ПЛАН

ВВЕДЕНИЕ

1. Экономико-географическое положение РФ
	1. Изменения экономико-географического характера после распада СССР
	2. Транспортные структуры РФ
2. Географическое положение РФ
	1. Транзитные транспортные коридоры
	2. Экспорт энергоносителей
	3. Развитие региональных ресурсов
	4. Потенциал внешнего ориентирования РФ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

Экономико-географическое положение является стратегическим ресурсом государства, и характеризуется совокупностью географических, экономических и исторических факторов. Это динамическая характеристика, её значение меняется во времени в зависимости от перемен, происходящих в мирохозяйственной системе, уровня использования достижений в области научно-технического прогресса и других факторов. Экономико-географическое положение обладает количественными и качественными характеристиками, может быть выгодным или нет. Будучи по своей значимости национальным достоянием, оно не может принадлежать ни одному субъекту Федерации.

В основе экономико-географического положения лежит историческое развитие конкретного географического объекта. В разные исторические эпохи одно и то же физико-географическое положение может быть использовано весьма различно и может иметь совершенно разное значения.

В качестве примера стран, которые эффективно используют транспортную составляющую своего экономико-географическое положения можно назвать Нидерланды, Панаму, Египет, Сингапур, Эстонию, государства Центральной Европы, а геополитическое положение – Турцию. Так, доля доходов от транзита в общем объеме экспорта Нидерландов превышает 40%, а Турция практически контролирует проход крупнотоннажных танкеров через проливы Босфор и Дарданеллы, существенно ограничивая этим экспортные возможности России.

В годы закрытой экономики СССР, особенно в период “холодной войны”, возможности использования потенциала экономико-географического положения страны были крайне ограничены. После окончания Второй мировой войны Евразийское геополитическое положение Советского Союза облегчило образование блока социалистических стран и Совета экономической взаимопомощи (СЭВ). Однако только после окончания периода “холодной войны” СССР получил возможность перейти к активному использованию “ресурса положения” для развития собственной экономики и встраивания в мирохозяйственную систему. Ярким примером тому в пространстве Азиатской России могут служить создание порта Восточный в бухте Врангеля на Дальнем Востоке и организация Транссибирской интермодальной транспортной системы для транзитного пропуска грузопотока между странами АТР и Европы. Объем работы системы только по контейнерам в середине 70–80-х годов превысил 100 тыс. условных единиц контейнеров в год (максимальный – в 1981 г. – 138,5). В последующее полтора десятилетия по политическим, экономическим и организационным причинам работа Транссибирской транспортной системы была нарушена, снизилась ее конкурентоспособность, и количество перевозимых контейнеров сократилось в конце 90-х годов до 14–20 тыс. условных единиц.

*1. Зкономико-географическое положение РФ.*

Экономико-географическое положение и границы России. Площадь территории РФ, составляет 17 млн.кв.км. РФ занимает северную и северо-восточную части материка Евразия (1/3 России – в Европе, 2/3 – в Азии). Для сравнения площади других стран: Канада – 9,98; Китай – 9,6; США – 9,4; Бразилия – 8,5 млн. кв. км. Крайняя южная точка северной широты – на границе Дагестана и Азербайджана. Крайняя восточная материковая точка – остров Ротманова в Беринговом море вблизи с границей с США (на острове Крузенштерна). Почти вся территория России расположена в Восточном полушарии. Из-за большой протяженности по долготе велика разница во времени – она составляет 10 часов (соответственно страна делится на 10 часовых поясов).
В малонаселенных районах и на морях граница часовых поясов проходит по меридианам. В густонаселенных районах их проходят по административным границам субъектов федерации. Общая протяженность границ РФ – 60000 км, из них 40000 км – морские границы. Морские границы проходят в 12 морских милях (22,7 км) от берега. В 200 морских милях (370 км) от берегов островов и материка расположены границы морской экономической зоны России. В пределах этой зоны допускается судоходство любых стран, но разработка и добыча всех видов природных ресурсов, находящихся в водах, на дне и в недрах, осуществляется только Россией. проходят по водам морей Северного Ледовитого океана (Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море). Кроме части Баренцева моря все они покрыты круглый год дрейфующими льдами, поэтому плавание по морям затруднено. В пределах Северного Ледовитого океана от берегов России до Северного полюса находится наш сектор Арктики. Все острова этого сектора, кроме нескольких островов архипелага Шпицберген принадлежат нашей стране. проходят по водам Тихого океана и его морей (Берингово море, Охотское море, Японское море). Ближайшими морскими соседями являются Япония и США. Пролив Лаперуза отделяет остров Сахалин от острова Хоккайдо в Японском море (оно не замерзает, что благоприятствует морским связям России с соседями). Воды Балтийского моря соединяют Россию со Швецией, Польшей, Германией и странами Прибалтики. Северная часть Балтийского моря у некоторых берегов России замерзает, а у берегов Калининграда – нет. По Балтийскому морю осуществляется связь со многими государствами Западной Европы. морские границы проходят по водам Азовского и Черного морей, которые сoединяют Россию с Украиной, Грузией, Болгарией, Турцией, Румынией. По Черному морю идут пути в Средиземное море. Небольшие по протяженности морские границы проходят по Каспийскому морю.

Потенциал экономико-географического и геополитического положения России или ее субъекта в масштабе мирохозяйственной системы или ее части становится “ресурсом” в случае, если территория, воздушное пространство и акватория морей, омывающих Россию, вовлекаются в процесс глобализации мировой экономики, и Россия использует свой “ресурс положения и пространства” в виде предоставления (своего рода экспорта) услуг (прежде всего всех видов транспорта, современных систем передачи информации и связанных с ними сфер экономической деятельности) или формирования “зон интересов”, как правило, в сопредельных регионах.

1.1 *Изменения экономико-географического характера после распада СССР.* С окончанием периода “холодной войны” внимание к оценке значения потенциала сначала экономико-географического, а затем и геополитического положения России возросло. Важными вехами отражения этого процесса стали создание Транссибирской интермодальной транспортной системы и провозглашение усиления “Азиатского аспекта внешней политики России” (вступление России в АСЕАН, АТЭС и другие акции). В современной внутренней и внешней ситуации России создались объективные условия усиления внимания к потенциалу экономико-географического и геополитического положения страны в целом и отдельных ее частей (в том числе Сибири и Дальнего Востока), анализу возможных последствий использования этого потенциала в процессе решения как внутренних проблем интеграции и формирования единого экономического пространства, так и внешних проблем – встраивания российской экономики в мирохозяйственную систему.

В этих условиях Евразийское положение России приобретает исключительно большое экономическое и геополитическое значение. Задачей федерального уровня признана необходимость интенсивного использования “потенциала положения” России, превращения его в экономический ресурс – один из значительных источников доходной части бюджетов как Федерации, так и регионов, хозяйствующих субъектов, работающих в сфере транспорта и связанных с ней областях экономики. С распадом СССР образовались независимые государства, в том числе, СНГ. Возможности самостоятельного выхода России к основным торговым путям резко ограничились, особенно через Балтийское и Черное море, что сказалось на ухудшении геополитической ситуации, например, отрыв России от стран Балтии с ее крупными портами. На Балтике у РФ остался только один крупный порт – Санкт-Петербургский, а Выборгский и Калининградский – небольшие по мощности порты. Сегодня Санкт-Петербург – порт международного значения. Он обеспечивается системой внутренних транспортных путей, веером расходящихся от Санкт-Петербурга. В Черноморско-Азовском бассейне сложилась аналогичная ситуация. Новороссийск и Туапсе – 2 порта, через которые вывозятся нефтяные грузы, и ввозится зерно. Но здесь Россия не имеет причалов для погрузки штучных грузов и контейнеров. К тому же у России нет на северо-западе и юге приморских участков пригодных для строительства портов без ограничения расходов. В связи с этим вопрос о большой эффективности использования портов внутренних морей: Азовского, Черного, Каспийского (порты Таганрог, Астрахань, Новороссийск). Сложившееся положение ограничивает морские связи со странами Запада через Балтийское и Черное моря. Но, вместе с тем, увеличивается значение северных портов. Северный выход связан с рискованным высокоширотным мореходством. Однако, надо увеличить пропускную способность портов на севере. Плавание по Сев морскому мути осуществляется в течение 4 месяцев. Он соединяет дальневосточные и европейские порты, а также устья судоходных рек Сибири. Почти при полном отсутствии других транспортных магистралей на северной Сибири для использования богатых природных ресурсов этих районов и их хозяйственного развития роль Сев м пути неизменно будет возрастать. На Дальнем Востоке Россия не только унаследовала проблемы от СССР, но и приобрела новые. Очень слабо реализуется преимущество географического положения Дальнего Востока – его широкие выходы к морям Тихого океана. В АТР свыше 40 государств, поэтому необходимо использовать порт Владивосток (стал открытым порт Восточный). На данном этапе происходит реконструкция Калининградского порта. Порты Балтии используются слабо, следовательно страны Балтии не получают никого дохода. Экономико-географические и геополитические проблемы России связаны с эксплуатацией не только морских портов, но и железнодорожного транспорта на западе и пропускной способности железных дорог на востоке. Разрабатываются интересные проекты транзитных связей через США и Японию в Западную Европу с помощью железных дорог, авиации и даже морских путей. На западных границах СССР было 25 железнодорожных пересечений, а Россия имеет только три: с Финляндией; из Калининградской области в Польшу и далее в Брест – 620 км по территории Белоруссии; и путь в 833 км из Санкт-Петербурга до Гродно на 2/3 проходящий по территории 3-х государств Балтии. На западе России возникло множество транспортных, автодорожных и газопроводных проблем. Перевозка по этим магистралям, идущим из России обходится дорого, так как, Россия вынуждена оплачивать все транспортировки. Около 70% внешней торговли приходится на страны Европы и 50% на страны ЕС. К ним ведут морские пути через Балтийское море и сухопутные чрез границы к югу и северу от Балтии. При всех сложностях Россия, активно используя выгоды географического положения, проводит новую политику. Она вошла в десятку Балтийских государств, подписав соглашение об экономическом и культурном сотрудничестве. Аналогичное соглашение подписано с черноморскими государствами. [1]

1.2 *Транспортные структуры РФ* Одним из наиболее распространенных путей реализации потенциала экономико-географического и Евразийского геополитического положения России в масштабе мирохозяйственной системы является формирование международных, особенно трансконтинентальных, транспортных коридоров. Критерием рациональности использования столь специфического ресурса обычно является конкурентоспособность, экономическая отдача в широком ее понимании (например, создание условий освоения новых ресурсных баз или решение проблем социально-экономического развития субъектов Федерации), национальная безопасность и политическая значимость России в мировом сообществе.

Задача формирования системы международных транспортных коридоров была озвучена во многих выступлениях на Всероссийской научно-практической конференции “Транспорт России на рубеже веков” в декабре 1999 г. [1]. Правительством Российской Федерации одобрены “Основные направления формирования и развития международных транспортных коридоров на территории России”, начата разработка федеральной целевой программы “Международные транспортные коридоры”. Делегации России принимают участие в работе международных конференций, на которых обсуждаются проблемы формирования трансконтинентальных транспортных коридоров, в том числе на территории России, и интеграции российских магистралей всех видов транспорта в мировую транспортную сеть. К настоящему времени различными организациями предложено несколько вариантов схем возможных направлений трансконтинентальных транспортных коридоров. [3]

Транспортные системы РФ в постсоветском периоде находятся в перманентной реорганизации, сочетающей поиск новых методов хозяйствования и укрепления законодательной и регулирующей базы. Проекты реорганизации транспорта мало связаны как между собой, так и с перспективами развития остальных сфер экономики регионов. Например, с выбором возможных путей освоения нефтегазовых ресурсов материковой части Тимано-Печорской провинции и шельфа Баренцева моря, реализации проекта “Северные ворота” и организации транспортных связей Норильско-Туруханского района (Красноярский север) связаны перспективы решения задачи поддержания в надлежащем состоянии западного сектора Северного морского пути (ледокольный и транспортный флот, режим продленной навигации и др.) – первого этапа возрождения Севморпути. В годы реформ принципиально изменились объем, состав грузов и условия организации транспортного процесса. Масштабы перевозок сократились с 6,6 млн т (1987 г.) до 1,5 млн т (1998, 1999 гг.). Норильский комбинат прекратил вывоз руды на предприятия Мурманской области и перешел на использование прямых рейсов судов между портом Дудинкой и портами Европы (как, например, 29 из 52 судов в 1999 г.), практически прекратился экспорт леса из Игарки, резко сократился объем “северного завоза”. Только интенсивное использование грузообразующего потенциала районов, тяготеющих к побережью Баренцева и Карского морей, может обеспечить работу атомных ледоколов, вызовет необходимость обновления грузового флота и сохранения режима продленной навигации. Залогом тому являются изменения географии добычи нефти и газа в России и переход на широкое использование морского флота для вывоза углеводородов на мировой рынок. Реализация концепции развития Норильского комплекса вызовет значительный поток нового оборудования, которое будет доставляться морем. Это позволит не только восстановить традиционную трассу СМП, но и подготовиться к следующему этапу решения стратегической задачи – освоению Высокоширотной трассы и формированию Арктического транспортного коридора между северными морями Тихого и Атлантического океанов. [9–12].

2. *Географическое положение России.* Велика протяженность сухопутных границ России, причем геополитическое положение России стало несколько иным, чем то, которое она имела, будучи в составе СССР. После распада СССР у Росси формально не изменилось – число соседей. Их четырнадцать (и еще с двумя соседними государствами РФ имеет только морские границы – с Японией и США). Реальные границы с пограничными заставами и таможнями растягиваются на 1605 км (990 км со странами Балтии, 615 км с Азербайджаном и Грузией). Граница со странами Балтии демаркирована. Не изменилась граница с Норвегией, Финляндией, Монголией и КНДР. Резко сократилась граница с Польшей (которая теперь граничит только с Калининградской областью) и более чем на половину с Китаем. По договоренности со странами СНГ Россия обеспечивает своими пограничными войсками многие участки границ бывшего СССР. Японии хочет заполучить южные острова Курильской дуги (острова Кунашир, Шикотан, Хабошан, Итуруп). Они для Японии являются северными. В Финляндии – на земле Карелии – Корельский перешеек и некоторые острова в Финском заливе. Государства Балтии, Белоруссии, Украины отгородили Россию от стран Европы. Между тем, из России в страны Западной и Восточной Европы протянута сеть газо- и нефтепроводов. Туда же ведут международная магистраль Москва – Минск – Варшава – Берлин – Париж и железная дорога Прага – Будапешт – Вена и другие европейские столицы. Географическое отдаление России сократило ее участие в европейских делах . Прежние международные организации СЭП и Варшавского договора распались, а новые не созданы. Страны Балтии, Польша, Венгрия, Чехия на пороге вступления в НАТО.

Экономико-географическое положение России между Азией и Европой придает ей роль регионального моста. Это, вероятно, один из уникальных не пограничных или приграничных регионов, а именно переходныхрегионов-мостов, которые одновременно разделяют и связывают элементы единой планетарной системыЭта роль меняется в зависимости не только от общей обстановки на планете (периоды мира или военного противостояния), но и от внутренней обстановки в стране и внешней политики государства. Определяющим является экономико-географическое и геополитическое положение России между:

* цивилизациями Европы и Азии
* хозяйственными культурами народов севера и юга Азии
* малонаселенной Европой и перенаселенной Азией
* Европейским Союзом и объединением стран АСИАН

2.1 *Транзитные транспортные коридоры.* В качестве варианта в пределах России можно рассмотреть три широтных и четыре меридиональных трансконтинентальных транспортных коридоров.

*Арктический* – межокеанический, простирается по Северному Ледовитому океану вдоль побережья России. Основу его образуют две главных трассы – Традиционная (Северный морской путь – СМП) и Высокоширотная (Северо-Восточный проход). *Совокупность* этих *трасс с флотом и инфраструктурой образует Арктическую транспортную систему.* Коридор предназначен для обслуживания российских регионов и проводки транзитного грузопотока из Тихого в Атлантический океан и обратно.

*Северный –* связывающий Северо-Восток европейской части страны с Дальним Востоком и простирается от берегов Баренцева моря (порт Индига) до порта Ванино на берегу Татарского пролива. Основой коридора станет Северо-Российская Евразийская магистраль.

*Центральный –* связывающий страны Западной Европы со странами Юго-Восточной Азии по трассе (на территории России) Смоленск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Новосибирск – Владивосток с выходами на Казахстан, Монголию, Китай, а в перспективе – на Корейский полуостров и Японию. Основой коридора является Транссиб. Название “Центральный” отражает как положение его среди основных международных транспортных коридоров “Запад – Восток”, так и его значение.

*Север – Юг* – связывающий Балтийское море с Каспийским и Черным, по Каспию выходит на Иран, по территории Ирана к побережью Персидского залива и далее в Индийский океан. На территории России основу коридора образуют Волжская водная система и железные дороги от Выборга через Санкт-Петербург, Москву на Астрахань с ответвлением на Новороссийск. Россия может получить выход для некоторых видов грузов к южным морям минуя Черноморские проливы; также возможны и поступления в казну за обслуживание транзита.

*Уральский –* связывающий железные дороги Урала через Оренбург, Орск или Курган с железнодорожной сетью стран Центральной Азии.

*Енисейский* – связывающий арктические и южные районы Средней Сибири и страны Северной Америки со странами Южной и Юго-Восточной Азии. Трансполярные трассы № 1 и 2 воздушного моста “Америка – район Северного полюса – Азия”.

*Дальневосточный* – связывающий Канаду и США со странами Восточной Азии (Россия, Япония, Китай и др.). Вначале это будет воздушный мост, а затем основой коридора станет Трансконтинентальная железнодорожная магистраль (Северная Америка – Азия через Берингов пролив), реальность сооружения которой резко возрастет в случае организации связи железных дорог России с дорогами Японии (через Сахалин) и Южной Кореи. [9]

Схема международных транспортных коридоров, их названия и очередность формирования будут официально оформлены после завершения работы над федеральной программой и ее утверждения.

Северо-Российская Евразийская магистраль создаст условия для решения многих как транспортных, так и общеэкономических проблем России.

1. Повышение ресурсной безопасности страны путем транспортного обслуживания формирующегося на базе уникальных источников сырья и энергии нового широтного экономического пояса в пределах Ближнего Севера России.

2. Формирование нового прямого выхода глубинных районов Сибири на мировой рынок через новый “Северный переход” через Урал и порт Индигу на побережье Баренцева моря.

3. Повышение стратегической безопасности России путем формирования второго широтного транспортного коридора, создающего условия экономической интеграции многих субъектов Федерации и проходящего вдали от государственных границ.

4. Формирование опорного каркаса транспортной сети европейского Северо-Востока и Азиатской России.

5. Интеграция двух широтных транспортных коридоров в пределах Азиатской России в межконтинентальный мост Юго-Восточная Азия – Европа, связывающий не только их материковые, но и островные регионы.

В любом случае есть достаточно оснований для утверждения, что стратегическая необходимость формирования международных, в том числе трансконтинентальных, транспортных коридоров не только осознана и принята в качестве одной из важнейших федеральных задач, но и начался процесс их создания. Об этом свидетельствуют множество официальных документов, публикаций и реальные первые результаты практической деятельности Министерства транспорта, Министерства путей сообщения и других организаций. Так, оживился транзитный поток контейнеров по Транссибу (в 2000 г. поток контейнеров превысил 30 тыс. условных единиц), пошли коммерческие грузы транзитом через Каспий по коридору “Север – Юг”.

2.2 *Экспорт энергоносителей.* После десятилетнего перерыва Россия в 2002 году вернулась на второе место в мире по производству нефти и на первое место по экспорту энергоносителей. Россия экспортирует природный газ (85 млрд. кубометров в год) и нефть (160 млн.тонн в год) в страны Европы. Помимо европейского направления в настоящее время интенсивно прорабатываются схемы международных газо- и нефтепроводов, и ЛЭП для выдачи энергоресурсов и энергоносителей из Сибири и Дальнего Востока в страны Юго-Восточной Азии. Рассматриваются варианты формирования единого энергетического пространства Северо-Восточной Азии. Высокая квалификация разработчиков проектов и результаты переговоров на последних встречах представителей России, Японии, Южной Кореи и Китая дают основание предполагать большую вероятность реализации некоторых первоочередных проектов (освоение Ковыктинского месторождения и подача газа в Китай и Корею, сооружение крупной ГРЭС на юге Сахалина и передача электроэнергии в Японию, организация поставки сибирской нефти в Китай и др.). Ковыктинское газовое месторождение (Восточная Сибирь) с 2008 года будет поставлять газ в Китай и Корею. Для этого в 2005 году начнётся строительство самого протяженного газопровода Азии общей длинной 4980 км. В течение 30 лет Китай получит 600 млрд кубометров, а Корея 300 млрд. кубометров ковыктинского газа. [7,8]

Однако при знакомстве с некоторыми проектами создается впечатление, что в них недостаточно учитываются интегральные интересы регионов размещения элементов будущих энергетических мостов и крупные проекты в других сферах экономики (например, транспорте). Так, четко проглядывается отраслевой подход и к их проработке, и к оценке результатов. Это, безусловно, устраивает и страну-импортера, и компанию-продавца. Представляется, что масштабы проектов таковы, что следовало бы рассматривать не только отрасли, но и весь межотраслевой топливно-энергетический комплекс с учетом проблем формирования территориальных производственно-энергетических комплексов и всей экономики районов, в пределах которых предполагается интенсивная эксплуатация ресурсов для экспорта. Взаимосвязанное развитие первоочередных крупномасштабных объектов ТЭКа и регионов их размещения не нашло должного, по нашему мнению, отражения и в Энергетической стратегии Сибири.

2.3 *Развитие региональных ресурсов.* Экономически оправданным можно считать использование местных людских ресурсов для реализации различных проектов в сфере производства, торговли и транспорта. Естественно, что необходимо уделять внимание образованию местного населения и поддержанию его на уровне, отвечающем хотя бы начальным этапам реализации проектов. Социальная инфраструктура региона должна развиваться сбалансировано и способствовать эффективному использованию экономико-географического положения региона. В этих условиях возникает новая федерального значения задача. Интернационализация звеньев магистральной сети всех видов транспорта (включая трубопроводы и ЛЭП) должна быть использована для укрепления экономики как России в целом, так и отдельных ее регионов. Надо сделать так, чтобы коридоры стали не просто звеньями международной транспортной системы для пропуска транзита или экспорта природных ресурсов, а неотъемлемой частью экономики территорий, через которые они будут проложены. Причем регионы должны взять на себя обслуживание коридоров и использовать свой грузообразующий потенциал экспортно-импортных операций для повышения объема грузопотоков. Коридоры должны будут дать импульс развитию экономики регионов и облегчить условия участия их в мировой торговле. Пока должного взаимоучета прогнозов нет, и от этого могут потерять и транспортная система, и регионы. Например, в настоящее время начинаются регулярные коммерческие рейсы из Северной Америки в Азию через Северный полюс и Восточную Сибирь. С увеличением интенсивности полётов и добавлением пассажирских рейсов увеличились бы и поступления в бюджет России от «проводки» самолётов. Наибольший эффект от эксплуатации новых трасс Россия может получить только в случае создания международного класса Сибирского грузового распределительного. Однако до настоящего времени грузообразующий потенциал регионов для использования кроссполярного моста не определен, место формирования терминала не согласовано, варианты организации прямой связи грузоотправителей или грузополучателей с возможным терминалом не проработаны. Сибирь оказалась не готовой для извлечения должной отдачи от открывшейся возможности использования ресурса экономико-географического положения. Другим примером недостаточно эффективного использования экономико-географического потенциала может служить БАМ. Байкало-Амурская магистраль до сих пор не является полноценным участником международного транспортного моста “Европа – Азия”. На территории России контейнерные перевозки организованы в соответствии с международными стандартами, но мощностей порта Восточного для обработки грузов в азиатском направлении не хватает; необходимо использование портов Кореи. Завершается период проектирования железнодорожной трассы ТSR-TKR (Транс-сибирская Транс-корейская магистраль). БАМ получит нужную нагрузку, а зона БАМа – новые предпосылки развития.

Можно привести еще много примеров значения рационального использования потенциала ресурса экономико-географического или геополитического положения России или субъектов Федерации и необходимости взаимоувязанного прогноза формирования системы международных транспортных коридоров и развития экономики тяготеющих к ним регионов. Это не ново, но, к сожалению, приходится об этом напоминать. Вообще для Азиатской России в связи с тем, что в ее пределах одновременно формируются и мосты практически всех видов транспорта и проекты их мало связаны как между собой, так и с перспективами развития остальных сфер экономики сибирских регионов. Не решает эти вопросы и наличие федеральных программ социально-экономического развития Дальнего Востока, Забайкалья или Сибири. Может быть, настало время разработки единой схемы формирования политранспортных коридоров на всем пространстве Азиатской России, увязанных как со схемами формирования опорного каркаса сети железных дорог, так и с прогнозами развития федеральных округов, экономических районов и субъектов Федерации, с федеральными программами освоения проблемных регионов ресурсного типа. [11]

В этом случае появится возможность государственного регулирования единого процесса интеграции России в мировую экономическую систему, формирования единого экономического пространства в пределах России и образования новых экономических поясов на базе эффективного использования потенциала Евразийского положения России. Важнейшая магистраль Транссиб станет не только основой Центрального международного транспортного коридора России, связывающего страны Европы и Восточной Азии, но и важнейшей предпосылкой приобретения нового “качества” тяготеющей к ней территории.

*2.4 Потенциал внешнего ориентирования РФ* В последнее время возрастает возможность отношений с Западной Европой, США, Канадой, Кореей. Для определения положения России по отношению к другим странам (не только пограничным) оценивается ее положение относительно центров экономики, культуры, основных транспортных путей. Эти оценивают политику и ЭГП страны. Геополитическое положение – оценка места страны на политической карте мира, ее отношение к разным государствам. ЭГП позволяет оценить положение страны на экономической карте мира по отношению к основным районам и центрам экономики. В географии для понимания особенностей положения стран, районов и городов используют разные уровни (масштабы): Макро уровень - должен оценивать на глобальном, т. е., на мировом уровне положение страны по отношению к материкам, мировому океану, мировым транспортным путям, главным центрам мировой политики и экономики. Мезо уровень - оценка положения страны относительно групп стран, образующих исторические регионы (Южная Азия, АТР). Если раньше СССР существовал в биполярном мире (США - НАТО, СССР – организация Варшавского договора), то распад СССР изменил геополитическое положение России. Мир постепенно стал многополярным. Россия в своей геополитике должна ориентироваться ни на одну группировку стран. Сегодня для нас важны экономические связи не только со странами СНГ, но и со всеми странами, на чьих рынках можно выгодно продать продукцию и закупить нужные для нашей страны товары. Россия вынуждена ориентироваться на те страны, которые позволяют получить наибольший эффект от внешнеэкономических связей. Разные приоритеты были связаны с политическими симпатиями, потенциальными союзниками поставок военной техники и лишь отчасти с экономической выгодой. Изменилось геополитическое положение и приоритеты: Страны Западной и Южной Европы, то есть, ЕС. Лидер нового геополитического полюса – Германия, с которой установились прочные связи. Доля ЕС во внешней торговле России – 50 %. Страны Восточной Европы, с которой Россия должна обновить и улучшить связи. Их доля во внешней торговле России упала до 20%.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Оценка и условия использования положения России в мирохозяйственной и политической системах существенно изменились в последние годы ХХ века. С одной стороны, стала меньшей территория государства, страна лишилась значительной части морских портов, изменились условия использования традиционных транспортных сухопутных, водных и воздушных трасс, которые ранее использовались для осуществления внешних экономических связей. С другой стороны, сформировался новый полюс роста в Юго-Восточной Азии, произошла экономическая интеграция стран Западной Европы (сформировался Европейский Союз), сохраняется роль одного из мировых лидеров – США. Между тремя ведущими мировыми полюсами роста осуществляются масштабные экономические связи. Особенно интенсивно увеличивается товарообмен между странами Юго-Восточной Азии и Европы, Юго-Восточной и Центральной Азии. Для осуществления их формируется система транспортных мостов “Запад – Восток”, которая постепенно соединяется с Критской системой транспортных коридоров Европы.

Из всего выше сказанного ясно, что экономико-географическое положение имеет крупнейшее методологическое значение Место, занимаемое любым ареалом, - будет ли то страна, район или город - в системе географического разделения труда в значительной мере определяется экономико-географическим положением. Поскольку экономико-географическое положение в значительной мере определяет связи данного ареала в системе географического разделения труда, оно не может не влиять и на экономическое районирование территории.

В России 64% территории относится к зоне Севера, что составляет 50% площади планетарного Севера. Опыт в освоении этих территорий очень важен для нашей страны. Изменение геополитического положения привело к ряду негативных последствий. Внешние экономические связи со странами в западном и южном полушарии приходится осуществлять через территорию государств СНГ (Белоруссия, Украина). Это усложняет торгово-транспортные операции и функционирование топливно-энергетических факторы международного характера (нефте-, газопроводы, ЛЭП).

Есть все основания утверждать, что значимость экономико-географического положения России с учетом всех “между” в будущем возрастет, особенно в связи с тем, что страна окажется на пересечении кратчайших маршрутов связей между важнейшими тесно взаимосвязанными полюсами будущей мировой хозяйственной системы. Геополитическое значение станет одной из важных предпосылок экономического развития России и политического утверждения ее места среди великих государств планеты начала XXI столетия. При этом роль “срединного” экономико-географического положения Сибири в масштабе России и геополитического положения Азиатской России в МХС в процессе экономической “эксплуатации” потенциала стратегического “ресурса положения” исключительно велика.

**Литература**

1. **Транспорт** России на рубеже веков// Материалы Всероссийской научно-практической конференции (Москва, Государственный кремлевский дворец, декабрь 1999 г.). – М., 2000.

2. **Бандман М. К.** Место Транссиба в экономике России после распада СССР. – Новосибирск, 1996.

3. **Бандман М. К.** Новое геополитическое положении Сибири и связанные с ним экономические проблемы развития// Долговременные принципы развития экономики Сибири. – Новосибирск, 1996.

4. **Бандман М. К.** Экономическая интеграция регионов Севера с учетом новых условий ресурсообеспечения и транспортных проблем Сибири// Новые факторы регионального развития. – Москва, 1999.

5. **Восточная** энергетическая политика России и проблемы интеграции в энергетическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона// Труды международной конференции (22–26 сентября 1998 г., Иркутск, Россия). – Иркутск: ИСЭМ СО РАН, 1998.

6. **Документы** Конференции «РУСИА Петролеум» о строительстве газопровода Ковыктинского месторождения. – Москва, ноябрь 2003.

7. **Шестая** Международная конференция (Газовый форум) “Газопроводы в Северо-Восточной Азии: многостороннее сотрудничество” (17–19 сентября 2000 г. Иркутск). – Иркутск, 2000.

8. **Транссиб-99**// Материалы региональной научно-практической конференции (24–25 июня 1999 г. Новосибирск). – Новосибирск, 1999.

9. **Ткаченко В. Я.** Проблемы формирования опорной транспортной сети Сибири. – Новосибирск, 1999.

10. **Сибирь** на пороге нового тысячелетия. – Новосибирск, ИЭ РАН, 1999.

11.  **Проблемные** регионы ресурсного типа: прогнозирование и реализация программ освоения. – Новосибирск, 1998.