Содержание

Введение

1. Транспортная структура Приморского края

2. Характеристика морского транспорта Приморского края

2.1. Классификация транспортной системы России. Место в ней морского транспорта

2.2. Характеристика и грузооборот морских портов Приморского края

2.3. Перспективы развития морских портов Приморского края

Заключение

Библиографический список

# Введение

В современных условиях развития рыночной экономики динамика транспортных услуг служит одним из наиболее ярких показателей фактического положения дел в области общеэкономической конъюнктуры. Для Приморского края в связи с его обособленным географическим положением и особым укладом территориальной организации производства, которая почти во всех отраслях тесно связана с транспортом, это особенно характерно. Доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте края более чем в два раза превышает среднероссийский уровень. Кризисное состояние деловой активности в стране и регионе отрицательно сказалось на работе транспортных предприятий края.

За период реформ произошло значительное снижение физических объемов перевозок на всех видах транспорта. Главной причиной сокращения транспортировки грузов является снижение платежеспособного спроса на транспортные услуги, особенно внутри края, в связи с общим спадом производства. Однако за последние два года наметилась устойчивая тенденция к росту объемов перевозок, что обусловлено общим улучшением экономической ситуации в стране.

Хозяйственное развитие района в огромной степени зависит от ускоренного развития транспорта, так как редкая заселенность требует активного функционирования внутрирайонных связей, основанных на тесном взаимодействии различных видов транспорта.

В Дальневосточном районе функционируют все существующие виды транспорта, но основную роль играет железнодорожный. На его долю приходится до 80% перевозимых грузов.

Дорожная сеть Дальнего Востока далека от идеальной. Из 44 тысяч километров автодорог общего пользования твердое покрытие имеет лишь треть, что более чем на 20 процентов ниже среднероссийского показателя.

Их плохое состояние приводит к росту ДТП, гибели людей. Оно тормозит развитие отраслей местной экономики. Например, туризма.

В условиях, складывающихся на транспортном рынке региона, значительный положительный эффект, повышающий роль транспорта в экономике, может быть получен при соблюдении двух условий:

- снижение стоимости и повышение конъюнктуры транспортных услуг на внутреннем и внешнем товарных рынках региона;

- продажа транспортных услуг на мировом рынке за счет привлечения зарубежных транзитных грузопотоков.

В этом случае возрастет привлекательность транспортных путей Дальнего Востока как для российских производителей, так и для иностранных транспортных компаний.

Целью написания работы является исследование особенностей морского транспорта Приморского края.

Методической и теоретической основой работы должны стать соответствующие федеральные законы РФ, учебные пособия и специальная литература по обозначенной теме исследования.

Транспортный комплекс Приморского края лидирует на Дальнем Востоке по объему грузооборота общего пользования. В структуре грузовых перевозок 46% объема приходится на железнодорожный транспорт, 39% – морской, 15% – автомобильный.

Основу транспортной инфраструктуры составляют три основных промышленно-транспортных узла: Владивостокский, Находкинский и Хасанский, включающие в себя морские порты, железнодорожные ветки, соединенные Транссибирской магистралью, автомобильные дороги.

Морской транспорт Приморского края является одной из важнейших отраслей его специализации. Морские порты Приморского края являются фактически торговыми воротами России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Одним из важнейших грузообразующих факторов для морских портов края является позиция АТР как крупнейшего центра потребления энергоносителей, минеральных удобрений и леса.

Грузооборот портов Приморского края составляет в среднем 31,4 млн. тонн. Однако потенциал морских портов Приморского края используется только на 78%. Приморские порты готовы в настоящее время дополнительно перерабатывать 16 млн. тонн нефти в год, 10 млн. тонн угля, 1млн. тонн сжиженного газа.

# 1. Транспортная структура Приморского края

Транспорт Приморского края представлен всеми видами транспорта - железнодорожным, автомобильным, водным речным и морским, а также воздушным и трубопроводным.

Региональные виды транспорта «специализируются» на выполнении определенных видов перевозок. Грузовые перевозки выполняются главным образом железнодорожным и автомобильным транспортом; пассажирооборот обслуживается железнодорожным, автомобильным и быстрорастущим воздушным транспортом; экспортно-импортные перевозки осуществляются в основном морским и железнодорожным транспортом.

За период 2000-2004 г., объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом в регионе, вырос на 81,1%, железнодорожным - 27,3 % (рис.4.1). Эти же два вида транспорта обеспечили максимальные темпы прироста грузооборота за рассматриваемый период: наибольший рост грузооборота был зафиксирован на автомобильном (54,6%) и железнодорожном транспорте (42,6%).



Рис. 1. Количество перевезенных грузов в Приморском крае видами транспорта.

За последние 5 лет пассажирооборот в регионе вырос на 2,89 млрд. пасс-км, что составило 18,9% к уровню 2000 года. Этот прирост был обеспечен главным образом работой воздушного транспорта, где за 2000-2004 гг. пассажирооборот возрос на 62,2 % , а также автомобильного (прирост за период – 8,7%).

Морским транспортом Дальнего Востока выполняется в настоящее время 65% экспортных и 45% импортных грузовых перевозок, железнодорожным - 13% и 45%, соответственно, на речной транспорт приходится лишь 2% экспортных и 5% объема импортных грузоперевозок.

Динамика перевозок транзитных грузов по Транссибу свидетельствует о росте объемов транзитных грузов. Объем транзита в 2004 г. составил 155,4 тыс. ДФЭ, что сопоставимо с объемом транзитных грузов в советское время (рис. 2). Однако пропускная способность Транссиба позволяет удвоить достигнутые объемы перевозок[[1]](#footnote-1).



Рис. 2 Перевозка грузов в контейнерных поездах по Транссибирской магистрали (тыс. ДФЭ)

В структуре перевозок Приморских железных дорог более 50% приходится на экспортно-импортные перевозки. Дальневосточная железная дорога обеспечивает выход грузам к крупным морским портам Ванино, Находка, Владивосток, Посьет, а также трем пограничным железнодорожным пунктам пропуска с КНДР и Китаем (Хасан-Туманган, Гродеково-Суйфэньхэ и Махалино-Хуньчунь).

Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта связано с привлечением значительных инвестиций в создание и техническое совершенствование инфраструктурных объектов железнодорожного транспорта, в особенности в развитие припортовых железнодорожных станций, сдерживающих потенциальные мощности Дальневосточных морских портов.

Самые крупные из Дальневосточных портом, имеющие оборот свыше 1 млн. т., - Восточный, Находка, Владивосток, Посьет, Пластун – назодятся в Приморском крае.[[2]](#footnote-2).

Что касается их технического уровня, то морских портов, которые в полной мере отвечали бы современным требованиям, на Дальнем Востоке практически нет.

Всего 19% общей длины причального фронта портов представляют собой специализированные причалы, и лишь 23% из них имеют глубины более 11 м. Даже наиболее современный из них - порт Восточный с глубинами контейнерных комплексов в 13 м, не может принимать суда-контейнеровозы третьего поколения, работающие на транстихоокеанских контейнерных линиях.

Структура грузооборота дальневосточных портов показана на рис.3.

В относительно крупных портах имеется 121 перегрузочный комплекс для приема и обработки грузового транспортного флота общей длинной причального фронта 20 км.

Порты Приморья и порт Ванино имеют прямой выход на железнодорожные магистрали и относятся к транзитным портам федерального значения. Обладая частичной взаимозаменяемостью отдельных грузопотоков, могут конкурировать между собой.

Общая годовая пропускная способность портов Приморского края составляет 80 млн. т, загрузка - 60-70 %. Порты испытывают дефицит грузовой базы. Для его устранения в настоящее время проводятся работы по реконструкции перегрузочных комплексов. Результатом стало, например, открытие в начале 2002 г. терминала по перегрузке минеральных удобрений в порту Восточный. Новый терминал включает глубоководный незамерзающий причал, позволяющий принимать суда грузоподъемностью 40 тыс. т, комплекс для разгрузки вагонов, вибраторы для выгрузки слежавшихся грузов, судопогрузочные машины для различных видов удобрений, крытый склад.



Рис. 3 Структура грузооборота портов Приморья (2001 г.)

Морские порты Дальнего Востока занимают одно из ключевых мест как в экономике региона, так и России в целом, и их развитие связано с общей экономической политикой в стране. На побережье Дальнего Востока от Посьета до Тикси расположено 22 морских торговых порта, 11 из которых – это порты с круглогодичной навигацией, имеющие выход на железнодорожные магистрали страны. В Приморском крае это порты Владивосток, Находка, Находка-нефтепорт, Восточный, Посьет, Зарубино. В Хабаровском крае – порт Ванино. На о.Сахалин – порты Холмск и Корсаков. На севере – порт Магадан. На Камчатке – порт Петропавловск-Камчатский.

Порты Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Посьет и Зарубино имеют прямой выход на Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали и, в определенной степени, могут обладать взаимозаменяемостью отдельных грузопотоков.

Однако жизнедеятельность этих портов зависит от согласованной работы с железнодорожным транспортом и особенно от его тарифной политики. В то же время в последние годы порты Приморья испытывают постоянный дефицит грузовой базы. Анализ использования портовых комплексов дальневосточных портов России в 2001 году показывает, что Находка загружена на 60%, Восточный на 80%. Всего по краю загруженность портовых мощностей составляет 59,1%. Этот неохваченный потенциал оценивается в 27,2 млн.тонн.

Основными причинами создавшегося положения являются следующие:

- значительное снижение объемов производства на предприятиях угольной, металлургической и лесной промышленности Уральско-Сибирского региона, ориентированных на экспорт;

- постоянный рост железнодорожных тарифов по Транссибу в 1992-1997 годах, а также практика предоставления МПС России скидок с железнодорожных тарифов при перевозке российских внешнеторговых грузов через порты стран Балтии, Финляндии и Украины;

- последствия финансового кризиса в странах Юго-Восточной Азии, из-за чего уменьшились потребности указанных стран в импорте промышленной продукции из России;

- недостаточный уровень сервиса в российских портах;

Учитывая повышение железнодорожных тарифов на 16%, а также предстоящий второй этап унификации железнодорожных тарифов (переход на оплату перевозок экспортно-импортных грузов через сухопутные погранпереходы), в целях равномерного использования перегрузочных мощностей морских портов Дальнего Востока (Владивосток, Находка, Восточный).

Для повышения конкурентоспособности дальневосточных портов Федеральной целевой программой “Модернизация транспортной системы России” предусмотрено значительное наращивание портовых мощностей Приморского края.

В ближайшей перспективе предусмотрено:

- в Восточном порту строительство перегрузочных комплексов для сжиженного газа производственной мощностью 1 млн. тонн в год, перегрузка метанола на причале № 39а производственной мощностью 1 млн. тонн в год и перегрузочного комплекса для нефтепродуктов производственной мощностью 4 млн. тонн в год;

- в порту Находка строительство перегрузочного комплекса для генеральных грузов и контейнеров на базе причала № 8 производственной мощностью 560 тыс. тонн в год.

В связи со слабо развитой наземной дорожной сетью и значительной удаленностью края от центральной части России авиационный транспорт выполняет исключительно важную роль в социально-экономической жизнедеятельности региона. Отмечавшийся рост пассажирооборота на воздушном транспорте, характеризует рост спроса на данный вид услуг. Нельзя не отметить тот факт, что растут перевозки и в международном сообщении, так как все большее число дальневосточников совершает рейсы в страны Азиатско-тихоокеанского региона. В связи с ростом спроса на услуги авиаторов крупные авиакомпании проводят этапное обновление парка воздушных судов.

Территорию региона пересекают несколько международных трансконтинентальных авиатрасс, связывающих Северную Америку со странами Азии и Японию с Европой.

Особо следует остановиться на проблемах развития «малой» авиации в крае, так как это зачастую безальтернативный вид транспорта на севере региона. Назрела острая необходимость обновления парка эксплуатируемых самолетов, модернизация аэропортов местных воздушных линий.

Основными направлениями повышения эффективности функционирования транспортного комплекса Приморья являются:

- повышение качества оказываемых услуг, совершенствование логистических функций на транспорте;

- обновление парка транспортных средств;

- реализация мероприятий по развитию транспортного комплекса, заложенных в Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

# 2. Характеристика морского транспорта Приморского края

## 2.1. Классификация транспортной системы России. Место в ней морского транспорта

В зависимости от целей экономического анализа транспорт общего пользования группируется следующим образом:

- универсальный (железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный) и специальный;

- внутренний (осуществляющий перевозки внутри страны) и внешний (обычно морской, выполняющий перевозки не только внутри страны, но и за границу);

- круглогодичный (железнодорожный, автомобильный и т.д.) и сезонный (внутренний водный).

Любой вид транспорта располагает своей собственной системой показателей, которая сложилась исторически и отражает его уникальность и неповторимость, учитывает технико-экономические и другие особенности.

Однако многие показатели являются общими для всех видов транспорта. Условно их можно разделить на следующие группы:

- показатели перевозочной и погрузочно-разгрузочной работы (грузо- и пассажирооборот, объём перевозок грузов и пассажиров, приведённый грузооборот, объём отправления, объём прибытия);

- показатели материально-технической базы (протяжённость сети путей сообщения, её густота, суммарная грузоподъёмность или тоннаж транспортных единиц, суммарная энергетическая мощность активных транспортных единиц, пропускная и провозная способность элементов транспортной сети);

- показатели эксплуатационной работы (средняя грузонапряжённость, средняя дальность перевозок, скорость доставки грузов, использование грузоподъёмности подвижного состава и время его оборота, среднесуточный пробег);

- показатели экономической эффективности и финансовые (себестоимость, производительность труда, фондоотдача, фондоёмкость, доходы, расходы, прибыль, рентабельность).

Важной характеристикой транспортных сетей является их территориальная организация, т.е. схема взаимного размещения отдельных элементов сети на различных иерархических уровнях.

Территориальную организацию, являющуюся продуктом длительной эволюции транспорта под влиянием экономических и - не в последнюю очередь - естественно-географических факторов, можно считать одним из показателей потенциальных возможностей путей сообщения.

Видовые особенности транспорта проявляются в существовании линейных и точечных структур. Первые характерны для железнодорожного, автомобильного, трубопроводного и речного транспорта, вторые - для морского и воздушного транспорта.

Морскому транспорту принадлежит особая роль в транспортной системе страны. Это объясняется прежде всего благоприятными физико-географическими условиями России. Этот вид транспорта выполняет следующие три функции.

Во-первых, он обеспечивает морские международные связи страны. Грузовая работа в заграничном плавании складывается из перевозок грузов российского экспорта и импорта, доставка которых по условиям внешнеторговых сделок является обязанностью российской стороны. Из общего объёма международных перевозок примерно половина грузов перевозится судами России, а половина - судами других стран.

Во-вторых, морской транспорт удовлетворяет потребности в перевозках внутри страны в каботажном плавании (малый и большой каботаж).

Малый каботаж - плавание судов в пределах одного или двух смежных морских бассейнов без захода в территориальные воды других государств.

Большой каботаж - плавание судов между портами разных бассейнов, разделённых береговыми территориями других государств. Обычно это плавание связано с заходами судов в иностранные территориальные воды.

Особенно велика роль морского транспорта во внутренних перевозках в бассейнах Дальнего Востока, Крайнего Севера.

В-третьих, морской транспорт выполняет перевозки грузов иностранных фрахтователей (ГИФ), включающих в себя экспортные и импортные перевозки, а также перевозки грузов между иностранными портами, не связанные с внешней торговлей, в порядке попутной загрузки или специальными рейсами. Перевозки ГИФ позволяют получить значительные валютные доходы от экспорта транспортных услуг. Российские суда отфрахтовываются в краткосрочный или долгосрочный тайм-чартер (т.е. в повременную аренду) иностранным фирмам.

Удельный вес перевозок ГИФ в объёме перевозок грузов морским транспортом по данным 2005 г. составил 55%.

Преимущества морского транспорта заключается в следующем: это основной внешнеторговый транспорт (по данным 2005 г. его доля в общем объёме экспортно-импортных грузов составила около 60%). Он имеет широкие международные межконтинентальные связи: морские суда посещают порты более 120 стран мира; практически не ограничена его линейная пропускная способность, что позволяет проектировать и строить транспортные средства большой грузоподъёмности (до нескольких сот тысяч тонн), что нереально для других видов транспорта. Ограничивают пропускную способность порты, каналы и другие искусственные сооружения; незначителен удельный расход топлива и затрат энергии на единицу перевозок, так как на водном транспорте сопротивление движению значительно меньше, чем на сухопутных видах транспорта; перевозки морским транспортом в международном сообщении выполняются в основном на дальние и сверхдальние расстояния, в связи с этим средняя дальность перевозок грузов составляет 3567 км, что намного выше, чем на других видах транспорта. Отсюда более низкая по сравнению с другими видами транспорта себестоимость перевозок.

К недостаткам морского транспорта можно отнести: зависимость от географических особенностей и метеоусловий (течения, ветры, продолжительность навигационного периода), значительные капиталовложения в портовое хозяйство и транспортный флот. В условиях потери Россией многих крупных морских портов и экономического кризиса последнее обстоятельство затрудняет расширение берегового хозяйства отрасли, а также замену списанного флота.

Морской транспорт - составная часть водного транспорта. Он призван осуществлять перевозки грузов и пассажиров с помощью океанов и морей и характеризуется небольшими затратами на перевозки.

Развитие морского транспорта России определяется географическим положением, характером морей, омывающих нашу страну, уровнем развития производительных сил, международным разделением труда.

Морской транспорт занимает особое место в экономике страны. Им выполняются 50% всех экспортно-импортных перевозок.

Прямые смешанные перевозки, особенно по прямому варианту «судно - вагон», вызвали реконструкцию железнодорожных станций и путей в ряде портов. В морских портах, расположенных в устьях рек, более тесно взаимодействуют морской и речной транспорт. Морской транспорт всё теснее взаимодействует с автомобильным, особенно в перевозках генеральных грузов.

## 2.2. Характеристика и грузооборот морских портов Приморского края

Приморский край – “дальневосточное крыло России”, имеет свою четко выраженную производственно-экономическую специализацию. Через незамерзающие порты Приморья страна имеет удобные выходы в Мировой океан. По результатам прошлого года 41% экспортных грузов был вывезен через северо-западные порты, а 38% экспорта – через дальневосточные порты.

В Приморском крае находятся следующие морские порты:

ОАО “Торговый порт Владивосток”. Он принадлежит Министерству транспорта РФ. Специализируется на переработке генеральных грузов, включая контейнеры, насыпных, навалочных, а также лесных грузов. Пропускная способность перегрузочных мощностей порта составляет 5,7 млн. тонн в год (генгрузы – 4,1 млн. т, зерно – 1,5 млн. т). Причальный фронт порта состоит из 16 многоцелевых глубоководных (протяженность 3299 м с глубинами 9,75 – 13,0 м, из них 12 грузовых и 2 грузопассажирских) и мелководных (протяженность 900 м) причалов. Один причал – специализированный, для переработки 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров в год. Для хранения грузов имеются крытые склады площадью 35,1 тыс. кв. м, емкостью 353,3 тыс. тонн, открытые площадки на 71,7 тыс. кв. м, на 2,9 млн. тонн грузов, в том числе 18 тыс. кв. м для контейнерных грузов.

Грузооборот порта составляет около 4,4 млн. тонн, в том числе 3,8 млн. тонн – перевалка внешнеторговых грузов, остальные – грузы снабжения, завозимые в районы Севера. Преобладают генеральные грузы – металлы (до 80%), а также машины и оборудование, химические товары в таре, скоропортящееся продовольствие. Около 12-13% генеральных грузов перевозятся в крупнотоннажных контейнерах международного стандарта. Ежегодно порт посещает свыше тысячи иностранных судов, в основном Тайвань, Япония, Филиппины, Республика Корея, Таиланд, США, Малайзия.

Порт имеет возможности для развития в пределах береговой полосы, можно построить причалы мощностью 7 млн. тонн.3

ОАО “Торговый порт Посьет”. Принадлежит Министерству транспорта РФ. Специализируется на переработке проката черных металлов, леса, навалочных грузов, контейнеров. Мощность порта 740 тыс. тонн в год. Порт имеет перспективу развития в пределах акватории. Речь идет о строительстве 4 причалов (для крупнотоннажных контейнеров и навалочных грузов).

Порт Ольга. Принадлежит АО “Ольгалес”. Специализированный лесной порт. Занимается также перевалкой каботажных грузов в северные районы Приморья. Мощность порта 300 тыс. тонн в год.4

Морской порт Зарубино. Он принадлежит АК “Хасанский коммерческий порт”. На сегодняшний день Приморский порт Зарубино переименован в “Морской порт в бухте Троица”. Как сообщает ИА “Восток-Медиа”, такое решение принято на общем собрании акционеров.

Порт имеет возможность для перегрузки металлопродукции, лесопродукции, скоропортящихся грузов, навалочных грузов. Причальный фронт – 4 причала на 650 м с глубинами 7,5-9,5 м.

Японским научно-исследовательским институтом экономики региона (ERINA) было разработано технико-экономическое обоснование по развитию порта Зарубино на период до 2010 г. Зарубино рассматривается как центр транзитных перевозок, обеспечивающий прямую связь северо-востока КНР и Японского моря, благодаря созданию новых транспортных путей на страны АТР. Проект поддержан Правительствами России и Японии. Прирост мощностей – до 4,5 млн. тонн в год – предполагается за счет строительства контейнерных комплексов, способных принимать контейнеровозы на 2600 ДФЭ. Возможности бухты Троицы позволяют создать современный порт с глубинами 15-16 м. Потенциал порта – 10-15 млн. тонн в год.5

ОАО “Владивостокский морской рыбный порт”. Принадлежит Комитету рыбного хозяйства по рыболовству. Основные перерабатываемые грузы: рыба, консервы, лес, металл, контейнеры, автотехника. Имеется 12 причалов с глубинами 9,75 – 10,6 м. Мощность порта 1,5 млн. тонн в год.

Владивостокский нефтепорт. Принадлежит АО “Приморнефтепродукт”. Мощность порта 2,5 млн. тонн в год.6

АО “Находкинский морской торговый порт”. Защищенная от волнений бухта обеспечивает круглогодичный заход судов дедвейтом до 70 тыс. т. В суровые зимы навигация осуществляется с помощью ледоколов.

Порт принадлежит Министерству транспорта РФ; перерабатывает генеральные, навалочные, лесные грузы, металл. В составе порта 22 причала, в том числе 12 с глубинами, превышающими 10 м. Суммарная мощность по перевалке – 7,3 млн. тонн грузов в год, 6,1 млн. тонн – генгрузы и 1,1 млн. тонн – лесные грузы. Хранение грузов в порту осуществляется в закрытых складах, площадь которых составляет 105 тыс. кв. м (на 148 тыс. тонн грузов), а также на открытых площадках на 140,2 тыс. кв. м. Грузооборот порта составляет около 5,9 млн. тонн, все грузы – внешнеторговые, 5,7 млн. тонн по экспорту (6 лет назад половина грузооборота была связана с “северным завозом”).

Перспектив для развития порта в границах существующей акватории нет. Повышение пропускной способности возможно за счет выноса причальной стенки в море более чем на 50 м. Однако проект очень дорогой и пока реконструкции в указанном направлении не производится.

ОАО “Находкинский рыбный порт”. Принадлежит Комитету рыбного хозяйства по рыболовству. Это крупнейший специализированный порт Дальнего Востока по переработке рыбного сырья, рыбной продукции и продуктов питания, а также их хранения в надлежащих условиях. Пропускная способность 1,8 млн. тонн в год, причальный фронт состоит их 9 причалов с глубинами 10,75–11,75 м. Причалы с универсальной схемой механизации способны перерабатывать генеральные и лесные грузы. 7

ОАО “Нефтепорт”. Он принадлежит Министерству транспорта РФ. Осуществляет погрузку нефтеналивных судов в объеме до 4,2 млн. т в год. Мощность порта 5,1 млн. тонн в год.8

ОАО “Восточный порт”. Принадлежит Министерству транспорта РФ. Порт Восточный расположен в 30 км от порта Находка. Навигация в порту длится круглогодично. Погрузочно-разгрузочные работы ведутся на 17 причалах с глубинами от 6,5 до 16,5 м. Суммарная годовая мощность порта – 18 млн. тонн. В число узкоспециализированных комплексов входят: – для крупнотоннажных контейнеров 4 причала с глубинами 11,5 м (два), 13 м (один), 15 (один); – для угля пирс с двумя причалами глубиной 16,5 м, пропускной способностью 12 млн. тонн; – причал для минеральных удобрений глубиной 11,5 м, на 3 млн. тонн в год. Для хранения грузов имеются склады общей площадью 336,6 тыс. кв. м (192,9 тыс. кв. м для контейнеров, 49,1 тыс. кв. м для леса и 94,6 тыс. кв. м для навалочных грузов).

Грузооборот порта составляет 11,3 млн. тонн, в том числе экспортные грузы – 10,7 млн. тонн. Преобладают навалочные грузы (около 90%). Из остальных – генеральные грузы (металлы, контейнеры, машины и оборудование, и химические грузы в таре). Порт находится в стадии развития. В соответствии с полной схемой может иметь 60 причалов.9

Рудная пристань. Принадлежит АО “Дальполиметалл” Специализируется на навалочных, генеральных грузах, нефтепродуктах.

Порт Пластун. Принадлежит АО “Тернейлес”. Специализируется на лесных грузах. Мощность 1,8 млн. тонн в год.

Порт-пункт “Светлая”. Принадлежит АО “Приморсклеспром”. Мощность 300 тыс. тонн в год.10

Таким образом, все вышеперечисленные морские порты играют ключевую роль в функционировании морского транспорта, являясь составными частями трех наиболее крупных промышленно-транспортных узлов Приморского края: Владивостокского, Находкинского, Хасанского.

Мощности по переработки грузов составляют:

- портами Владивостокского промышленно-транспортного узла – 6,6 млн. тонн в год;

- Находкинского промышленно-транспортного узла – 29 млн. тонн в год;

- Хасанского промышленно-транспортного узла – около 1,5 млн. тонн в год.

Доля экспортно-импортных грузов в общем объеме переработки для портов Владивостокского промышленно-транспортного узла составляет 90,6% объема грузов; Находкинского – 94,6%; Хасанского – 75,3%.11

В настоящее время наиболее перспективными грузами для транзитных перевозок через Приморский край являются экспортируемый из Китая уголь (6-10 млн. тонн), зерновые культуры (3-4 млн. тонн), контейнеры (до 400 тыс.ед. ДФЭ).

В общем объеме корейских грузов, перегружаемых в портах Приморья, большую долю составляют транзитные контейнеры. В связи с ростом грузопотока южнокорейских контейнеров через порты Приморья, на основании прогнозов и сложившейся динамики роста объемов контейнерных перевозок между Республикой Корея, Европой и Россией, имеются все основания предположить, что к 2005 году объем этих перевозок может достигнуть 100 тыс.ед. ДФЭ в год.

## 2.3. Перспективы развития морских портов Приморского края

Морские порты Приморского края становятся транспортным коридором для транзитных грузовых и пассажирских перевозок между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и США, заявил министр транспорта РФ Сергей Франк. В докладе министра отмечается, что “фактически новый транзитный коридор в Приморье уже действует”.

В настоящее время в Приморском крае формируется транспортный узел для обслуживания транзитных грузов, идущих из северных провинций Китая и Монголии в страны АТР и обратно. Огромным грузообразующим потенциалом обладают находящиеся в поле тяготения к российской транспортной системе северо-восточные провинции Китая. Две из них – Хэйлунцзян и Гирин – не имеют выхода к морю, и это предопределяет уровень их внешнеторговых связей. Осуществляется же вся внешняя торговля северо-востока Китая через порт Далянь. Однако, перегруженность порта и железной дороги Харбин – Далянь, особенно участка Харбин – Шэньян, а также удаленность промышленно развитых центров региона от порта, обуславливает необходимость поиска новых выходов к морю.

В этих условиях порты Приморья могли бы полностью принять на себя грузопотоки прилегающих провинций Китая, частично разгрузить транзитные порты Японии и Кореи, осуществляющие в настоящее время перевалку грузов, идущих на Китай с западного побережья США и Канады.

Учитывая европейский опыт, в Приморье развернули работу по созданию транспортного коридора “Северо-восточные провинции Китая – порты Приморья – порты США”. Это встретило поддержку в США (порты Сиэтл и Такома). Идея внимательно изучается китайскими специалистами. Предлагаемый маршрут, по которому уже сегодня ежегодно может перевозиться более 50 тыс. контейнеров, короче на 2630 км традиционного маршрута из США через порты Японии и порт Далянь. Соответственно стоимость доставки одного контейнера снижается почти на 600 ам. долл. Существуют и другие направления из Китая через порты Приморья – в Японию и Республику Корея, которые также имеют существенные преимущества.

Таким образом, для сохранения своих позиций и наращивания объемов перегрузки дополнительных транзитных грузопотоков портам Приморского края необходимо срочно подключаться к тем возможностям, которые мы имеем в настоящее время на маршрутах:

- северо-восточные провинции Китая – порты Приморского края – Западное побережье США;

- северо-восточные провинции Китая – порты Приморского края – западные префектуры Японии;

- западные префектуры Японии – порты Приморского края – Западное побережье США.

Эти маршруты устраивают бизнесменов США, Китая и Японии, так как их использование может привести к удешевлению транспортировки контейнеров (на 800-1000 дол.) и ускорению их доставки (на 6-8 суток).

Таким образом, развитие портов Приморского края и освоение перспективных транзитных грузопотоков стран Северо-Восточной Азии рассматриваются как возможность интеграции экономики России со странами АТР. Для этого в наших приморских портах необходимо создать условия не хуже, чем в конкурирующих портах сопредельных стран, либо более выгодные (тарифы, инвестиционный климат, процедуры таможенного и пограничного оформления). Все это позволит сохранить наши порты, приступить к долгосрочному развитию транспортной инфраструктуры Приморского края и привлечь на российский транспортный комплекс большие транзитные грузопотоки.

Необходимые затраты на модернизацию грузовой базы не столь велики. Есть груз, есть надежная транспортировка – будет и транспортная инфраструктура. На этом основано благополучие морских портов, и это определяет, в конечном счете, финансовые поступления в бюджет страны. Для скорейшего достижения цели нужны скоординированная политика между Федеральным центром и регионом, а также стратегический транспортный план, базирующийся на имеющихся перспективах.

Таким образом, мы имеем возможность в достаточно короткий период привлечь на отечественный транспортный комплекс большие объемы транзитных грузов, обеспечить его стабильную работу и перспективу развития.

# 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).

Суммируя все вышеизложенное, можно краткими тезисами сформулировать следующие основные выводы:

– в Приморском крае находятся следующие морские порты: ОАО “Торговый порт Владивосток”, ОАО “Торговый порт Посьет”, порт Ольга, морской порт Зарубино, ОАО “Владивостокский морской рыбный порт”, Владивостокский нефтепорт, АО “Находкинский морской торговый порт”, ОАО “Находкинский рыбный порт”, ОАО “Нефтепорт”, ОАО “Восточный порт”, Рудная пристань, порт Пластун, порт-пункт “Светлая”;

– все морские порты играют ключевую роль в функционировании морского транспорта, являясь составными частями трех наиболее крупных промышленно-транспортных узлов Приморского края: Владивостокского, Находкинского, Хасанского;

– морские порты Приморского края становятся транспортным коридором для транзитных грузовых и пассажирских перевозок между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и США;

– развитие портов Приморского края и освоение перспективных транзитных грузопотоков стран Северо-Восточной Азии рассматриваются как возможность интеграции экономики России со странами АТР. Для этого в наших дальневосточных портах необходимо создать условия не хуже, чем в конкурирующих портах сопредельных стран, либо более выгодные (тарифы, инвестиционный климат, процедуры таможенного и пограничного оформления). Все это позволит сохранить наши порты, приступить к долгосрочному развитию транспортной инфраструктуры Приморского края и привлечь на российский транспортный комплекс большие транзитные грузопотоки.

# Библиографический список

1. Леонов С.Н. Дальний Восток и Забайкалье в России и АТР, Институт экономических исследований. – Хабаровск, 2006.

2. Лосев В.С. Управление эффективным развитием предприятий железнодорожного транспорта. – РИОТИП, 2004.

3. Мысник В.Г. Проблемы транспорта // Сборник материалов международной конференции. Хабаровск: 2002

4. Региональная экономика: Учебник для вузов/ Под ред. проф. Т.Г. Морозовой. - 2-е изд. - М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 2002.

5. Регионоведение: Учебник для вузов/ Под ред. проф. Т.Г. Морозовой. - М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 2003.

6. Шнайдер В. Управления железнодорожной отраслью // Информационные технологии на железнодорожном транспорте: Материалы конференции «Инфотранс-2004».- СПб., 2004

7. Экономическая география России: Учебник/Под общей ред. акад. В.И. Видяпмна, д.э.н., проф. М.Ф. Степанова. – М.: ИНФРА-М, Российская экономическая академия, 2000.

1. Пропускная мощность Транссиба позволяет перевезти свыше 250 тыс. крупнотоннажных транзитных контейнеров. См. http://www.eatc.ru/rus/doc.id\_2422.rubr\_8.start\_200.rn\_1.sub\_1.php [↑](#footnote-ref-1)
2. Петрова И. Три тугих узла // Дальневосточный капитал. – 2002. – № 6. [↑](#footnote-ref-2)