# Министерство Путей Сообщения

# Санкт-Петербургский Государственный Университет Путей Сообщения

## Кафедра «Экономика транспорта»

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

#### ПО ДИСЦИПЛИНЕ

**«ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ТРАНСПОРТА»**

|  |  |
| --- | --- |
| Тема: | «Сравнительная экономико-географическая характеристика транспорта Западно-Сибирского  и Дальневосточного экономических регионов» |

|  |  |
| --- | --- |
| Выполнил :  Руководитель : | Студентка группы К-007 Койда Александра Шиянская К.Ф. |

## Санкт – Петербург

2000

**Содержание:**

|  |  |
| --- | --- |
|  | Стр. |

1. **Введение………………………………………………………….3**
2. **Население ……………………………………………………….4**
3. **Характеристика межрайонных связей и транспорта……..5**
   * ***Природные условия, влияющие на конфигурацию железнодорожных путей***
   * ***Транспорт районов в дореволюционный период***
   * ***Развитие и размещение транспорта в послереволюционный период***
   * ***Внутренние и внешние экономические связи***
4. **Перспективы развития транспорта………………………..12**
5. **Карта Западно-Сибирского экономического района……13**
6. **Карта Дальневосточного экономического района……….14**
7. **Список использованной литературы………………………15**

**1. Введение**

В состав Западной Сибири входят : Алтайский край, Республика Алтай, Кемеровская, Омская, Новосибирская, Томская, Тюменская области, Ямало–Ненецкий и Ханты Мансийский автономные округа. Дальний Восток включает Приморский и Хабаровский края (+ Еврейскую автономную область), Республику Саха (Якутия), Амурскую, Камчатскую (с Корякским авт. округом), Магаданскую (с Чукотским авт. округом) и Сахалинскую области.

Площадь Западной Сибири значительно меньше площади Дальнего Востока

2427,2 тыс. кв. км. Удельный вес района в общероссийской территории –14 %. (Дальневосточный район -:6215,9 тыс. кв. км, что составляет около 40 % территории России).Западная Сибирь расположена между Уралом и Среднесибирским плоскогорьем, протянувшись с Севера на Юг на 2500 км. В плане равнина имеет форму трапеции, север которой омывается водами Карского моря. Из-за непосредственной близости к промышленному Уралу, а также наличия железнодорожных магистралей и великих сибирских рек Западная Сибирь имеет весьма благоприятные условия для своего хозяйственного развития. Западно-Сибирский экономический район относится к районам с высокой обеспеченностью природными ресурсами при дефиците трудовых ресурсов. Его удельный вес в хозяйстве России очень высок. Дальний Восток расположен очень далеко от основного экономического потенциала России, что ставит перед районом задачу ослабления зависимости экономики от поставок из западных районов и необходимость комплексного развития хозяйства. Район имеет широкий выход к Тихому и Ледовитому океанам, пересекающиеся морские и сухопутные пути в страны Тихоокеанского бассейна, которые позволяют интенсифицировать внешнюю торговлю и участвовать в международном разделении труда.

Богатая на полезные ископаемые, Западная Сибирь даёт основную долю добычи нефти, природного газа и значительную часть древесины. Основные направления в развитии района связаны с углублением отраслей рыночной специализации на базе нефтяной, газовой, угольной промышленности, созданием на их основе крупнейшего комплекса энергоёмких, материалоёмких и водоёмких отраслей промышленности, а также с развитием зерново-животноводческого аграрного комплекса при рациональном использовании природных ресурсов.

В межрайонном разделении труда Дальний Восток выделяется производством цветных металлов, алмазов, слюды, добычей рыбы и морепродуктов, лесной и целлюлозно-бумажной промышленностью, судоремонтом и пушным промыслом. В сельскохозяйственном производстве район специализируется на выращивании сои и оленеводстве. Все отрасли рыночной специализации основаны на использовании местных природных ресурсов. Дальний Восток играет важную роль в морских и внешнеторговых связях России.

**2. Население**

Население Западной Сибири превышает население Дальнего Востока в 2 раза - 15,2 млн. чел., при дальневосточном населении 7,6 млн. чел.

Средняя плотность населения в Западной Сибири составляет 6,2 чел на 1 км2, в то время, как в Тюменской области она составляет около 2 человек на 1 км2, а в Кемеровской – 33 человека на 1 км2. Дальний Восток же является самым малонаселённым районом России. Средняя плотность –1,2 чел. На 1кв. км. По территории района население размещено крайне неравномерно. Наиболее высокая плотность – более 12 чел. В Приморском крае. Довольно густо населена южная часть Сахалина. В то же время население в Республике Саха , Магаданской и Камчатской областях плотность населения составляет лишь 0,3- 0,8 чел. на 1 кв. км. Городское население составляет около 76%. В Западной Сибири удельный вес городского населения составляет 72,4%. В районе начитывается 80 городов и 204 посёлка городского типа. Большинство населения – русские (9/10), на севере живут малочисленные народы – ханты, манси, ненцы, эвенки, коми. А также татары, казахи, немцы. Несмотря на интенсивные миграционные процессы и приток сюда населения из других районов страны, Западная Сибирь является одним из наиболее трудодефицитных районов России. Сальдо миграции – отрицательное, составляет 2,1%.

Большинство населения на Дальнем Востоке – русские , но также много украинцев, татар и большая группа коренных народностей – коряков, нанайцев, нивхов, ульчей, удегейцев, ительменов, эвенков, алеутов, чукчей, эскимосов и др. Но большинство этих малочисленных народов сейчас на грани исчезновения из-за быстрой индустриализации – нарушена среда их обитания, национальные традиции. Но происходит увеличение численности населения , в частности из-за механического прироста ( привлечения на крупные стройки трудовых ресурсов, преимущественно из многонаселённых европейских районов).Особенно значительный прирост рабочей силы наблюдается в цветной металлургии, рыбной, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, т.е. в отраслях специализации.

**3. Характеристика межрайонных связей и транспорта**.

***Природные условия, влияющие на конфигурацию железнодорожных путей***

***З***ападно-Сибирский экономический район занимает большую часть Западно-Сибирской равнины и лишь около 10% его территории занято горными системами Урала, Алтая, Саян. Большая протяженность равнины с севера на юг и однообразие рельефа обуславливают чётко выпаженную зональность природы: от тундры до степей. На территории Западной Сибири чётко выражены почти все природные зоны северного полушария – от арктической до степной.

На Дальнем Востоке преобладает резкий контраст природных условий, что обусловлено протяжённостью территории с севера на юг. Также здесь располагается значительная часть гор (1000 – 1500 м) и нагорья, есть низменности - небольшие площади по речным долинам .

В своём основании Западная Сибирь имеет молодую платформу, поэтому рельеф этого природного района равнинный, с мощным слоем осадочных горных пород. Высота равнины не превышает 100 м над уровнем океана. Северная часть Западной Сибири подвергалась неоднократному наступлению моря. Рельеф равнины имеет небольшой уклон к северу и несколько вогнутую форму.

Крупнейшая река Западной Сибири – Обь с притоком Иртыш. На Дальнем Востоке существует значительная густота речной сети, в которую входят Лена , Амур и множество их притоков, служащие основными транспортными путями, также для транспортировки грузов служат Яна, Индигирка, Колыма и др. Западно-Сибирская равнина богата поверхностными и подземными водами. Для Дальнего Востока огромную роль играют моря : Берингово, Японское, Охотское. Район имеет огромные промысловые богатства –сельдь, камбала, треска, лосось, другие ценные виды рыб, крабы и морские водоросли. По Японскому морю пролегают трассы, связывающие район с Японией, КНДР, Китаем, США.

На значительной части Дальневосточного района распространенна вечная мерзлота, что затрудняет строительство, а Заболоченность и переувлажненность многих районов Западной Сибири делают этот район непроходимым и крайне тяжёлым для освоения. Многие его части практически недоступны для наземного и водного транспорта.

***Транспорт района в дореволюционный период*** .

Со второй половины XIX в. в связи с развитием капитализма в России важные изменения происходят и в хозяйстве Западной Сибири и Дальнего Востока. В этот период идёт особенно широкое земледельческое освоение лесостепных и степных пространств крестьянами-переселенцами, и Западная Сибирь превращается в один из крупных районов товарного зернового земледелия, скотоводства и маслоделия. На её территории развиваются уже существующие и возникают новые торгово-транспортные центры. В этом отношении особое значение имела постройка Великого Сибирского железнодорожного пути, движение по которому открылось в пределах Западной Сибири в 1896 г и Дальнего Востока с запада от Челябинска через Новониколаевск (Новосибирск) – Красноярск – Иркутск, и с востока от Владивостока на Хабаровск. С 1844 г. организовано пароходное сообщение по Оби, Иртышу и их притокам. Затем в Западной Сибири была построена железная дорога с Урала (из Екатеринбурга), подошедшая в 1885 г. у Тюмени к сибирской речной сети.

Особое значение для формирования единой железнодорожной сети России, заселения и освоения Дальнего Востока имело строительство Транссибирской магистрали, начатое с востока от Владивостока на Хабаровск в 1897 году. Сквозное сообщение на ней было открыто в 1916 году после завершения строительства Амурской железной дороги от Забайкалья до Хабаровска.

Впоследствии, быстрое развитие сельского хозяйства и возникновение угольной промышленности повлекло за собой и постепенный рост железнодорожной сети. Перед первой Мировой войной и вначале её была сооружена северная ветвь Сибирской магистрали: Тюмень – Омск, облегчившая выход западносибирскому хлебу на северо-запад; проведены две линии в южные хлебопроизводящие районы: Татарск – Славгород и Новониколаевск (современный Новосибирск) – Барнаул – Семипалатинск (с ответвлением на Бийск) и одна линия в Кузбасс: Юрга – Кольчугино (с ответвлением на Щегловск).

По югу Западно-Сибирского района проходят воздушные линии всероссийского значения. На долю авиационного транспорта в Западной Сибири приходится большая часть грузовых и пассажирских перевозок. Регулярным воздушным сообщением между собой связаны все областные центры и многие другие, даже небольшие, города. Кроме того, в северных районах всё более распространяются перевозки на обычных автомобилях по зимним дорогам и замерзающим рекам и на вездеходах, приспособленных для движения по болотам. Выросли в это время и перевозки грузов по Иртышу и Оби на подъездных к железнодорожной магистрали направлениях. Однако, вместе с тем происходило и резкое снижение транзитных водных перевозок Иртыш – Обь между Тюменью и Томском и почти прекратилось движение по Сибирскому тракту; резко упали извозный промысел и торговля на ярмарках.

***Развитие и размещение транспорта в послереволюционный период***

Сразу же после революции (1927-1928 гг.) вновь началось железнодорожное строительство: в Кузбассе дорога дошла до нынешнего Новокузнецка, в Степном Алтае протянулась от Славгорода до станции Кулунда. В годы Великой Отечественной войны произошли существенные изменения не только в географии промышленности, но и в её структуре: заметно выросла доля машиностроения и химии, появились энергоёмкие металлургические производства. Естественно, что всё это требовало строительства новых дорог. В это время была проведена ветка вглубь Кулунды до станции Малиновое озеро к созданному в эти годы Михайловскому содовому заводу, началась прокладка первого рельсового пути на Крайнем Севере – от станции Сейда в Печорском каменноугольном бассейне до станции Лабытнанги на Оби.

Развитию транспортной сети Западной Сибири способствует не только наличие разнообразных природных ресурсов (нефть, газ, лес на севере, уголь и обширные сельскохозяйственные угодья, дающие крупнотоннажную продукцию на юге), но и благоприятное экономико-географическое положение.

Транспортная система Западной Сибири сочетает в себе все виды сообщений, но роль и размещение их в разных частях района очень различны: на юге резко преобладает значение железных дорог и трубопроводов. Там же, на юге, проходят и почти все автомобильные дороги. Роль же водного транспорта здесь очень ограничена и сводится главным образом к перевозкам грузов и пассажиров в северные районы, где наоборот, сохраняет ведущие позиции речной транспорт. Вместе с тем в северной половине Западной Сибири особенно важную роль играет авиация.

Транспорт имеет исключительное значение для Дальнего Востока, учитывая редкую заселённость территории, очаговое использование природных ресурсов. В районе развиваются все виды транспорта, однако важнейшее место в грузообороте принадлежит железнодорожным перевозкам.

Различия в развитии транспорта в той или другой части Западно-Сибирского района в значительной степени определяются различиями в их природных условиях. Так, основные железнодорожные магистрали проложены по равнине, в степи, с минимальными уклонами, что даёт возможность пропускать тяжелые и сверхтяжелые составы до 100 и более вагонов на большей скорости. А в горной местности, например в Горной Шории и на Алтае, железнодорожное строительство и эксплуатация рельсовых путей (так же как и автомобильных) связаны со всеми осложнениями, которые влечет за собой горный рельеф.

При пересечении наземными путями многочисленных в Западной Сибири рек и их обширных пойм необходимо перекидывать большие и сложные по конструкции мосты, особенно в условиях сильных половодий в северной и срединной полосе района.

Основу железнодорожной сети Западной Сибири составляют три главные магистрали, в значительной части построенные в советские годы и пересекающие с запада на восток западносибирский юг, а также несколько меридиональных линий, связывающих с этими магистралями ведущие промышленные и сельскохозяйственные районы Западной Сибири – Кузбасс, Горную Шорию, Предалтайскую лесостепь, Кулунду, Нижнее Притомье и Причулымье. Наиболее важной из широтных магистралей остаётся и теперь самая северная – Главная Сибирская железнодорожная магистраль с её разветвлением у Омска: через Тюмень – на Екатеринбург и через Курган – на Челябинск

Для Дальнего Востока характерны и низкая плотность железных дорог (14 км на 10 000 км2 ), и их исключительное расположение в южных и наиболее освоенных районах. Железнодорожное строительство на Севере Западной Сибири снизило контраст в уровне насыщенности её территории железнодорожными сетями ( 36 км на 10 000 кв. км. , в том числе и Тюменская область – 17 км.)

По территории Дальнего Востока проходит часть Байкало-Амурской магистрали, Малый БАМ (от БАМа через Тындру к Беркакиту), Транссибирская магистраль, строится ветка на серер от Беркакита к Якутску. По густоте железнодорожной сети выделяется Сахалинская область, Приморский край и Амурская область, на которые приходится соответственно 123,98 и 83 км железных дорог на 10 тыс. кв. км территории.

На Дальнем Востоке внутренним водным или речным транспортом перевозится около 1/6 грузов. Важную роль здесь играют такие реки, как Лена и Амур. В Западной Сибири этому виду принадлежит заметное место, особенно во внутрирайонных перевозках. Транспорт действует почти исключительно на двух главных речных артериях Западной Сибири – на Оби и Иртыше. Основной груз для речных перевозок – лес. Его буксируют в плотах по Чулыму, Кети и другим притокам Оби и Иртыша к рейдам, где грузят на суда. Крупнейшими пунктами прибытия плотов являются Асино и Устье Чулыма. Отсюда и из других пунктов лес в судах перевозят в Томск, Новосибирск и Омск. Также большая часть перевозок приходится на минеральные строительные материалы. Известно, что преобладающую часть грузовых перевозок и грузооборота выполняют пароходства трёх воднотранспортных бассейнов: Волжско-Камский, Западно-Сибирский, Северо-Западный. Западная Сибирь находится на втором месте по объёму выполняемой работы в России . Западно-Сибирский бассейн ,включающий Обь с притоками. Здесь крупными портами выступают Омск, Новосибирск, Томск, Тюмень, Сургут, Уренгой, Лабытнанги.

Большое значение для Дальнего Востока, и прежде всего для внутренних перевозок, имеет морской транспорт. На его долю приходятся 15% внутренних перевозок и 5-6% внешних. Велика роль Северного морского пути. В Японском и Беринговом морях морской транспорт работает практически круглогодично. Крупными морскими портами являются Владивосток, Находка, Петропавловск-Камчатский, Советская Гавань, Холмск, Певек, Тикси и др. До сих пор первое место в грузообороте – у Дальнего Востока (у Дальневосточного бассейна ) , к примеру, в 1994 году 46,5% всех отправленных грузов морским транспортом России),через порты ,которые осуществляют внешнеторговые связи со странами Тихоокеанского региона, а также обеспечивают транспортно – экономические связи с прибрежными регионами Дальнего Востока.

Роль же морского транспорта для Западной Сибири очень невелика: мелководный Ясмалинский бар вблизи устья Оби не даёт заходить туда крупным морским кораблям, и только речные суда совершают рейсы по Обской и Тазовской губерниям.

Автомобильный транспорт не получил большого распростанения на Дальнем Востоке, хотя можно выделить такие крупные автострады, как Магадан – Якутск, Невер – Алдан – Якутск и др. Для районов, оторванных от других транспортных путей, значение автотранспорта велико. К примеру, большое транспортное значение имеет дорого Хабаровск – Биробиджан, Колымский тракт. Помимо автомагистралей на севера района есть множество автозимников и дорог местного значения. Более развита сеть автомобильных дорог в южных районах Дальнего Востока - По объёму грузов, перевозимых автомобильным транспортом, выделяются Приморский и Хабаровский края, а также Амурская область

Западносибирский автомобильный транспорт обслуживает преимущественно местные грузовые и пассажирские перевозки между железнодорожными станциями, речными пристанями, аэропортами и внутри поселений. Среди важнейших автомобильных магистралей особенно выделяется Чуйский тракт, идущий от Бийска в Северно-Западную Монголию.

Широко развит воздушный транспорт, имеющий особое значение для слабоосвоенных районов Дальнего Востока и Западной Сибири. Здесь он вместе с сезонным речным транспортом часто является единственным средством сообщения. Воздушный транспорт используется на Дальнем Востоке как для связей с другими районами России, так и для внутрирайонных перевозок (особенно пассажироперевозок ).

По югу Западно-Сибирского района проходят воздушные линии всероссийского значения. На долю авиационного транспорта в Западной Сибири и Дальнего Востока приходится большая часть грузовых и пассажирских перевозок. Регулярным воздушным сообщением между собой связаны все областные центры и многие другие, даже небольшие, города. Кроме того, в северных районах Западной Сибири всё более распространяются перевозки на обычных автомобилях по зимним дорогам и замерзающим рекам и на вездеходах, приспособленных для движения по болотам.

За ростом производительных мощностей, за появлением новых промышленных центров, увеличением производительности сельского хозяйства и расширением посевных площадей должно было успевать и железнодорожное строительство, и оно в больших масштабах велось в 50-60-х гг.

Для улучшения транспортных связей европейской части страны с Сибирью и Дальним Востоком основное внимание уделялось формированию широтных дублёров ТранСиба, и прежде всего Южно-Сибирской магистрали: Карталы – Акмолинск- Павлодар – Барнаул – Артышта , которая в конце 50-х – 60-х годов была проложена на восток через Новокузнецк – Абакан – Тайшет – Братск на Усть-Кут. В 1974 – 1984 гг. эта железная дорога была доведена до Комсомольска-на-Амуре, получив название «Байкало-Амурская магистраль». Её восточный участок от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани был построен ещё в 1945 году. Были построены линии Омск – Барнаул и других звенья Средне-Сибирской магистрали Таким образом, к началу 90-х годов (почти через век после строительства ТранСиба) к востоку от Урала практически закончено ( не сдан в эксплуатацию самый длинный на трассе БАМа Северомуйский тоннель ) формирование на территории России магистралей, которые могут оказать огромное влияние на освоение территорий юга Сибири и Дальнего Востока.

Для освоения нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири в 70 – 80-х годах была построена крупная северная железная дорога Тюмень – Сургут – Нижневартовск – Уренгой – Ямбург.

Известно, что современная сеть магистральных нефтепроводов России имеет протяжённость 48 тыс. км и образует несколько направлений – из нефтедобывающих регионов Западной Сибири нефтепроводы проложены в южном направлении : Сургут – Омск- Павлодар – Чимкент – Чарджоу.

Западно-Сибирский район имеет ведущее значение в газовой и нефтяной промышленностях. Именно поэтому трубопроводный транспорт имеет большое значение. В 1984 году построена крупнейшая в Росси газопроводная система «Западная Сибирь – Европа», основу которой составляет газопровод Уренгой – Помары – Ужгород протяжённостью 4,5 тыс. км, давшая выход российскому газу в страны Центральной и Западной Европы. Кроме газопровода, идущего с севера на юг (Уренгой - Кузбасс) внутри района, существуют ещё два газопровода, идущих в западном направлении через Уральский район в Казахстан

На Дальном Востоке построен газопровод от месторождений природного газа Северного Сахалина до Комсомольска-на-Амуре. Небольшие по протяжённости газопроводы действуют также в Якутии ( от Усть-Вилюйского месторождения на Якутск).

Также построен нефтепровод Оха – Комсомольск-на-Амуре через Татарский пролив.

***Внутренние и внешние экономические связи***

На долю речного транспорта Дальнего Востока приходится также почти 15% внутренних перевозок. Основными транспортными речными артериями Дальнего Востока являются реки Амур и Лена. 80 % грузов приходится на долю железнодорожного транспорта, для внутрирайонных перевозок немалое значение имеют автомобильный и воздушный транспорт. Морской транспорт выполняет огромную долю российских внешних ,экспортно-импортных перевозок.

Ввоз грузов в Дальневосточном экономическом район превышает их вывоз. В структуре ввоза преобладают нефтепродукты, металл, хлебные грузы, а также машины, оборудование и транспортные средства, промышленные товары широкого спроса, минеральные удобрения, соль. Основную часть вывоза составляют деловая древесина и пиломатериалы, продукция рыбной промышленности, обогащённые руды цветных металлов. По удельному весу экспортных товаров в производстве всей промышленной продукции выделяются Приморский край и Камчатская область. Причём, доля транспортных расходов в себестоимости дальневосточной продукции выше, чем в других районах. Это связана с тем, что большая часть грузов привозится издалека.

В Западно-Сибирском районе автомобильные дороги и речные пути также являются в основном средством внутрирайонной связи. Большинство межрайонных перевозок обеспечиваются железной дорогой. Это связано с тем, что речная система практически не выходит за пределы района, а морской транспорт развит очень слабо.

Для Западной Сибири также, как и для Дальневосточного района, характерно преобладание вывоза над ввозом. Это объясняется тем, что на территории района располагаются крупнейшие месторождения нефти и газа, играющие ведущую роль. Основными способами транспортировки этих грузов является достаточно сильно развитая сеть трубопроводов. Кроме нефти и газа район является избыточным по добыче каменного угля (Кузбасс). Также, как и в Восточной Сибири, межрайонные связи преимущественно ориентированы на запад.

Прогноз экспортно-импортных перевозок, осуществляемых через территорию юга Дальнего Востока и Забайкалья, оценивается в следующих объемах (млн. тонн ):

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1990 г. | 1994 г. | 2005 г. | 2010 г. |
| Экспорт | 22 | 13 | 22 | 26-34 |
| Импорт | 12 | 1,5 | 12 | 15 |

***Перспективы развития транспорта***

Перспективы развития транспортного комплекса Дальнего Востока и Западной Сибири можно разделить на два этапа:

Первый этап – это стабилизация работы транспортного комплекса. Главной задачей является создание экономической и законодательно-нормативной основы деятельности транспорта, направленной на стимулирование развития производства и повышения конкурентоспособности экспортной продукции Дальнего Востока и Западной Сибири.

Важнейшим направлением является совершенствование системы транспортных тарифов, главным образом на железнодорожном и воздушном транспорте.

Необходимо учитывать, что вследствие дефицитности федерального бюджета, финансирование указанных работ, а также федеральных программ осуществляется в неполном объеме. Это может повлечь перенос строительства ряда объектов и реализацию программ в целом на более поздние сроки.

Второй этап - это развитие транспортного комплекса для вовлечения экономики России в мировые хозяйственные процессы Азиатско-Тихоокеанского региона в период 2001-2005 гг. и до 2010 года, а также завершение реконструкции и строительства объектов в рамках реализации федеральных программ " Возрождение торгового флота России", "Дороги России" и др.

Одной из главных задач, требующих решения в этот период, будет освоение растущих объемов экспортно-импортных перевозок, в первую очередь в южных районах Дальнего Востока .

Несмотря на значительное снижение внешнеторгового оборота в 1991- 1994 гг., в перспективе рост экспортно-импортных перевозок является объективным процессом реализации предприятиями Дальнего Востока и Забайкалья выгодного транспортно-географического положения региона и благоприятной конъюнктуры на рынках стран АТР по каменному углю, черным и цветным металлам, минеральным удобрениям, лесопродукции.

Хотя в перспективе возможны некоторые колебания, связанные с расширением отношений с КНР, странами Корейского полуострова, соотношения в освоении экспортно-импортных перевозок в основном сохранятся и роль морского транспорта будет определяющей Существующие перегрузочные мощности южных материковых портов позволяют переработать не более 35 млн.тонн, что настоятельно требует их развития в рассматриваемый период.

В этих целях в рамках реализации федеральной программы "Возрождение торгового флота России" предполагается развитие перегрузочных мощностей морских портов.

Западно-Сибирский экономический район

Дальневосточный экономический район

**Список использованной литературы:**

1. Под редакцией профессора Морозовой Т. Г.

Региональная экономика

Москва, «Банки и биржи», Издательское объединение «ЮНИТИ», 1999

1. Майорова Т. С.

География. Справочник школьника

Москва, Филологическое общество «СЛОВО»

Центр гуманитарных наук при факультете журналистики МГУ им. М. В. Ломоносова

ТКО «АСТ» Компания «Ключ-С», 1996

1. Морозова Т. Г. Победина М. П. Шишков С. С.

Экономическая география России: Учеб. пособие для ВУЗов

Москва, «ЮНИТИ», 1999

1. Казанский Н. Н.

География путей сообщения. Учебник для техникумов

4-е изд. Москва, «Транспорт», 1987