктом, на пути захватывающего дух (нового) возвышения Восточной и Северной Азии до уровня доминирующего региона мира».

Четыре столетия деятельного присутствия России на Дальнем Востоке, полтора столетия присоединения и интенсивного освоения Приамурья, уникальный опыт массового перемещения на Дальний Восток людских «контингентов» и производительных сил, создание дальневосточной науки, промышленности и образования — всё это тот фундамент, на котором мы имеем возможность превращать далёкий край в форпост развития не только России, но и мира.

Имеются серьёзные заделы и в последние трудные пятнадцать лет.
Так, ещё в начале 1990-х годов был разработан и успешно включён в качестве самостоятельного раздела в федеральную целевую программу «Дальний Восток и Забайкалье» инновационный проект «Техноэкополис «Комсомольск – на – Амуре, Амурск, Солнечный» («Техноэкополис КАС»). В основе проекта лежит принцип объединения передовой науки, промышленности и образования в целях разработки и продвижения лидирующей продукции при бережном сохранении жизни на территории.

Первый в России Техноэкополис «КАС» позволяет формировать и развивать далее крупнейшую на Дальнем Востоке промышленную агломерацию, в состав которой уже вошли предприятия ВПК, судостроения, машиностроения, чёрной и цветной металлургии, нефтеперерабатывающей и химической промышленности, железнодорожного, воздушного, трубопроводного, автомобильного транспорта, энергетики, научные, проектно – конструкторские учреждения, высшие учебные заведения.

Зону технополиса формируют единая энергосистема, лесосырьевая база, сельскохозяйственная зона, единая база стройиндустрии, транспортно–распределительная инфраструктура, финансово–кредитная система, единая система среднего и высшего образования.

Проект «Техноэкополис «Комсомольск–Амурск–Солнечный» стал бесценным опытом по разработке и реализации на практике нового подхода к развитию проблемных регионов страны.

Необходимо отметить, что создание и развитие техноэкополиса резко уменьшило отток населения, прежде всего высококвалифицированных кадров. Большое значение имеет также создание в начале 1990–х годов нового космодрома «Свободный» в Амурской области. Несмотря на непростую административно–организационную ситуацию вокруг космодрома в настоящее время, научно–промышленный высокотехнологический потенциал космодрома является чрезвычайно важным ресурсом для опережающего развития Дальнего Востока. Более того, именно вокруг этих заделов, вероятно, и следует создавать опорный каркас новой цивилизации.

Так, связывание в единую систему космодрома Свободного и техноэкополиса Комсомольск – Амурск – Солнечный (КАС) могло бы создать целостную научно-образовательно-промышленную систему, например, автономную космическую индустрию от производства ракетоносителей на модернизированных производственных мощностях Комсомольска – на – Амуре до их запуска с космодрома.

Связывание Тынды и Ванино позволяет довести до первично эффективного состояния БАМ, задуманный в оригинальном виде ещё в 30–е годы прошлого века.

Связывание Благовещенска и Де–Кастри (Ванино) позволило бы не только построить систему эффективного транспортного сообщения, но и создать, в частности, систему мирового производства уникальных биоресурсов, наивысшего качества пищи и различных натуральных препаратов для региона и на экспорт (соя, рыба, лекарственные растения, дикоросы, особые травы и деревья и пр.).

Все эти связки, разумеется, должны рассматриваться и выстраиваться в прямом отношении к передовым китайским, корейским и японским территориальным проектам и в партнёрстве с ними.

На так организованной территории может производиться буквально всё, что угодно. Необходимо только развернуть на данном каркасе российскую промышленную программу (РПП), ориентированную на мировое качество жизни и обживание всех территорий и сред: космических, воздушных, речных и океанических. Один только этот момент задаст бесконечную уникальность и перспективность Приамурья.

Нельзя не отметить, что поистине неисчерпаемый ресурс для завоевания Россией мирового лидерства на Дальнем Востоке лежит в освоении и изучении Мирового океана. Для этого необходима своего рода конверсия российских уникальных и, безусловно, передовых космических программ в океанические. Впрочем, величие океана вполне допускает применение термина «космическая сфера» и для освоения Мирового океана и создания передовых систем жизнеобеспечения (продолжение программы орбитальных станций «Мир») в условиях мирового океана. Создание подобного потенциала саморазвития и процветания также позволит в максимальной степени использовать уже давно определившуюся функцию Приамурья как опорной территории нового освоения Северов и Арктики.

Дальний Восток надо не просто не забывать. И даже серьёзно помогать Дальнему Востоку сегодня уже абсолютно недостаточно. Наш российский Дальний Восток необходимо сверхинтенсивно развивать, планируя и организуя здесь цивилизационный сдвиг, имеющий всемирно–историческое и геополитическое значение.

Строительство новой цивилизации потребует создания системы новых наук и практик, представленных в дальневосточных лидирующих продуктах промышленного производства и в масштабных инфраструктурных проектах.

В конечном счёте, построение новой цивилизации и будет определять превращение нашего Дальнего Востока в центр мирового развития как добровольное преобразование способа исторического существования человечества с опорой на тысячелетние традиции.

До недавнего времени в нашей внешней политике Запад рассматривался в качестве безусловного приоритета — и неважно, в качестве врага или доброго друга. Это привело к тому, что мы успешно «проспали» мощнейший общий подъём Азии и Латинской Америки. А ведь именно Азия и Латинская Америка являются теми регионами, по имени которых многие серьёзные футурологи предлагают называть начавшийся 21 век.

А ещё с конца прошлого века век наступивший нередко называют «Тихоокеанским» (Pacific Century) — по аналогии с «Американским веком», тем словосочетанием–программой, которое в 1938 году было введено издателем журнала «TIME» Генри Лузом (Henry Robinson Luce) и которое, в частности, было повторено в проекте «Новый Американский век», ставшем организующим началом для выработки неоконсервативной идеологии – как раз той, что с конца 2001 года завоевала доминирующее положение в имперской политике администрации США.

Именно здесь — на этом геополитическом, геостратегическом, геокультурном и экономическом театре, выстроенном вокруг и в акватории Великого океана — будет решаться судьба человечества в ближайшие десятилетия.

Главной особенностью данного театра является необычайно высокая мощность ключевых игроков и жесточайшая конкуренция между ними в схватке за ресурсы.

Именно здесь встречаются и дерутся не на жизнь, а на смерть Запад и Восток, создающий во многом в оппозицию Западу принципиально новое образование последних десятилетий — так называемую «азиатскую нацию» (Asian Nation) или особенное азиатское сообщество (Asian Community). Это также выражается в том, что активно обсуждаются разные варианты азианизма (Asianism) или паназиатства (Pan–Asianism). Часто пишут и о наступлении Азиатского века (Asian Century) по обозначенной выше модели.

Создателем идеи Азии как особого «региона мира» со своей единой азиатской нацией был ещё Джавахарлал Неру, отец Индиры Ганди и дед мужа Сони Ганди. В настоящее время эта идея чрезвычайно интенсивно, несмотря на множество внутренних конфликтов и разногласий между теми же Японией, Китаем и Индией, претворяется в жизнь.

Одновременно и США, строя Pax Americana, всё больше становятся не атлантистами, а пацификистами (тихоокеанистами). Идею Тихоокеанского сообщества они начали реализовывать ещё в первые годы после окончания Второй мировой войны. Сегодня для США Пацифика становится приоритетным геостратегическим и геоэкономическим пространством.

Накал противостояния и столкновений Запада и Востока, США, Европы и Японии, Китая и остальной Восточной Азии в Североазиатском регионе уже в наши дни предельно высок и чем–то напоминает конец XIX и начало XX века — только на месте тогда интенсивно расчленяемого Китая вскоре может оказаться наша страна.

Либо Россия в этой ситуации экспансии и освоения региона сверхмощными глобальными игроками станет лидером Тихоокеанского мира, построит на своём Дальнем Востоке мощную и процветающую «русскую Калифорнию» и новую Россию, либо США, Япония, Европа и Китай построят здесь на материале России и за счёт России зону безудержной глобализации по – европейски, по – американски, по – китайски, по – азиатски и т.д. — но не по – русски.

Слова президента Российской Федерации Дмитрия Анатольевича Медведева на съезде ВПП «Единая Россия», 21 ноября 2009 года: «Если Россия останется сырьевой базой перед другими государствами, то Мы не только будем топтаться на месте, но это и приведет к дегенерации Нашего государства…».

И у нас, если мы желаем, чтобы Россия была и оставалась мировой державой да и просто не утеряла свой суверенитет, нет никакого выбора. Главным вектором развития страны, геостратегической и мирополитической деятельности России должен стать восточный.

Нельзя не согласиться с экспертом Госдумы Львом Борисовичем Кудиновым: «Являясь ядром континентальной евразийской оси и продолжая оставаться великой мировой державой, России, с учётом складывающейся военно–политической и экономической обстановки, следует избрать восточное направление в геополитическом смысле, где она, опираясь на дружественную ориентацию КНР, Индии, Монголии, КНДР, Вьетнама при определенной ситуации имеет наиболее благоприятные условия для выхода на финансово–кредитные и экономические рынки Азиатско–Тихоокеанского региона».

Точно так же следует принять к исполнению точные слова академика Российской академии наук Владимира Накорякова: «Россия не должна больше развиваться как «головастик» (с единственным центром в Москве). Нашей всё ещё огромной стране больше подойдет форма «гантели» со вторым опорным центром в Приморском крае, где есть разнообразные, мощные ресурсы и выход к тёплым морям. Без форсированного развития этого региона немыслимо возрождение России».

Отсюда следует необходимость в Новой Восточной политике России (НВП).

При этом очевидно, что Восточный вектор России, в конечном счете, является Великоокеанским (Тихий океан традиционно в России назывался Великим). Базой для российского и мирового развития, для создания новой цивилизации должно стать именно Тихоокеанское побережье России.

Ещё Александр Иванович Герцен мечтал о том, что разделяющий Сибирь и Америку Тихий океан станет «Средиземным морем будущего», то есть колыбелью новой мировой цивилизации, основанной на началах свободы и демократии.

Одним из первых, кто указал на возможности Тихого океана как колыбели новой вселенской цивилизации, был А.В. Колчак — до революции 1917–го года один из лучших адмиралов России и известный исследователь Арктики и Северного Морского пути.

В 1908 г. Александр Васильевич, анализируя малоутешительные итоги Русско – Японской войны, писал: «Распространение России на берега Тихого океана, этого Великого Средиземного моря будущего, является пока только пророческим указанием на путь её дальнейшего развития, связанный всегда с вековой борьбой, ибо только то имеет действительную ценность, что приобретено путём борьбы, путём усилий. Минувшая война — первая серьёзная борьба за берега Тихого океана — есть только начало, может быть, целого периода войн, которые будут успешны для нас только тогда, когда обладание этими берегами сделается насущной государственной необходимостью…».

Конечный смысл Новой Восточной политики для мира — в подъёме России как державы, реализующей свои традиционно неагрессивные и уважающие самобытность всех народов и стран принципы в новом «сердце» мира, в своего роде «Сердцевинной воде» мира (по аналогии с «Сердцевинной землей» – Heartland — Х.Дж. Маккиндера).

Но точно ли Новая Восточная политика является стержневой для России в целом?

Вне всяких сомнений, да. Опережающее развитие Дальнего Востока является самым необходимым на сегодня делом, поскольку только в нём залог спасения, восстановления и развития России.

Дальний Восток нужен, в первую очередь, Москве. Без кардинального изменения отношения федеральной власти и политико–экономической элиты страны к нашим восточным притихоокеанским территориям невозможно восстановление России и невозможна какая–либо реальная польза от находящейся ныне у власти элиты.

Все разговоры о восстановлении и, тем более, развитии страны без практического опережающего развития Дальнего Востока, — есть разговоры, что называется, в пользу бедных.

Во вторых, Дальний Восток нужен всем регионам страны. Только на основе найденных для Дальнего Востока принципиально новых моделей и технологий регионального развития возможно всерьёз решать проблемы наших Северов, Кавказа, Калининграда, Центральной России, системно подойти к развитию Зауралья в целом. Ситуация на Дальнем Востоке является критической для России в целом. Проблемы Приамурья или Сахалина являются не региональными и даже не федеральными, а геополитическими, геоэкономическими, геостратегическими и геокультурными. Качество жизни и характер развития здесь — на далёкой, казалось бы, окраине — являются базовыми и отправными для всей страны.

Сегодня рядом исследователей выявлена и доказана следующая закономерность: все регионально–модельные ситуации в Российской Федерации «зарождаются», «идут» и «приходят» на Запад страны именно с Дальнего Востока. Это касается и ситуаций с электроснабжением, и с кризисом ЖКХ, и с демографией, и с миграцией, и с занятостью населения. Поэтому все регионы России и, особенно, Москва и Санкт–Петербург должны определиться насчет того, что именно они хотят «получать» с российского Дальнего Востока: кризисы и разруху — или передовой опыт и перспективные решения.

Вне опережающего развития тихоокеанской России никаких чудес ожидать не следует. В России реальная волна развития может пойти только с Дальнего Востока на Запад.

В третьих, российский Дальний Восток нужен всему миру. Имеется в виду не вожделенные взоры коммерсантов и политиков из соседних и дальних стран на местные природные богатства. Миру сегодня и в ближайшие годы критически необходимо иметь образец не фиктивного развития — того нового места, нового «Нового Света» или даже Нового Израиля, где на практике возможна демонстрация методов ухода от деградации и прозябания, системный выход на национальное и мировое развитие.

В четвёртых, Дальний Восток нужен всем сегодняшним его жителям и всем тем жителям России и СНГ, кто в ближайшие десятилетия именно Дальний Восток выберет местом своей достойной и интересной жизни, успешной карьеры и достойного наследства детям.

Вывод очевиден: Дальний Восток сегодня не нужен только тем, кто не связывает свое и своих близких будущее с Россией.

Время Новой Восточной политики пришло.

И следует незамедлительно приступать к решительному развитию нашего Дальнего Востока и делать Новую Восточную политику стержнем российской политики в целом.

В работах российских политологов и востоковедов есть очень тонкое и важное обозначение новых региональных реалий — но и они, к сожалению, вне и помимо нас, нашей позиции и нашего исторического бытия.

Так, Л.Б. Кудинов справедливо отмечает, что «формируется второе промышленное пространство планеты — Новый Восток». Чрезвычайно значимо и перспективно выделение нового образовавшегося извне и представшего перед нами региона — Большого Востока — доктором исторических наук, политологом Сергеем Геннадьевичем Лузяниным: «Большой Восток для России сегодня — это 44 государства и государственных образований в Азиатско – Тихоокеанском регионе, на Ближнем и Среднем Востоке, в Южной и Центральной Азии, связанных с ней различными отношениями…».

Но это всё является, в лучшем случае, обозначением неких возможных «устремлений» России, но не проектирование, не «изобретение» новых регионов. И это в ситуации, когда даже хорошо теперь известные и привычные нам регионы были — та же Европа, объединённая Европа, или Евразия — «изобретены» совсем недавно, в прошлом XX веке.

Главной особенностью нового региона должно стать то, что он изначально планируется в качестве лидирующего и интегрирует на своих собственных российских основаниях усилия и капитал дальневосточных ближних (Япония, Китая, Корея) и дальних «западных» (США, ЕС), «южных» (Малайзия, Индонезия) и «восточных» соседей (Латинская Америка).

Данный регион или район условно можно назвать, чтобы обозначить его географическую основу и определить преемственность с Приамурьем и традиционным неофициальным названием территории — Амурский край, Амурским.

Опора нового региона на великую реку Амур имеет очевидный смысл. Наш Амур должен стать вторым русским Нилом новой тихоокеанской цивилизации, организуя собой Амурскую область, Хабаровский край и Сахалин (посредством моста или тоннеля через Татарский пролив) и Северный Китай (привлекая через него государственные средства КНР и частные капиталы с китайского «Юга») в единый Амурский трансрегиональный плацдарм мирового развития.

Данный район должен получить особый статус и перейти в прямое президентское управление. Отсюда полное название могло бы быть — Амурский особый район. Особость требуется для обеспечения реалистичности решений и действий по организации Амурского района, что невозможно без изначального определения абсолютно высокого его статуса.

Точно определяет требуемый статус такого района в своих блестящих ноябрьских тезисах «Восточный проект в стратегии будущего» председатель Совета Союза нефтегазопромышленников России, министр топлива и энергетики Российской Федерации в 1993–96 гг. Юрий Шафраник:

«Ни одна компания в мире не сможет поднять Восточный проект самостоятельно, в одиночку — не те масштабы. Сделать это можно только при участии и под эгидой государства. Государство через специально созданную для этого администрацию (агентство, корпорацию, какой–то другой орган) должно взять на себя руководство реализацией всей совокупности работ на Востоке страны. В истории Советского Союза есть поучительный пример такого управленческого решения — создание в 30–х годах прошлого века администрации Северного морского пути. Есть аналогичные примеры управления огромными территориально–производственными комплексами и в истории западных стран — Соединенных Штатов, Канады, которые в данном случае перенимали сделанное в России.

Во главе специально созданной государственной структуры (Администрации Восточного проекта) должна встать личность, отвечающая уровню исторической задачи и требованиям времени. Именно так было при А.Н.Косыгине, во времена Западносибирской эпопеи. Органу управления Восточным проектом должны быть переданы определенные государственные функции, он должен располагать соответствующим бюджетным финансированием (отдельная строка в бюджете). Замыкаться этот координирующий орган должен на Президента России. Никакие министерства, ведомства, регионы ни порознь, ни вместе поставить и решить эту крупнейшую государственную задачу не в состоянии».

Лидерство Амурского региона может быть обеспечено только в одном случае: если мы сделаем его форпостом новой цивилизации и центром мирового развития — тем пульсирующим фундаментальными научными открытиями и инновациями местом, которое в терминологии первых евразийцев (1920-х годов) выступит месторазвитием.

Явно усилившееся внимание федеральных властей к Дальнему Востоку России дает региону шанс реализовать некоторые свои конкурентные преимущества. Одно из них - выгодное географическое расположение, позволяющее организовать через российскую территорию непрерывный транзитный грузопоток направлением Восток - Запад и обратно. Разговоры об этом идут давно. И лишь в последние годы ситуация понемногу начала меняться.

3.2 Характеристика основных логистических систем Дальневосточного федерального округа

В последние годы ни одно мало-мальски значимое совещание, связанное с проблемами развития Дальневосточного федерального округа, не обходится без обсуждения его транспортно-транзитных возможностей, рациональное использование которых может существенно подстегнуть развитие экономики региона. Недаром стратегия социально-экономического развития Приморского края ориентирована на создание межрегиональных и трансконтинентальных транспортных коридоров, как на одну из основных опор экономически благополучного будущего региона. По сути, это тот локомотив, который должен тащить за собой всю экономику Приморья.

Понятно, что эффективно использовать транзитные возможности дальневосточных территорий без модернизации и развития транспортной инфраструктуры, внедрения логистики и новых форм взаимодействия между транспортными компаниями попросту не удастся. И это понимание стало залогом того, что ситуация в этой сфере стала медленно, но верно меняться. Причем как на уровне отдельных компаний, так и на уровне государства. В последние годы, пожалуй, наиболее активные усилия в этой сфере прилагают железнодорожники и портовики. Только ОАО «Российские железные дороги» намерено в ближайшие годы направить около $1,5 млрд. на развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры. И это без учета инвестиций в подвижной состав и развитие транспортного машиностроения. Об этом на заседании круглого стола «Транспортная стратегия на востоке России», который состоялся в Хабаровске в рамках первого Дальневосточного международного экономического конгресса, сообщил старший вице-президент ОАО «РЖД» Борис Лапидус. Участники форума проанализировали роль и возможности Дальнего Востока России в мировой транспортной системе и пришли к выводу, что сегодня перед ОАО «РЖД» стоит задача стать интегратором важнейших транспортных магистралей страны, и в частности материковой части Дальнего Востока.

«Российские железные дороги» - не единственная компания, осознающая необходимость более тесного сотрудничества с коллегами-транспортниками других отраслей. Солидарны с этим и портовики. Тем более что выгода от такой кооперации весьма очевидна. К примеру, только Владивостокский морской торговый порт при тех же мощностях увеличил грузооборот на 1 млн. тонн в год лишь за счет оптимизации подачи железнодорожных грузов на свои причалы, о чем сообщил «ДК» директор по стратегическому развитию ОАО «ВМТП» Андрей Токарев.

ВМТП совместно с «РЖД» объявили о начале реализации проекта «Южный приморский терминал» (ЮПТ), предусматривающего строительство крупного логистического центра в пригороде Владивостока.

Главная проблема в том, что люди не умеют договариваться, - считает Андрей Токарев. - К примеру, порт 20 лет не мог решить многие важные проблемы во взаимодействии с железной дорогой. Однако к руководству наконец-то пришли люди, способные к компромиссам и взаимовыгодным договоренностям. Как результат - в течение двух лет мы смогли решить с железнодорожниками множество вопросов и выйти на качественно новый уровень сотрудничества. С 2001 года мы совместно создали и совершенствуем единую информационную систему по управлению составами. И еще одно наглядное подтверждение тому, что договариваться можно и нужно, - наш совместный проект по строительству Южного Приморского терминала.

По замыслу инициаторов проекта, Южный Приморский терминал будет обслуживать все порты юга Дальнего Востока, аэропорты и выполнять функции не только припортового терминала, но и распределительного центра. Концепция «ЮПТ» полностью соответствует требованиям, предъявляемым к интермодальным терминалам и крупным логистическим центрам в классическом их понимании. Это связка автомобильного, авиационного, морского и железнодорожного транспорта с функциями распределения грузопотока, расположенная в непосредственной близости от центров потребления и производства.

Мы строим не просто припортовый терминал и складской комплекс класса «А», мы запускаем механизм ускорения товародвижения в регионе, что окажет мультипликативный эффект на экономику региона. Кроме того, мы создаем дополнительно около пятисот рабочих мест на территории, где уровень занятости исторически низок, - говорит Андрей Токарев.

ЮПТ планируется построить недалеко от поселка Новый, в 8 км от аэропорта Владивосток и в 2 км. от федеральной трассы, где железнодорожная магистраль разветвляется на порты Восточный, Находку, Владивосток. Стоимость проекта «ЮПТ» оценивается в $18,3 млн., и реализовать его предполагается в течение двух лет. Финансирование строительства Южного Приморского терминала, скорее всего, будет осуществляться за счет заемных средств, полученных от крупных российских и зарубежных банков. Приморские банкиры, по мнению транспортников, вряд ли смогут потянуть такой проект. Тем более, по словам Андрея Токарева, что под строительство «ЮПТ» есть возможность привлечения «недорогих» и длинных денег. У инициаторов проекта есть определенная уверенность в том, что «ЮПТ» будет включен в федеральную целевую программу «Экспорт транспортных услуг». Уже сегодня инициатива приморцев получила государственное признание в качестве важного элемента транспортной системы страны. Кроме того, ряд крупных компаний национального уровня выразили заинтересованность в его реализации. Руководство «ВМТП» надеется, что и другие крупные участники транспортного рынка будут заинтересованы в разработке предложенной портом идеи предоставления именно той услуги, которая действительно необходима рынку коммерческих перевозок.

Идея создания такого комплекса родилась давно. Еще в 1996 году было создано акционерное общество «Южный Приморский терминал», учредителями которого выступили Владивостокский морской торговый порт, «МПС», крупнейшие перевозчики и экспедиторские компании Приморья. Однако потребовалось 9 лет, чтобы перспективный проект начал обретать реальные черты. Первоначально создание «ЮПТ» увязывалось с реализацией проекта «Владинпорт», который предполагает серьезное расширение Владивостокского торгового порта. Но постоянное удорожание городской земли и неясность в плане того, как будет развиваться город Владивосток, сделали реализацию проекта «Владинпорт» делом более далекой перспективы.

Однако жизнь на месте не стоит, и перед портом встала необходимость поиска новых путей развития. Сегодня уже нет возможности использовать территорию порта как склад - слишком накладно и нет возможности физически расширить припортовый железнодорожный парк из-за дефицита территории. А без увеличения пропускной способности железной дороги говорить о наращивании грузооборота порта бессмысленно - транспортный узел просто захлебнется в потоке грузов. Тем более что за счет более рационального использования производственных площадей портовики расширяют контейнерный терминал, строят новые причалы, ведут отсыпку новых территорий, отвоевывая их у моря. Но развитие порта не ограничивается одним лишь физическим расширением его территории. Стратегия развития предусматривает переход от экстенсивного развития к повышению производительности и интенсивности портовых операций. Именно такие приоритеты развития портового хозяйства страны были определены Министерством транспорта в «Транспортной стратегии России до 2020 года», утвержденной правительством.

Несмотря на то, что попытки увязать в единый комплекс возможности крупных перевозчиков предпринимались и раньше, первым серьезным и, уже можно говорить, успешным проектом по извлечению реальной выгоды из транзитных возможностей российского Дальнего Востока стало создание компании «Русская тройка». Это совместный, на паритетных условиях, проект ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и ОАО «Российские железные дороги», ориентированный на контейнерные перевозки грузов по Транссибу из портов Приморья. Первый поезд под маркой «Русская тройка» отправился с Дальнего Востока на Таганрог 28 марта 2005 года. За шесть с небольшим месяцев по маршрутам Находка - Марцево (Марцево - пункт недалеко от Таганрога, где осуществляется сборка автомобилей Hyundai) и Владивосток - Москва перевезено порядка 7 440 международных транзитных контейнеров (TEU).

Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) — единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером. Используется в подсчете вместимости контейнеровозов или места хранения контейнеров.

Fourty-foot Equivalent Unit (FEU) — единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 40-футовым контейнером.

Один 40-футовый контейнер FEU равен двум 20-футовым TEU.

На состоявшейся в начале октября в Москве конференции «Взаимодействие государственных и частных структур железнодорожного, морского, речного транспорта в процессе реформирования в цепях поставок на основе логистических технологий» об этом заявил заместитель генерального директора «ДВМП» по новым проектам Петр ФРАДКОВ. По его словам, «те контейнерные грузы, которые раньше отправлялись по морю, сейчас, благодаря усилиям организаторов проекта «Русская тройка», перевозятся по железной дороге».

Сегодня компания оперирует парком из 364 арендованных 40-футовых и 58 собственных 80-футовых вагонов-платформ. Основная ставка будет сделана на новые 80-футовые платформы грузоподъемностью до 72 т, наиболее удобные для перевозки 40-футовых контейнеров и организации прямых поездов на магистральном маршруте Восток - Запад. По словам первого заместителя гендиректора «ДВМП» по контейнерным перевозкам Сергея Козлова, парк 80-футовых железнодорожных платформ будет пополняться примерно на 100 единиц ежемесячно, а вообще предполагается, что «Русская тройка» будет оперировать тысячей 80-футовых платформ на первом этапе. За счет этого регулярность перевозок должна уже через год составить 1 поезд ежедневно. Основную часть контейнерных грузов «Русской тройки» составляют бумага, изделия для деревообработки, а также машинокомплекты для сборки автомобилей Hyundai. По итогам нынешнего года компания планирует выйти на мощность 20 тыс. TEU и наращивать объемы перевозок в дальнейшем. Достигнуть этого помогут такие нововведения, как единая железнодорожная накладная на весь груз, перевозимый в составе, а также так называемая «бесшовная» перевозка и жесткий график контейнерных поездов. На сегодняшний день «Русская тройка» обслуживает порядка трети контейнерного грузопотока, идущего в Россию через приморские порты.

Предпосылки к реализации этих планов есть. Один из деловых партнеров «Русской тройки» - компания «Восточный международный контейнерный сервис». По словам генерального директора Всеволода Горяинова, в течение последних трех лет отмечается рост объема переработки контейнеров в среднем на 45%. ВМКС напрямую связан Транссибирской магистралью с отправителями и получателями грузов, которым отправляет одновременно до 114 контейнеров посредством маршрутных поездов. Кроме того, ВМКС имеет выходы на основные автомагистрали, соединяющие Владивосток, Хабаровск и города северо-восточного Китая. Благодаря быстрому прохождению контейнеров по Транссибу транзитное время до Москвы в среднем составляет 14 дней, до Финляндии - 12 дней, в страны СНГ - 24 дня, а в Среднюю Азию - 30 дней. Во многом такие сроки обеспечивает применение упрощенных таможенных процедур для всех транзитных контейнеров и контейнеров трансшипмента. Большинство транзитных грузов проходят таможенную очистку еще до разгрузки судна. Имеющиеся мощности компании способны переработать свыше 300 000 контейнеров в год. За 2004 год ВМКС переработал 272 549 TEU экспортно-импортных и транзитных контейнеров. А небольшие капиталовложения и некоторые улучшения инфраструктуры в короткий срок могут позволить ВМКС обслуживать до 400 тыс. контейнеров в год.

Серьезное внимание в «ДВМП» уделяют рефрижераторным грузам, перевозкой которых по железной дороге занимается стопроцентная «дочка» пароходства - компания «Дальрефтранс». Нынешний объем отправок рефгрузов составляет порядка 36 TEU в неделю, которые доставляются в Москву, Санкт-Петербург, Новосибирск.

Контейнерными линиями «ДВМП» доставляется почти половина контейнерных грузов, поступающих в страну через тихоокеанские порты России. Мы намерены сохранить и усилить свой контроль над этой долей рынка, - говорит Сергей Козлов. - Сделать это можно, непосредственно участвуя во всей транспортной цепи - от грузоотправителя до грузополучателя, к чему и стремится «ДВМП».

3.3 Перспективы развития логистической системы Дальневосточного федерального округа

Развитию и модернизации железнодорожной инфраструктуры отводится особая роль, и уже сегодня усилены многие припортовые станции и пограничные переходы. Хотя ряд подобных проектов еще, что называется, в работе, транспортники говорят, что пропускная способность железных дорог на порядок опережает мощности портовиков. Сегодня железная дорога это уже не государственное ведомство, а коммерческое предприятие. И что бы ни говорили скептики, такая трансформация повлекла за собой значительные изменения в подходах руководства компании к хозяйствованию. Железнодорожники весьма активно продвигают свои идеи по построению мощной системы логистики и маркетинга. Это - залог роста загруженности железных дорог, а значит, роста доходов. Потому неудивительно, что ОАО "РЖД" столь серьезно подошло к реализации концепции создания управляющих логистических центров на базе сети своих дорожных филиалов.

Современный опыт показывает, что максимальная прибавочная стоимость на рынке транспортно-экспедиторских услуг создается не за счет собственно портовых погрузочно-разгрузочных работ, а за счет предоставления дополнительных услуг - сортировки, маркировки, пакетирования грузов, комплектации товарных партий. Практически любой крупный зарубежный порт имеет подобный терминал, который и существенно облегчает, и ускоряет работу портовиков, и зарабатывает дополнительную прибыль.

Последние заявления Правительства России в отношении развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока, и приморских портов - в частности, позволяют нам прогнозировать значительное увеличение грузопотока контейнеров через терминал ВМКС. Разработан проект строительства логистического контейнерного центра недалеко от порта Восточный, на территории которого расположен ВМКС. Если же будут воплощены в жизнь и правительственные проекты модернизации автодорожного полотна, соединяющего порт Восточный с городами Дальнего Востока, то контейнерный терминал получит дополнительный объем грузов, адресованных дальневосточникам и жителям Сибири. Сегодня ВМКС отправляет грузы автотранспортом, но из-за недостаточного развития дорожной инфраструктуры объем таких перевозок не так велик, как хотелось бы. Создание логистического центра, считают в ВМКС, позволит привлечь дополнительные грузопотоки и максимально реализовать потенциал контейнерного терминала, способного переработать до 800 тыс. TEU в год.

Устойчивую тенденцию роста объемов контейнерного грузопотока отмечают и в Дальневосточном морском пароходстве, суда которого в 2004 г. перевезли более 335 тыс. единиц контейнеров в двадцатифутовом измерении. По итогам 2007 года ДВМП перевозила 380 тыс. контейнеров, а к 2012 г. планирует перевалить за 1 миллион TEU, включая проектируемые объемы морских линий и железнодорожных компаний. Реализовать эти планы без приобретения нового флота и расширения инфраструктуры обработки и транспортировки грузов невозможно, что хорошо понимают в пароходстве.

По словам первого заместителя гендиректора ОАО «ДВМП» Сергея Козлова, компания предпринимает ряд шагов в этом направлении. Так, в 2006 году флот пароходства пополнился семью новыми судами-контейнеровозами, предполагается развитие контейнерной станции в порту Владивосток, увеличение до 1 км. длины подъездных путей, что позволит формировать полноразмерные блок-поезда, стандартная длина которых составляет 850 м. Кроме того, между «ДВМП» и Владивостокским торговым портом ведутся переговоры о совместном использовании смежных производственных территорий контейнерных терминалов двух компаний, что также должно сказаться на скорости и удобстве обработки грузов и даст возможность контейнерному терминалу порта разгрузить так необходимые причальные площади.

Понимание того, что можно неплохо зарабатывать на сортировке грузов и управлении грузопотоками, есть и в Правительстве России. Так, в Минтрансе создана и сейчас дорабатывается во многом схожая с подходами ОАО «РЖД» концепция региональных логистических центров. Иначе говоря, сегодня логистика во многом определяет логику развития транспортной инфраструктуры страны. В 2007-2008 гг. начато строительство логистического центра под Находкой, который предполагает наличие хорошей подъездной инфраструктуры, складов, подвижного состава, мощной информационной базы. Такие центры планируется создавать на расстоянии до 50 км от причалов - там грузы должны накапливаться, формироваться в судовые партии и направляться в порт. Кроме того, концепция Минтранса считает важным, чтобы хранение грузов на складах логистических центров обходилось не дороже, чем на причалах, хотя, как уже говорилось, портовики имеют на этот счет свое мнение. По мнению министра транспорта, создание таких центров особенно важно в свете предстоящего выравнивания железнодорожных тарифов на перевозки грузов через российские порты и пограничные переходы.

Создание логистических центров призвано решить одну из главных задач в сфере транспортировки грузов - довести объем перевозок по Транссибу до 1 млн. транзитных контейнеров в год. Объем контейнерных перевозок во всем мире составляет приблизительно в $200 млрд. в год.

Если довести годовой объем перевозок по Транссибу до 1 млн. транзитных контейнеров, то мы сможем претендовать приблизительно на 5% от объема перевозок между Европой, странами АТР и Северной Америкой, - отметил замминистра.

При этом годовой объем внутренних контейнерных перевозок также должен быть близок к 1 млн. контейнеров. Однако эксперты считают, что Минтранс недооценивает контейнерный рынок - и мировой, и российский. Денежный оборот мирового контейнерного бизнеса, по оценкам «SeaNews», в этом году достигнет уже $ 1 трлн. - с учетом морских, терминальных и логистических операций с контейнерами. Российский контейнерный оборот в этом году составит не менее 2,5 млн. TEU, или не менее 1,6 млн. ед., без учета разноформатных контейнеров во внутреннем железнодорожном обороте. По мнению участников рынка, чтобы добиться объема транссибирских перевозок в 1 млн. TEU, необходимо не только развивать припортовую логистику на Дальнем Востоке, но и вложиться как минимум в 10-15 полноценных контейнерных станций на всем протяжении Транссиба, поскольку мощностей существующих станций явно не хватает.

Между тем озвученная министром транспорта РФ идея строительства логистического центра под Находкой вызывает много вопросов у специалистов. Создание такого комплекса, ориентированного на обслуживание пусть и крупного, но одного порта, не очень оправдано, считают они. Предполагается, что основной специализацией логистического центра в Находке должны стать контейнерные грузы. Однако, по словам С. Козлова, непонятна схема, по которой предполагается организовать работу этого логистического центра. Дело в том, что дополнительная транспортировка одного контейнера из Восточного порта на 12 км. до логистического центра приведет к удорожанию обработки 1 TEU на $100. И неизвестно, будут ли готовы владельцы грузов платить эти дополнительные деньги.

Гораздо эффективнее было бы наладить сортировку и отправку контейнеров непосредственно из порта Восточный, тем более что порт имеет возможности для расширения своей территории. Кроме того, создание в узловой точке пересечения железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта Южного Приморского терминала делает менее актуальной проблему Находкинского логистического центра. Поэтому не исключено, что в какой-то мере взгляды правительственных чиновников на развитие транспортной инфраструктуры Приморья будут пересмотрены. Было бы неплохо, если здравомыслие транспортников поддержали бы и те, кто лучше всех умеет считать деньги, - банкиры и финансисты. Это увеличило бы шансы на то, что государственные проекты стали бы ближе к реальной жизни, а не к фантазиям столичных чиновников.

Нельзя не сказать и вот о чем. Похоже, что развитие региона шло бы интенсивнее, если бы не ряд настораживающих тенденций, отмечаемых экспертами во взаимоотношениях местных представителей бизнеса и власти. Речь идет о том, что многие крупные (и не только по местным меркам) компании так или иначе отсекаются от информации о государственных инициативах, проектах и предложениях, в реализации которых они могли бы поучаствовать. А те проекты, что инициируются такими компаниями, но в которых нет интереса власть предержащих, зачастую спускаются на тормозах. Если же говорить о деятельности транспортно - логистических компаний, то не раз отмечались странные сбои в деятельности некоторых из них. Правда, случались они отнюдь не по их вине. Такие неурядицы, особенно если они почему-то становятся относительно регулярными, ведут к перераспределению клиентской базы между участниками рынка коммерческих перевозок. Любой клиент, особенно зарубежный, хочет, чтобы с его грузами не происходило никаких заминок, и доставлялись бы они до адресата вовремя. И горе той компании, которая не может таких условий выдержать, - клиент от нее уйдет, а бизнес захиреет. По информации «ДК», железнодорожные пробки, по разным причинам возникавшие на подступах к мощностям отдельных стивидорных компаний в порту Восточный в прошлом году и начале нынешнего года - как раз из этой оперы.

Очевидно одно: пока все участники рынка коммерческих перевозок не будут работать над решением единой для всех задачи, ничего не выйдет. А задача такая есть - это сильная и процветающая Россия. Будет ли эта задача решаться на условиях государственно-частного партнерства, либо с использованием иных механизмов - неважно. Важно, чтобы от решения задач по развитию страны выигрывали все: и государство, и бизнес, и простой человек.

Заключение

Вследствие особенностей экономико-географического положения Дальнего Востока, прежде всего таких, как удаленность от центральных районов страны, окраинность территории, выход к Тихому океану, развитие транспорта здесь играет исключительно важную роль и имеет ряд особенностей. Во-первых, современная транспортная система Дальнего Востока представлена всеми видами транспорта, но в целом по сравнению с другими районами России уровень обеспеченности наземными путями сообщения невысок. Во-вторых, суровые климатические условия региона обусловили сезонный характер работы дальневосточного транспорта. В-третьих, основные пассажиро- и грузопотоки осуществляются в северо-восточном и западном направлениях. На период с мая по октябрь приходится завоз грузов в отдаленные районы Крайнего Севера с ограниченными сроками навигации. Пик перевозок пассажиров в западном направлении приходится на май-июнь, в обратном — на август-сентябрь. В-четвертых, для региона характерно преобладание транзитных перевозок грузов над внутрирайонными.

Геополитическое положение Дальнего Востока и Забайкалья предопределяет целесообразность организации транзита через его территорию из Азиатско-тихоокеанского региона в Европу. В настоящее время на территории региона уже сложился ряд транспортных коридоров, а также прорабатываются перспективы по созданию новых транспортных артерий.

С целью создания единой автомобильной и железнодорожной системы, соединяющей Европу с Азией, а также трансконтинентальных транспортных коридоров с использованием уже существующих и намечаемых к строительству транспортных коммуникаций, России участвует в создании Трансазиатской железной дороги и Азиатской шоссейной дороги. Данные транспортные коммуникации далее реализуются в международных транспортных коридорах (МТК).

В заключении хотелось бы отметить, что, несмотря на накопленные в период застоя проблемы на всех водах транспорта, сейчас государством и частным бизнесом уделяется должное внимание опережающему развитию транспортной инфраструктуры. И, судя по современной динамике, поставленные цели будут успешно реализованы и начнут приносить существенную прибыль.

Дополнительный материал

Крупные логистические компании Российской Федерации на Дальнем Востоке

1. ООО «Партнер» г. Владивосток (организация крупных event-проектов на Дальнем Востоке),

2. ООО «ТЭК ДВ Логистика» (Транспортно-экспедиторское обслуживание в порту Ванино),

3. Биолого-почвенный институт дальневосточного отделения г. Владивосток (изучение биоразнообразия, экологии и эволюции растительного и животного мира, почвенного покрова Азиатско-Тихоокеанского региона. Разработка научных основ и технологий рационального использования, охраны и воспроизводства биологических ресурсов Дальнего Востока),

4. ООО «VAMG» г. Владивосток (рекламное агентство полного цикла),

5. ЗАО «Дальневосточная Нефтяная Компания» г. Благовещенск (реализация нефтепродуктов оптом и в розницу),

6. ООО «Геотехнология» г. Благовещенск (поставка щебня, ПГС, отсева, гравия, песка строительного),

7. ООО «Февраль» г. Советская Гавань (проектные разработки, консультанты в управлении материальными потоками, логистике. Торговая деятельность вспомогательная. Торговцы неспециализированные),

8. ООО «Петропавловск-Камчатский рыбоконсервный завод» г. Петропавловск-Камчатский,

9. ООО «Логистик» г. Владивосток (грузоперевозка, логистика, таможенное оформление),

10. ООО «МегаТранс ДВ» г. Уссурийск (таможенное оформление грузов из Китая (полный комплекс), доставка ж/д транспортом в любые регионы),

11. ООО «Океанрыбфлот» г. Петропавловск-Камчатский (добыча, переработка, выпуск мороженой рыбо – морепродукции, собственный крупнотоннажный флот),

12. ООО «Оксва Восток» г. Владивосток (проектировка, установка а также поставка комплектующих вентилируемых фасадов),

13. ООО «Магистраль» г. Владивосток (логистика, экспедирование грузов),

14. ООО «Транскомм-Восток» г. Владивосток (Отправка и перевозка грузовых автомобилей и спецтехники в вагонах ЦМГВ "ракетовозах"),

15. ООО «ВЛ Лоджистик» г. Владивосток и г. Москва (транспортировка различных грузов по Дальнему Востоку и Сибири).

16. Управляющая Компания «Петропавловск» и целая сеть компаний, составляющие между собой холдинг:

1) ОАО «Покровский рудник»,

2) ООО «Ариком»,

3) ОАО «ИПГРП Гипроруда»,

4) ООО «Капстрой»,

5) ООО «Рубикон»,

6) ЗАО «Советско-гаваньский морской торговый порт»,

7) ОАО «Иргиредмет»,

8) ЗАО «ПХМ Инжиниринг»,

9) ООО НПГФ «Регис»,

10) ЗАО ГРК «Дальгеология»,

11) ОАО «Азиатско-Тихоокеанский банк»,

12) ОАО «Колыма Банк»,

13) ОАО «Камчатпромбанк»;

А так же: 14) московский банк «М2М Private Bank», 15) компания «ЭКСПО-лизинг» (Москва и Санкт-Петербург), 16) компания «Piter Hambro Mining» (Лондон)