Министерство образования и науки Российской Федерации

Федеральное агентство по образованию

Государственное образовательное учреждение

высшего профессионального образования

«ХАБАРОВСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ АКАДЕМИЯ ЭКОНОМИКИ И ПРАВА»

Факультет: «Аудитор»

Кафедра бухгалтерского учета и контроля

КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА

###### По дисциплине: Мировая экономика

# Тема № 28: «Транспортная система ДВ России: перспективы интеграции в мировую транспортную сеть»

Выполнила:

###### Студентка: ІІІ курса, гр. 3БУ-с-71-БТ

№ зачетной книжки: 0701268

Специальность: «Бухгалтерский учет,

анализ и аудит»

Благовещенск 2008

# ПЛАН

1. Понятие и сущность мировой транспортной системы
2. Место российской транспортной системы в мировом транспорте
3. Характеристика транспортной системы Дальнего Востока, ее особенности
4. Проблемы и перспективы интеграции Дальнего Востока в мировую транспортную сеть
5. **Понятие и сущность мировой транспортной системы**

Все пути сообщения и транспортные средства в совокупности образуют мировую транспортную систему. Она сформировалась в XX в. В ней можно выделить транспортные системы экономически развитых и развивающихся стран, а также региональные транспортные системы.

Без транспорта было бы невозможно само возникновение мировой экономической системы, ее формирование и развитие. Будучи составной частью всего воспроизводства, транспорт продолжает производственный процесс в сфере обращения. С одной стороны, он как бы соединяет время и пространство, разделяющие производителей, покупателей и продавцов, ослабляет временной и пространственный разрыв между производством и потреблением. С другой стороны, транспорт – чуткий барометр мирового хозяйства, отражающий в своей эволюции сдвиги в научно-технической области и содействующий им. Как потребитель большого объема оборудования, разнообразных транспортных средств, топлива и энергии, он во многом определяет загрузку производственных мощностей, влияет на структуру ВВП. Доля транспорта в мировом ВВП колеблется от 4 до 9%.

Наиболее высокого уровня развития достигла региональная транспортная система Северной Америки. На нее приходится около 30% общей протяженности мировых путей сообщения, а по таким видам транспорта, как автомобильный и трубопроводный, эта доля еще выше. Северная Америка занимает первое место и по грузообороту большинства видов транспорта. Региональная транспортная система зарубежной Европы уступает системе Северной Америки по дальности перевозок, но зато превосходит ее по густоте сети и частоте движения.

На региональную систему стран — членов СНГ приходится всего 10% мировой транспортной сети, однако по объему грузооборота она занимает первое место в мире.

Транспортная составляющая, т.е. уровень расходов на транспорт в общих издержках производства, является значительной величиной. Она колеблется в зависимости от вида продукции в пределах 1/5, а иногда достигает уровня 1/3 издержек.

Важнейшим критерием оценки работы транспорта является транспортоемкость производства, выражающая соотношение между перевозками и производством. Транспортоемкость мирового хозяйства развивается противоречиво. С одной стороны, возрастают общие параметры транспортной системы. В различных современных отраслях и обслуживающих предприятиях транспорта занято более 100 млн. человек. Здесь используется около 10% стоимости производственных фондов мировой экономики. Общая длина всех путей сообщения составляет приблизительно 30 млн. км (без морских, но включая городские автотрассы). Ежегодно вол всем мире всеми видами транспорта перевозится свыше 100 млрд. тонн грузов и более 1 трлн. пассажиров. В этих перевозках участвуют свыше 700 млн. автомобилей, 40 тыс. морских судов, 11 тыс. рейсовых самолетов, 200 тыс. локомотивов. Количество этих транспортных средств постоянно растет.

С другой стороны, увеличивается роль качественных показателей. Усиливается дифференциация отправок, перевозок грузов мелкими партиями. Под влиянием технико-технологических сдвигов растет производительность труда на транспорте. Особое значение приобретают требования к сохранности и скорости доставки грузов, обеспечения безопасности движения. Растут требования к комфортности, особенно международных пассажирских перевозок. Огромное значение приобретают экологические аспекты развития транспорта.

Все эти факторы делают не столь быстрым рост транспорта при качественных изменениях ряда его показателей. Под влиянием НТР в развитии транспорта растет использование новых современных видов техники и технологий (контейнеризация, интегрированные транспортные системы с участием различных видов транспорта и др.), меняется соотношение между основными его отраслями.

Различают наземный (железнодорожный, автомобильный и трубопроводный), водный (морской и речной), воздушный (авиационный) и другие виды транспорта.

В мировом грузообороте лидирует морской транспорт, значительно уменьшилась доля железнодорожного транспорта, быстро растет доля трубопроводного транспорта.

Основную часть международных морских грузопотоков составляют массовые наливные и навалочные грузы, млн. т: сырая нефть – 1000, нефтепродукты – 300, железная руда – 340, каменный уголь – 370, зерно – 250. Из других грузов морской торговли выделяются генеральные, или тарно-штучные, грузы, т.е. готовая промышленная продукция, полуфабрикаты, продовольствие. Их годовой объем оценивается в 700 млн. т.

Все более широкое распространение получают так называемые интермодальные перевозки, в которых участвуют два и более видов транспорта. Для этих перевозок характерно точное соблюдение сроков и ритмичности доставки грузов.

1. Место российской транспортной системы в мировом транспорте

В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт является инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

В целом по стране транспортный комплекс размещен неравномерно. В основном он располагается в европейской части нашей страны. Это объясняется тем, что здесь располагаются основные промышленные центры и населенные пункты. В настоящее время следует признать, что транспортная инфраструктура в России и, особенно в ее восточных регионах, развита недостаточно.

Россия отстает от США по длине железнодорожных магистралей в 2,3 раза. Если же рассматривать плотность железных дорог на 1000 квадратных километров территории, то по этому показателю Россия занимает 12 место.

Таблица 2.1

Протяженность путей сообщения (тыс. км)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Жeлезнодорожные пути - всего | ... | ... | 128 | … |
| в том числе: |  |  |  |  |
| общего пользования | 85 | 85 | 85 | 85 |
| Автомобильные дороги - всего | 871 | 859 | 933 | 1072 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| общего пользования | 601 | 581 | 701 | 826 |
| необщего пользования | 271 | 278 | 232 | 246 |
| Из общей протяженности автомобильных дорог - дороги с твердым покрытием - всего | 738 | 725 | 755 | 785 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| общего пользования | 546 | 531 | 597 | 655 |
| из них: |  |  |  |  |
| федерального значения | 47 | 47 | 47 | 47 |
| регионального или  межмуниципального значения | 499 | 484 | 465 | 449 |
| местного значения | ... | ... | 85 | 85 |
| необщего пользования | 191 | 195 | 158 | 130 |
| Трамвайные пути | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 |
| Троллейбусные линии | 4,8 | 4,9 | 4,9 | 4,9 |
| Пути метрополитена | 423 | 436 | 439 | 442 |
| Магистральные трубопроводы - всего | 221 | 223 | 224 | 226 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| газопроводы | 158 | 160 | 162 | 163 |
| нефтепроводы | 48 | 48 | 47 | 47 |
| нефтепродуктопроводы | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Внутренние водные судоходные пути | 102 | 102 | 102 | 102 |

Аналогичное положение с сетью автомобильных дорог. По плотности автомобильных дорог на 1000 км2 территории Россия значительно уступает зарубежным странам. Не завершено формирование опорной сети на Северо-Западе страны, на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке. Таким образом, очевидно, что Россия, для того, что бы стать одним из мировых лидеров в транспортной системе нуждается в развитии транспортной сети.

В январе-апреле 2008 г. грузооборот транспорта, по оценке, составил 1688,9 млрд.тонно-километров, в том числе железнодорожного - 737,6 млрд., автомобильного - 65,6 млрд., морского - 24,9 млрд., внутреннего водного - 3,7 млрд., воздушного - 1,2 млрд., трубопроводного - 855,9 млрд.тонно-километров.

Таблица 2.2

Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования (миллионов тонн)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Транспорт - всего | 2868 | 3059 | 3221 | 3397 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| железнодорожный | 1221 | 1273 | 1312 | 1361 |
| автомобильный | 493 | 612 | 713 | 812 |
| трубопроводный | 1024 | 1048 | 1070 | 1098 |
| морской | 18 | 17 | 16 | 15 |
| внутренний водный | 111 | 108 | 109 | 110 |
| воздушный | 0,9 | 0,8 | 0,9 | 0,9 |

Размещение водного транспорта в целом, а в частности морского транспорта зависит от природных условий.

Если обратиться к морскому транспорту, то и здесь существует ряд проблем. Во-первых, старение судов и недостаточное обновление российского флота. Во-вторых, переход части судов (как правило, наиболее современных и оснащенных) под флаги других государств. В-третьих, необходимость в модернизации российских портов.

С распадом СССР Россия потеряла значительную часть наиболее крупных и оснащенных портов на Балтийском и Черном морях, в этой связи остро встает задача развития портов на Черном море и особенно на Балтике. Данная задача является не только транспортной, но и политической. В настоящее время идет процесс создания условий для переориентации российских грузов с портов стран Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии) на российские порты Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Калининградской области, часть их комплексов уже в ведена в эксплуатацию. Необходимо отметить, что развитие Калининградской области как крупного транспортного центра имеет важное геополитическое значение, создавая условия и механизмы консолидированного развития территории в рамках единого федеративного государства.

Идет активное развитие портов на Дальнем Востоке – Находка, Владивосток, порт Восточный и другие, на Черном море – Новороссийск, Туапсе и другие. Однако при развитии портов нужно помнить о комплексном подходе, то есть развивать не только портовую структуру, но и железнодорожные и автомобильные подходы. Но и этого мало. Недостаточно, если грузы будут быстро и качественно перерабатываться портами, нужно, что бы они в соответствии с установленными сроками доставлялись получателям (или проходили транзитом), а это значит нужно развивать железнодорожную и автомобильную сеть в целом по стране. То есть работа портов напрямую зависит от работы железнодорожного и автомобильного транспорта.

Внутренний речной транспорт располагается в основном в течениях больших рек, главное требование, к которым – судоходность.

Внутренние судоходные водные пути относятся к различным речным бассейнам. Преобладающую часть грузовых перевозок и грузооборота выполняют пароходства трех воднотранспортных бассейнов: Волжско-Камского, Западно-Сибирского и Северо-Западного.

Стержнем воднотранспортной системы является Единая глубоководная система европейской части России общей протяженностью 6,3 тыс. км. В нее входят глубоководные участки Волги, Камы, Москвы-реки, Дона и межбассейновые глубоководные соединения – Московско-Волжское, Волго-балтийское, Беломорско-Балтийское, Волго-Донское. Составляя лишь 6% от общей протяженности внутренних водных путей, данная система выполняет 2/3 всей перевозочной работы речного транспорта страны.

Железнодорожный транспорт является одним из наиболее часто используемых видов транспорта, поэтому он должен быть размещен по стране повсеместно. На самом же деле железнодорожный транспорт размещен неравномерно. Густой и разветвленной сетью железных дорог обладает европейская часть России. Это связано не только с огромными территориями страны, но и с большой территориальной дифференциацией в ее заселенности, уровне и типе хозяйствования. Конфигурация сети радиально-кольцевая с центром в городе Москве. Плотность железных дорог России достаточно низкая 5 км на 1000 км2 , поэтому довольно высока их грузонапряженность.

В последнее время доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте увеличилась и он сохраняет свое ведущее значение в единой транспортной системе, что обусловлено в первую очередь соответствием главных магистралей основным транспортно-экономическим связям, а также его технико-экономическими преимуществами в условиях РФ над другими видами наземного транспорта. Водные пути далеко не везде совпадают с ними, кроме того, зима приостанавливает навигацию на многих речных и морских путях на длительный срок. Сокращение удельного веса речного в грузообороте страны объясняется, прежде всего, наличием других, более эффективных видов транспорта: трубопроводного и автомобильного.

Таблица 2.3

Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования (миллионов человек)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Транспорт - всего | 34649 | 25046 | 21173 | 17627 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| железнодорожный | 1335 | 1339 | 1339 | 1340 |
| автобусный | 16552 | 11297 | 9087 | 7134 |
| таксомоторный | 10 | 6 | 7 | 8 |
| трамвайный | 5804 | 4123 | 3267 | 2479 |
| троллейбусный | 6680 | 4653 | 3775 | 2855 |
| метрополитен | 4211 | 3574 | 3644 | 3753 |
| морской | 0,6 | 0,8 | 0,2 | 0,4 |
| внутренний водный | 21 | 16 | 14 | 15 |
| воздушный | 35 | 37 | 40 | 43 |

Автомобильный транспорт - ключевой элемент транспортной системы страны. В настоящее время автомобильный транспорт выполняет более 50% объемов перевозок грузов и пассажиров страны, являясь, по сути, «главным перевозчиком» страны. Как и железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт размещен неравномерно. Основные дороги расположены в европейской части России.

Среди всех выделяются дороги федерального назначения. Этим дорогам уделяется большое значение, так как по ним передвигаются основные грузопотоки.

Кроме дорог федерального назначения выделяют дороги республиканского значения. Эти дороги связывают республики СНГ. Им также уделяется большое значение, так как эти дороги улучшают экономические связи между государствами бывшего СССР.

Как и в железнодорожном транспорте, Москва является крупным дорожным узлом России. Все дороги более или менее ориентированы на Москву. Конфигурация дорог – радиально-кольцевая. От Москвы отходят важнейшие автомагистрали во всех направлениях.

Плотность автодорог по всей стране различна. Наибольшее их сосредоточение в европейской части России, за Уралом плотность автодорог уменьшается. Это связано с тем, что наибольшее сосредоточение население располагается именно в европейской части страны.

Особенно велик удельный вес автотранспорта в городах. Усиление его роли закономерно, так как большая часть пассажирских перевозок приходится на маршруты между населенными пунктами, не имеющими прямой железнодорожной связи. В направлениях, параллельных железнодорожным линиям, автобусами перевозится только 1/4 всех пассажиров. За последние годы численность поездок по железным дорогам на расстояния свыше 1000 км уменьшается, а на воздушном транспорте они растут.

Особое значение имеют вопросы развития трубопроводного транспорта, способствующего решению задач диверсификации поставок нашей нефти, расширению пропускной способности трубопроводной системы, развитию газораспределительной сети внутри нашей страны, включая расширение системы на восток России. Однако, до сих пор вопросы строительства трубопроводного транспорта, как на законодательном, так и на подзаконном уровне не урегулированы, что не способствует реализации общегосударственных задач.

Современная сеть магистральных нефтепроводов имеет протяженность 48 тыс. км и образует несколько систем. К этим высокопроизводительным системам преобладающе широтного направления подключены нефтяные месторождения р. Коми, Северного Кавказа, Казахстана и др. На Дальнем Востоке проложен нефтепровод через Татарский пролив Оха – Комсомольск-на-Амуре.

Таблица 2.4

Грузооборот магистральных трубопроводов (миллиардов тонно-километров)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Грузы - всего | 2413 | 2474 | 2499 | 2526 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| газ | 1297 | 1317 | 1345 | 1373 |
| нефтяные грузы | 1116 | 1156 | 1154 | 1153 |
| из них: |  |  |  |  |
| нефть | 1083 | 1123 | 1119 | 1118 |
| нефтепродукты | 33 | 33 | 35 | 35 |

Доля трубопроводного транспорта в транспортной системе России значительна, что объясняется большим экспортным потенциалом нефте – и газодобывающей отрасли. Грузооборот трубопроводного транспорта в России превышает аналогичный показатель США более, чем в 2 раза.

Наиболее устойчивые пассажиропотоки сконцентрированы на авиалиниях от Москвы по пяти основным направлениям: Кавказскому, Южному, Восточному, Центроазиатскому и Западному. Воздушный транспорт перевозит пассажиров почти по всем основным направлениям железных дорог. При этом доля воздушных перевозок больше железнодорожных на линиях от Москвы до Екатеринбурга и Новосибирска и далее на восток, а также от Москвы до Сочи, Минеральных Вод, столиц стран СНГ. Основные пассажиропотоки концентрируются в восточном направлении (Сибирь и Дальний Восток).

Крупнейшим авиатранспортным узлом России и стран СНГ является Москва. Крупными авиатранспортными узлами являются также Санкт-Петербург (Пулково) – второй по значению после Москвы, Уфа, Самара, Екатеринбург (Кольцово), Минеральные Воды, Сочи – в европейской части страны, Нижневартовск, Сургут, Тюмень, Новосибирск (Толмачово) – в Западной Сибири, Красноярск и Иркутск – в Восточной Сибири, Хабаровск и Владивосток – на Дальнем Востоке.

Несмотря на имеющиеся проблемы в развитии отдельных видов транспорта, выгодное геополитическое положение позволяет Российской Федерации претендовать на одно из ведущих мест в транспортной инфраструктуре мира, играть важную роль в мировой экономической системе и на международной политической арене в качестве транспортного моста между Европой, Азией и Америкой (по направлениям Запад – Восток, Север – Юг).

Стратегическим интересам России отвечает формирование системы международных транспортных коридоров и реализация ее транзитного потенциала.

**3. Характеристика транспортной системы Дальнего Востока, ее особенности**

Территория, занимаемая субъектами Российской Федерации на Дальнем Востоке, составляет почти 40% площади России (население - 6,5%). Объем валового регионального продукта составляет около 6% общероссийского валового внутреннего продукта. Регион имеет протяженную границу с Китайской Народной Республикой и Монголией, незамерзающие морские порты на востоке, крупные транспортные артерии - Транссибирскую и Амурскую магистрали. Все это создает благоприятные условия для развития экономического сотрудничества с зарубежными странами, прежде всего со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

**Железнодорожная транспортная инфраструктура** Дальнего Востока – это, прежде всего, Транссиб - самая протяженная (около 10 тыс. км.) в мире железная дорога, естественное продолжение общеевропейского транспортного коридора №2.

Транспорт играет исключительную роль в развитии Дальнего Востока ввиду его географического положения и особого уклада территориальной организации производства, которая почти во всех отраслях тесно связана с транспортом.

Регион имеет слабо развитую транспортную сеть. 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.

Плотность железнодорожных путей общего пользования в расчете на 10 тыс. кв. километров на Дальнем Востоке в 3,6 раза меньше, чем в среднем по стране, а автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием соответственно - в 5,6 раза.

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.

Железные дороги Дальнего Востока в совокупности могут обеспечить перевозку грузов до 100 млн. тонн в год, из которых более 50% составляют экспортно-импортные перевозки.

В 90-е годы существенно снизилась пропускная способность элементов железнодорожной сети при общем ухудшении ее технического состояния и увеличении износа, в частности, значительном старении подвижного состава.

До недавнего времени слабым звеном Транссиба был однопутный мостовой переход через Амур в районе Хабаровска. Однако, после первого этапа реконструкции, мост длиной 2617 м имеет 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.

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.

На протяжении 5,6 тыс. миль дальневосточного побережья расположены 32 морских порта, включая 22 торговых, 10 рыбных, а также около 300 небольших портов и портовых пунктов. Их доля в общем грузообороте российских портов составляет около 35%. Однако технический уровень дальневосточных морских портов не отвечает современным требованиям. Всего 19% общей длины причального фронта этих портов представляют собой специализированные причалы, и лишь 23% из них имеют глубину более 11 метров.

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.

В настоящее время морским транспортом Дальнего Востока выполняется 85% экспортных и 45% импортных грузовых перевозок, железнодорожным транспортом - соответственно 13 и 45%, речным - 2 и 5%.

Перегрузочные мощности южных материковых портов и пропускная способность железнодорожных подходов к ним позволяют переработать не более 35 млн. тонн грузов в год, что настоятельно требует развития соответствующих транспортных систем.

Внутренний водный транспорт в регионе используется главным образом в бассейнах рек Амур и Лена. Большая глубина Нижнего Амура обеспечивает применение судов смешанного «река-море» плавания для осуществления внешнеторговых перевозок грузов со странами АТР, общий объем которых в последние годы превышал 1 млн. тонн.

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.

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.

Количество автомобильных дорог с твердым покрытием на Дальнем Востоке значительно меньше, чем в европейской части страны. Дальний Восток пока оторван от единой дорожной сети страны, поскольку еще не закончено строительство дорог федерального значения на трассе Чита - Хабаровск - Находка.

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».

Всего 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 1500 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 700 пассажиров в час, а с учетом только что построенного международного терминала - до 800 пассажиров в час. По воздушным линиям Владивосток имеет прямую связь с 20 российскими городами.

Основными проблемами воздушного транспорта региона являются эксплуатация морально и физически устаревшего самолетно-вертолетного парка (степень износа - около 80 %), несоответствие аэропортовых сооружений современным требованиям.

Приморский край занимает в транспортной системе РФ выгодное географическое положение, является регионом, через который пролегают транзитные торговые пути между Европой и Восточной Азией, между Северо-Восточной Азией и Северной Америкой. Здесь сходятся все транспортные развязки, связывающие порты края, сухопутные пограничные переходы Россия-Китай, Транссиб и гострассу Владивосток-Хабаровск.

В соответствии с Концепцией развития транспорта РФ через территорию Приморского края проходят следующие международные транспортные коридоры (МТК):

1) **Трансконтинентальный евроазиатский транспортный коридор**

2) **Трансокеанский азиатско-американский мультимодальный транспортный коридор**

3) **Транспортный коридор «Суйфуньхэ»**

4) **Транспортный коридор «Туманган»**

5) **Корейский восточный транспортный**

Развитие транспортного комплекса Дальнего Востока осуществляется в два этапа:

I этап - стабилизация работы транспортного комплекса. Главной задачей этапа является создание производственно - технической и организационно-экономической базы развития транспорта, направленной на повышение конкурентоспособности экспортной продукции и транспортной инфраструктуры региона на мировом и отечественном рынках транспортных услуг.

II этап - ускоренное развитие транспортного комплекса для вовлечения экономики России в мировой хозяйственный процесс Азиатско - Тихоокеанского региона в период до 2010 года. Одной из главных задач, требующих решения в этот период, является освоение растущих объемов экспортно-импортных перевозок, международного транзита Европа – страны АТР.

По оценкам, суммарные объемы грузооборота южных материковых портов региона составят в 2010 году - 45-65 млн. тонн. Для увеличения объемов грузовых перевозок потребуется обновление транспортного флота Дальневосточного бассейна, пополнение его сухогрузными и наливными судами для обслуживания портопунктов с рейдовой погрузкой-выгрузкой, судами усиленного ледового класса для плавания в замерзающих морях, специализированными судами для обслуживания экспортно-импортных перевозок. Требуется также обновление пассажирского флота для обслуживания жителей Сахалина, Курил, Камчатки, Чукотки, Республики Саха (Якутия).

4. Проблемы и перспективы интеграции Дальнего Востока в мировую транспортную сеть

В последние 20 лет Северо-Восточная Азия и АТР - наиболее динамично развивающаяся часть мировой экономики. Для России расширение интеграционных связей с ними даёт 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 качестве одного из основных стратегических приоритетов развития страны определена задача опережающего развития транспортной инфраструктуры, изложенная в программе «Модернизация транспортной системы России», которая реализуется в тесном взаимодействии с подпрограммами на смежных видах транспорта.

В соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» на территории Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 года предусматривается формирование и развитие евроазиатского транспортного коридора «Транссиб» и коридоров, обеспечивающих транспортировку китайских транзитных грузов, - «Приморье-1» и «Приморье-2».

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.

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.

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 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.

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. А так как тенденции, происходящие в сфере мировой экономики, торговли и транспортной отрасли указывают на то, что контейнерные перевозки являются наиболее перспективными в перевозках транзитных грузов, то одним из перспективных направлений развития Ванинско-Советско-Гаванского транспортного узла является его контейнерная специализация. География распределения мировых контейнерных потоков показывает, что самыми большими в мире являются потоки из Азии в США и из Азии в Европу, при этом большую часть объёма направляемых из Азии в США контейнерных грузов составляют грузы из Китая (84%).

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.

Важнейшим реальным сдвигом интенсивного развития портовых мощностей является, прежде всего, неуклонный рост объемов перерабатываемых грузов. Так, в 2006 году объемы перевалки портов Дальневосточного бассейна 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.

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.

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.

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. 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 6300 тонн.

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 сельхозпродукции, строительных материалов.

В сфере воздушного транспорта планируется строительство и реконструкция приоритетных объектов, обеспечивающих эксплуатацию перспективных магистральных воздушных судов с расширением географии их полетов, доведение аэродромов до требований норм годности, развитие сети международных аэропортов с созданием соответствующих мировому уровню условий для обслуживания международных авиапассажиров и грузов, осуществление широкого комплекса природоохранных мероприятий, повышение безопасности полетов.

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.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Гурова И.П. Мировая экономика: учебник для студентов, обучающихся по специальности «Мировая экономика» - Москва: Омега-Л, 2007 г.
2. Абрамов В.Л. Мировая экономика: учебное пособие, 4- изд., перераб. – Москва: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2007 г.
3. Черников Г.П. Мировая экономика: учебник для вузов. – 2-е изд. испр. - Москва: Дрофа, 2006 г.
4. Мировая экономика и международный бизнес: учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. / Под ред. В.В. Полякова и Р.К. Щенина. – Москва: КНОРУС, 2005 г.
5. Мировая экономика: учебник / Под ред. проф. А.С. Булатова. – Москва: Экономистъ, 2004 г.
6. Волгина Н.А. Международная экономика: учебное пособие. – Москва: Эксмо, 2006 г.
7. Сборник данных Федеральной службы государственной статистики