

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1 ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЫЙ КОМПЛЕКС	4
1.1 Значение транспортного комплекса	4
1.2 Структура транспортного комплекса	8
1.3 Железнодорожный транспорт	11
1.4 Автомобильный транспорт	14
1.5 Морской транспорт	17
1.6 Внутренний водный транспорт	19
1.7 Трубопроводный транспорт	21
1.8 Воздушный транспорт	22
1.9 Прочие виды транспорта	23
1.10 Развитие и размещение транспортного комплекса РФ	24
1.11 Развитие и размещение различных видов транспорта	26
ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА	41

1 ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЫЙ КОМПЛЕКС

1.1 Значение транспортного комплекса

Транспорт — одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

Рассматривая транспорт как отрасль материального производства, необходимо отметить ряд его специфических особенностей. Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит новой продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и, доставляя готовую продукцию потребителю, увеличивая тем самым её стоимость на величину транспортных издержек, которые включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной промышленности, где они могут достигать 50%.

Полные же транспортные издержки народного хозяйства в сфере производства и обращения составляют 10% от валового общественного продукта страны. Отношение суммарных транспортных издержек к полной стоимости продукта у потребителя называют коэффициентом транспортной слагающей. Он играет важную роль в решении проблемы оптимизации территориальной организации производительных сил.

Правда традиционное представление о необходимости снижения удельных транспортных затрат на современном этапе научно-технической революции подвергается сомнению, так как экономические выгоды территориального разделения

следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Стоит отметить, что транспорт, являясь одной из наиболее фондоемких отраслей хозяйства, требует для своего развития крупных долгосрочных инвестиций. Так в последние десятилетия удовлетворение потребностей в перевозках шло за счет созданных ранее резервов пропускной и провозной способности транспортной системы страны, которые были в конце концов исчерпаны.

В результате в 80-е структурная диспропорция, возникшая между производством и транспортом, стала приводить к регулярным сбоям в работе транспортной системы страны, особенно ее важнейшего звена – железнодорожного транспорта. Только экономический кризис 90-х годов с резким падением производства в России и странах ближнего зарубежья привёл к адекватному снижению объёмов грузовых перевозок, что снизило остроту проблемы, но не сняло её с повестки дня.

Поэтому на этапе выхода России из депрессии и начала экономического роста транспорт наряду с энергетикой стал тем «узким местом», которое будет серьёзно тормозить весь процесс социально-экономического развития страны. Решение данной проблемы в обозримой перспективе крайне затруднительно, так как для исправления сложившегося положения необходимо в течение ближайших 15-20 лет практически удвоить мощность транспортных коммуникаций России, а инвестиционные ресурсы для этого практически отсутствуют.

Важной особенностью транспортной системы России является её тесная взаимосвязь с производством. В их взаимоотношениях выделяют три стадии.

На первой стадии производство и транспорт находились в непосредственном единстве, между ними нельзя было провести разграничительную черту.

На второй стадии они сформировали самостоятельные системы, функционирующие и развивающиеся достаточно автономно. При этом транспорт выделился в самостоятельную народнохозяйственную отрасль со сложившейся устойчивой внутренней структурой, собственными критериями – максимизация пропускной способности транспортных магистралей – и показателями работы – учёт транс-

1.2 Структура транспортного комплекса

Транспорт как вид хозяйственной деятельности подразделяется на транспорт общего и необщего пользования.

Транспорт общего пользования — транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспорта общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров (включая граждан, пользующихся правом бесплатного проезда на общественном транспорте) или грузов.

Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признаётся перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществить перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке.

Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором.

Транспорт необщего пользования (ведомственный), как правило, перевозит грузы и пассажиров своего предприятия, объединения (ассоциации, концерна и т.п.).

Учёт и анализ деятельности транспорта опираются на систему показателей, с помощью которых измеряют объём и качество его работы. Наряду со специфическими применяют группу показателей, общих для всех видов транспорта.

Для измерения перевозочной работы используют следующие показатели: перевозка грузов в тоннах; грузооборот в тонно-километрах; перевозка пассажиров; пассажирооборот в пассажиро-километрах.

высокой удельной энергоемкости и себестоимости перевозок, большой дальности перевозок и отсутствия современной сети автодорог высокого технического уровня.

Сфера применения автомобильного транспорта в России — внутригородские, пригородные и внутрирайонные грузовые и пассажирские перевозки, а также перевозки на средние и дальние расстояния ценных малотоннажных и скоропортящихся грузов.

Морской транспорт выполняет в основном внешние, экспортно-импортные перевозки (в том числе все грузовые перевозки в межконтинентальном сообщении). Велика его роль в каботажных (внутренних) перевозках для северных и восточных прибрежных регионов страны.

Внутренний водный (речной) транспорт предназначен для перевозок отдельных массовых видов грузов на средние и дальние расстояния, а также для пассажирского сообщения (особенно пригородного). Однако в последние десятилетия он не выдерживает конкуренции с другими видами транспорта и практически превратился в специфический вид технологического транспорта, предназначенного для перевозки минерально-строительных материалов.

Трубопроводный транспорт, в отличие от вышеописанных универсальных видов транспорта, пока остается узкоспециализированным, предназначенным для перекачки на дальние расстояния жидких и газообразных продуктов ограниченной номенклатуры.

По своим функциям **воздушный транспорт** также относится к узкоспециализированным: он осуществляет в основном пассажирские перевозки на дальние и средние расстояния, хотя и имеет большое значение в транспортировке ряда ценных, скоропортящихся и срочных грузов.

Значение того или иного вида транспорта в транспортной системе определяется прежде всего его долей в общем грузообороте и пассажирообороте, правда, пассажирские перевозки составляют лишь 1/10 часть от общей нагрузки на транспортную систему в целом (табл. 1.1.).

значение обусловлено двумя факторами: технико-экономическими преимуществами над большинством других видов транспорта и совпадением направления и мощности основных транспортно-экономических межрайонных и межгосударственных (в границах СНГ) связей России с конфигурацией, пропускной и провозной способностью железнодорожных магистралей (в отличие от речного и морского транспорта).

Железнодорожный транспорт имеет целый ряд достоинств, которые и определили его преимущественное развитие в стране.

Железнодорожный транспорт отличают универсальность (способность перевозить практически все виды грузов), высокая провозная и пропускная способность (двухпутная электрифицированная железная дорога может пропустить в сутки до 150—200 пар поездов и обеспечить перевозку более 100 млн. т грузов в каждом направлении), сравнительно невысокая себестоимость перевозок (в отличие от воздушного и автомобильного транспорта), относительно свободное размещение, то есть независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, регулярность, то есть возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного транспорта), сравнительно высокая скорость движения, надежность и др.

Кроме того, он позволяет экономить жидкое углеводородное топливо за счет широкой электрификации тяги.

Железнодорожный транспорт особенно эффективен в перевозках на дальние расстояния, и принимая во внимание огромную территорию России, можно ожидать, он и в перспективе останется ведущим видом транспорта в массовых грузовых перевозках на дальние расстояния и в пассажирских перевозках на средние расстояния и пригородные сообщения.

Сеть железных дорог обеспечивает основные грузопотоки не только между экономическими районами России, но и между Россией и странами ближнего зарубежья. Именно железные дороги относятся к основным элементам территориального каркаса хозяйственного ландшафта страны на макро- и мезоуровнях.

Железнодорожный транспорт играет существенное значение в пассажирских перевозках. Несмотря на развитие автомобильных и воздушных перевозок пассажиров, направление и мощность пассажирских потоков в значительной мере определяются конфигурацией и пропускной способностью железных дорог.

На железнодорожном транспорте 9 из 10 пассажиров перевозятся в пригородном сообщении. В пассажирообороте же ведущую роль играют дальние пассажирские перевозки (более 2/3 от общего пассажирооборота).

Распределение пригородных перевозок пассажиров зависит главным образом от их скоплений в крупнейших городах и городских агломерациях. Поэтому основная масса таких перевозок приходится на пригородные зоны Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Самары и других городов-миллионеров.

Дальние пассажирские перевозки распределяются по железнодорожным линиям неравномерно. Преобладающее значение имеют два направления: южное, меридиональное — от Москвы по Курскому направлению и восточное, широтное — от Москвы через Поволжье на Урал и Сибирь. При этом восточный пассажиропоток складывается в основном из поездок пассажиров на средние расстояния (например, от Москвы до Казани, от Казани до Екатеринбурга и т.д.), так как на расстояниях свыше 1000 км начинают доминировать перевозки пассажиров воздушным транспортом. Большой пассажиропоток обслуживается железнодорожным транспортом также между Москвой и Санкт-Петербургом и на западных направлениях, связывающих Москву со столицами новых независимых государств — Минском, Киевом, Ригой и др.

Крупнейшими железнодорожными узлами отправления пассажиров в дальнем сообщении являются Москва и Санкт-Петербург в европейской части России и Новосибирск — на востоке страны.

1.4 Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт относится к динамично развивающимся видам транспорта.

Дальние межрайонные перевозки автомобильный транспорт осуществляет в тех случаях, когда либо другие виды транспорта отсутствуют (например, в северных и восточных районах страны), либо грузы относятся к ценным или скоропортящимся (перевозки фруктов, овощей и пр.).

Обеспеченность автодорогами с твердым покрытием служит важным показателем развития транспорта в стране.

Основу автодорожной сети России общей протяженностью 929 тыс. км (из них длина шоссейных дорог общего пользования — 574 тыс. км, ведомственных — 355 тыс. км) формируют дороги с твердым покрытием, доля которых составляет 3/4.

В России 40% сельских населенных пунктов не имеют связи с сетью путей сообщения общего пользования. Качество автодорожной сети невысокое: 11% автодорог — грунтовые, 1/3 дорог, имеющих твердое покрытие, — гравийные, щебеночные, шлаковые и булыжниковые, они не соответствуют техническим нормам. Такие дороги быстро изнашиваются и требуют ремонта, а в условиях экономического кризиса ремонтные работы имеют тенденцию к сокращению.

Однако протяженность автодорог соответствующего современным требованиям технического уровня исчисляется лишь первыми десятками тысяч километров, поэтому проблема создания современной сети автодорог остается для России одной из наиболее актуальных.

Особая роль автодорог состоит в том, что они в большей степени, чем другие пути сообщения, обеспечивают перевозки пассажиров с трудовыми, культурно-бытовыми, административными и другими целями. Доведение автодорог с твердым покрытием до каждого населенного пункта, необходимое по социальным соображениям, является одновременно и обязательным условием ликвидации экономических потерь от бездорожья. Данный принцип необходимо рассматривать как один из основных при развитии сети дорог общего пользования. Поэтому проблема развития автодорожной сети России включает в себя и задачу значительного увеличения протяженности автодорог с твердым покрытием (по некоторым оценкам до двукратного уровня).

ских бассейнов. Большой каботаж — плавание судов между портами России, лежащими в разных морских бассейнах, разделенных береговыми территориями других государств — имеет меньшее значение.

Морской транспорт по многим технико-экономическим показателям превосходит другие виды транспорта: морские перевозки на большие расстояния более дешевые; морские суда, особенно танкеры, отличаются самой большой единичной грузоподъемностью, а морские пути — практически неограниченной пропускной способностью; удельная энергоемкость перевозок невелика.

В то же время зависимость морского транспорта от природных условий (особенно в условиях замерзания морской акватории), необходимость создания на морских побережьях сложного и дорогостоящего портового хозяйства, удаленность от морских побережий основных экономических районов и центров страны, относительно слабые экономические и внешнеторговые связи со странами, расположенными за пределами Европы, ограничивают сферу его применения в России.

Россия имеет 39 портов и 22 портовых пункта. Длина причалов составляет 60,5 тыс. км. Крупные порты — Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Астрахань, Новороссийск, Туапсе, Находка, Владивосток, Ванино и др. В связи с освоением природных ресурсов Крайнего Севера и Дальнего Востока обеспечена круглогодичная навигация в Норильск, на Ямал, Новую Землю. Здесь наибольшее значение имеют порты: Дудинка, Игарка, Тикси, Певек.

Из-за недостаточных глубин 60% российских портов не в состоянии принимать крупнотоннажные суда. Производственные же мощности портов позволяют обеспечивать только 54% потребности переработки грузов, остальные экспортно-импортные грузы перерабатываются в Прибалтике, Украине, Грузии, Азербайджане.

Резко сократили возможности использования морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в последние десятилетия сокращается и в настоящее время составляет 89 тыс. км. Также падает и доля речного транспорта в грузообороте (2% в 1998 г.), так как он не выдерживает конкуренции с другими видами магистрального транспорта, и прежде всего с железнодорожным транспортом, сфера применения которого в сравнении с речным транспортом практически идентична.

Это связано с тем, что основные потоки массовых грузов осуществляются в широтном направлении, а большинство судоходных рек имеет меридиональное направление. Негативное влияние также оказывает сезонный характер речных перевозок. Ледостав на Волге длится от 100 до 140 дней, на реках Сибири — от 200 до 240 дней. Речной транспорт уступает другим видам и в скорости движения. Но он обладает и преимуществами: более низкой себестоимостью перевозок, требует меньше капитальных затрат на обустройство путей, чем в сухопутных видах транспорта.

Более того, речной транспорт практически превращается в специфический вид технологического транспорта, так как свыше 70% перевозимых им грузов составляют минеральные строительные материалы. Последние перевозить на дальние расстояния экономически невыгодно, так как коэффициент транспортной слагающей для минеральных строительных материалов максимален для всех видов перевозимых грузов. Поэтому средняя дальность перевозки 1 т груза на речном транспорте постоянно сокращается и в настоящее время с учетом всех видов речных сообщений составляет менее 200 км.

В состав речного флота входят самоходные суда грузоподъемностью 2—3 тыс. т, сухогрузы типа «Волга—Дон», танкеры грузоподъемностью 5 тыс. т и крупные баржи. С начала 60-х годов эксплуатируются суда типа «река-море», позволяющие плавать не только по рекам, но и в прибрежных акваториях морей, что значительно сокращает объем перегрузочной работы на стыках река—море. Данный тип судов используется не только на внутренних речных и морских путях, но и для экспортно-импортных операций на линиях, соединяющих Волгу с портами Финляндии, Швеции, Дании, Германии и других стран.

рекачки 1 т груза по трубопроводам составляет более 2400 км) привели к очень высокой доле трубопроводного транспорта в структуре грузооборота всех видов транспорта — 60% (1998 г.). Из них около 2/3 приходится на газопроводный, и соответственно 1/3 — на нефтепроводный транспорт.

С 1990 по 1998 г. удельный вес трубопроводного транспорта резко увеличился (с 42,1 до 60%), прежде всего за счет сохранения объемов перекачки природного газа на фоне резкого (в 2 раза) сокращения перевозок грузов другими видами транспорта.

1.8 Воздушный транспорт

В транспортной системе России воздушный транспорт является одним из основных видов пассажирского транспорта и занимает третье место по объему пассажирских перевозок. В его общей работе перевозки пассажиров составляют 4/5, а грузов и почты — 1/5.

Использование авиационного транспорта дает большой временной выигрыш (за счет большой скорости самолетов и от спрямления трассы полета) по сравнению с другими видами транспорта на средних и особенно больших расстояниях. Считается, что на расстояниях свыше 1000 км в пассажирских перевозках начинает преобладать воздушный транспорт. Поэтому не случайно среднее расстояние перевозки одного пассажира воздушным транспортом на внутренних линиях достигает почти 2 тыс. км, что в 3 раза превышает аналогичный показатель для железнодорожного транспорта (перевозки пассажиров в дальнем сообщении).

Воздушный транспорт используется в народном хозяйстве для перевозки срочных грузов, выполняет работы при строительстве трубопроводов, мостов, ЛЭП, участвует в проведении работ для сельского хозяйства, геологоразведки, рыбного промысла.

Особую роль играет воздушный транспорт для слабоосвоенных районов Сибири и Дальнего Востока, где он вместе с сезонным речным транспортом часто является единственным средством сообщения.

нения разрозненных электростанций в энергосистемы, что значительно повышает экономическую эффективность работы отрасли электроэнергетики в целом.

1.10 Развитие и размещение транспортного комплекса РФ

Наличие разнообразных видов транспорта на конкретной территории принято называть транспортной сетью. Конфигурация транспортной сети зависит от размещения производительных сил, рельефа, природно-климатических условий конкретной территории. Плотность же путей сообщения зависит от уровня развития всех элементов производительных сил. Это и определяет классификацию районов:

1. Районы сплошного экономического освоения, следовательно, и с густой транспортной сетью, объединяющей все или большинство видов транспорта.
2. Районы выборочного экономического освоения со слабо развитой транспортной сетью, представленной одним или несколькими видами транспорта.
3. Районы интенсивного земледелия со слабо развитой транспортной сетью.
4. Районы освоения лесных ресурсов со сравнительно редкой освоенной транспортной сетью.
5. Курортные зоны.

Транспортная обеспеченность территорий определяет их место в классификации транспортных пунктов и транспортных узлов.

Под транспортными пунктами понимаются железнодорожные станции, речные пристани, речные и морские порты. Они выполняют следующие функции: экономические, транспортные, технические, политические, культурные и функции международных связей.

Транспортный узел — это пункт, в котором сходятся не менее 2-3 линий одного вида транспорта. Когда в одном населённом пункте сходятся пути сообщения различных видов транспорта, он называется комплексным. Здесь ярко прослеживается взаимосвязь различных видов транспорта. В комплексных транспортных узлах осуществляется перевалка грузов и пересадка пассажиров.

1. Широтное магистральное сибирское направление «восток-запад» и обратно, оно включает железнодорожные, трубопроводные пути и водные с использованием рек Камы и Волги.

2. Меридиональное магистральное центральноевропейское направление «север-юг» с выходом на Украину, Молдову, Кавказ, образованное в основном железнодорожными путями.

3. Меридиональное волго-кавказское магистральное направление «север-юг» по реке Волга, железнодорожным и трубопроводным путям, связывающее Поволжье и Кавказ с Центром, Севером европейской части страны и с Уралом.

По этим главным магистральным направлениям идут основные грузопотоки страны, по этим направлениям особенно тесно взаимодействуют железнодорожный, внутренний водный и автомобильный виды транспорта. Магистральные авиатрассы также в основном совпадают с сухопутными.

Помимо основных магистральных направлений имеется густая транспортная сеть внутрирайонного и местного значений. Сочетаясь между собой, они образуют Единую транспортную систему России. По мере развития производительных сил страны в целом и отдельных ее районов транспортная система нуждается в постоянном совершенствовании как в отношении рационализации размещения, так и в повышении ее качественного уровня: обновлении материально-технической базы, улучшении организационно-управленческой системы, использовании новейших достижений научно-технического прогресса. Развитие транспортной системы Российской Федерации направлено на более полное обеспечение потребностей хозяйства и населения страны транспортными услугами.

1.11 Развитие и размещение различных видов транспорта

Железнодорожный транспорт

Размещение железнодорожной сети по территории России сложилось крайне неравномерно. Это связано не только с огромной территорией страны, но и с большой территориальной дифференциацией в ее заселенности, уровне и типе хозяйственного освоения.

В последние годы из-за тяжелого социально-экономического кризиса и отсутствия инвестиций железнодорожное строительство в России практически не ведется. В стадии реализации находятся только два достаточно крупных проекта: на севере продолжается строительство Арктической магистрали: Лабытнанги—Бованенковская для обеспечения освоения газовых месторождений Ямала, а на востоке — Амуро-Якутской магистрали: Беркатит—Томмот—Якутск для обеспечения горнодобывающих центров Якутии.

Пассажирские перевозки убыточны. Идет деградация транспортного хозяйства, замедлилось развитие железнодорожной сети. Резко снижаются поставки рельс, шпал, транспортных средств. Не хватает средств для расчетов с поставщиками. Распад СССР и разрыв транспортно-экономических связей имели тяжелые последствия. Например, даже участок Транссиба проходит через территорию сопредельного государства Казахстан, не говоря уже о Среднесибирской и Южносибирской магистралях. А это самые грузонапряженные магистрали, обслуживающие связи "восток—запад" России. Участок дороги через Тюмень, минуя Казахстан, по технико-экономическим данным не в состоянии пропустить грузы Транссиба, а тем более взять хотя бы часть грузов Среднесибирской и Южносибирской железных дорог. Всё это требует решения ряда неотложных проблем, связанных с новым железнодорожным строительством для обеспечения надежных транспортных связей на направлениях Центр—Северный Кавказ и европейская часть страны—Сибирь, проходящих по территории Российской Федерации.

Нерациональные перевозки на железнодорожном транспорте сохраняются, так как они связаны с недостатками в размещении и развитии производства во многих отраслях хозяйства страны.

Основные направления развития железнодорожного транспорта разрабатываются в рамках *комплексной программы "Транспорт России"*.

Автомобильный транспорт

Составной частью автомобильного транспорта являются автомобильные дороги, представляющие собой систему сложных инженерных сооружений, которые обеспечивают эффективное функционирование всей системы.

Однако протяженность автодорог соответствующего современным требованиям технического уровня исчисляется лишь первыми десятками тысяч километров, поэтому проблема создания современной сети автодорог остается для России одной из наиболее актуальных.

Территориальная дифференциация в размещении автодорожной сети, особенно автодорог с твердым покрытием, в России огромна: при средней густоте 365 км на 10 тыс. км², различия между ранее освоенными районами европейской части страны и восточными районами «пионерного освоения» достигают десятков и сотен раз.

Конфигурация автодорог во многом повторяет радиально-кольцевой рисунок железнодорожной сети: крупнейшие автомагистрали (12 дорог) лучами расходятся от Москвы к Санкт-Петербургу (Ленинградское шоссе), Риге (Рижское шоссе), Минску (Минское шоссе), Киеву (Киевское шоссе), Симферополю (Симферопольское шоссе) и т.д., а на некотором отдалении от Москвы они соединяются кольцевыми и хордовыми структурами. Однако к востоку от Урала число автодорог резко сокращается. До настоящего времени еще не построена сквозная автодорога в широтном направлении, соединяющая западные и восточные районы страны.

Морской транспорт

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

Россия имеет 39 портов и 22 портовых пункта. Длина причалов составляет 60,5 тыс. км. Крупные порты — Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Астрахань, Новороссийск, Туапсе, Находка, Владивосток, Ванино и др. В связи с освоением природных ресурсов Крайнего Севера и Дальнего Востока обеспечена круглогодичная навигация в Норильск, на Ямал, Новую Землю. Здесь наибольшее значение имеют порты: Дудинка, Игарка, Тикси, Певек.

Резко сократили возможности использования морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как

моря: Владивосток, Находка, расположенный около нее новый порт Восточный с крупными угольным и лесным терминалами, а также порт Ванино на линии железнодорожной морской паромной переправы Ванино—Холмск (о. Сахалин).

На втором месте — Черноморско-Азовский бассейн (23,7% отправленных грузов), занимающий выгодное географическое положение и имеющий выход в страны Европы и Ближнего Востока. К нему тяготеют часть территории Северо-Кавказского экономического района, ряд областей Центрального, Уральского и Поволжского экономических районов.

Через оставшиеся у России порты Черноморского бассейна (Азов, Ейск, Новороссийск, Таганрог, Сочи, Туапсе и др.) ведется в основном экспорт нефти. Здесь находится самый крупный по грузообороту в России нефтяной порт Новороссийск с глубоководным нефтепирсом «Шесха-рис», позволяющим обслуживать суда грузоподъемностью до 250 тыс. т. Меньшее значение имеет также нефтяной порт Туапсе. Реализация крупных нефтедобывающих проектов в Казахстане и Азербайджане, а также потребности России в экспорте сжиженного газа создали предпосылки для строительства на Черноморском побережье России ряда новых нефтяных и газовых портов и причалов. Предполагаются также развитие Таганрогского порта и строительство на Азовском побережье нового крупного морского порта.

Третье место занимает Северный бассейн (или бассейн Северного Ледовитого океана — 15,0% отправленных грузов), перевозящий грузы четырех прилегающих к нему экономических районов: Северного, Уральского, Западно-Сибирского и частично Восточно-Сибирского. Суда этого бассейна выполняют перевозки грузов для населения и предприятий всего побережья Крайнего Севера, т.е. осуществляют большой каботаж между такими арктическими портами, как Тикси, устьями рек Хатанги, Яны, Индигирки, Колымы и портом Певек.

В бассейне Северного Ледовитого океана выделяются два порта — Мурманск на побережье Баренцева моря и Архангельск в Белом море. На их долю приходится более половины грузооборота всего бассейна. Архангельск — спе-

Очень нерациональна структура транспортного флота. Проблемы морского транспорта России требуют незамедлительного решения, так как оказывают большое влияние на экономическое положение в стране.

Речной транспорт

Россия обладает большой и разветвленной сетью речных путей и озер. Однако существенную роль он играет либо в тех регионах, где направления основных транспортно-экономических связей и речных путей совпадают (Волжско-Камский речной бассейн в европейской части России), либо в слабоосвоенных регионах с практически полным отсутствием альтернативных видов транспорта (Север и Северо-Восток страны).

В России насчитывается более 100 тыс. рек, имеющих общую протяжённость около 2,5 млн. км, из них свыше 500 тыс. км пригодны для судоходства.

Различаются магистральные речные пути, обслуживающие международные связи, межрайонные, обеспечивающие перевозки грузов и людей между крупными районами внутри страны, и местные, обеспечивающие внутрирайонные связи.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в последние десятилетия сокращается и в настоящее время составляет 89 тыс. км, также на речном транспорте постоянно сокращается средняя дальность перевозки 1 т груза и в настоящее время с учетом всех видов речных сообщений она составляет менее 200 км.

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

Большая часть оборота речного транспорта приходится на европейскую часть страны. Важнейшей транспортной речной магистралью здесь является Волга со своим притоком Камой. На севере европейской части России заметную роль играют Северная Двина, Онежское и Ладожское озера, реки Свирь и Нева. Большое значение для развития речного транспорта в стране имело создание единой глубоководной системы и строительство Беломоро-Балтийского, Волго-Балтийского,

страны. На водных путях Единой глубоководной системы обеспечиваются гарантированные глубины до 4—4,5 м.

Трубопроводный транспорт

Современная сеть магистральных нефтепроводов России имеет протяженность 48 тыс. км и образует несколько систем. Из основных нефтедобывающих районов (Западная Сибирь и Урало-Поволжский район) нефтепроводы проложены:

— *в западном направлении*: Сургут—Тюмень—Уфа—Альметьевск—Нижний Новгород—Ярославль—Кириши (крупный нефтеперерабатывающий завод вблизи Санкт-Петербурга); Сургут—Пермь—Нижний Новгород—Полоцк;

экспортная нефтепроводная система «Дружба» (3 трубопровода большого диаметра): Нижневартовск—Самара—Унеча—Мозырь—Брест—Европа с ответвлениями Унеча—Полоцк—Вентспилс (крупнейший нефтеэкспортный порт бывшего СССР в Балтийском бассейне) и Мозырь—Ужгород—Восточная Европа;

— *в юго-западном направлении*: Самара—Лисичанск—Кременчуг—Снигиревка—Николаев—Одесса с ответвлением от Снигиревки на Херсон;

Самара—Волгоград—Тихорецк—Новороссийск (крупнейший нефтеэкспортный порт на Черном море);

— *в восточном направлении*: Александровское—Анжеро-Судженск—Ачинск—Ангарск (крупный нефтехимический комбинат);

— *в южном направлении* из Западной Сибири: Сургут—Омск—Павлодар—Чимкент—Чарджоу.

К этим высокопроизводительным системам преобладающего широтного направления подключены нефтяные месторождения Республики Коми (нефтепровод Ухта—Ярославль), Северного Кавказа (Грозный—Тихорецк), Казахстана (Новый Узень—Гурьев—Самара и Гурьев—Орск—Уфа) и др. На Дальнем Востоке проложен нефтепровод через Татарский пролив Оха—Комсомольск-на-Амуре.

В связи с освоением новых нефтяных месторождений в Азербайджане и Казахстане (Тенгизское месторождение и др.) прорабатываются варианты стро-

гой—Сургут—Тюмень—Челябинск. В 1984 г. построена крупнейшая в России газопроводная система «Западная Сибирь—Европа», основу которой составляет газопровод Уренгой—Помары—Ужгород протяженностью 4,5 тыс. км, давшая выход российскому газу в страны Центральной и Западной Европы. Среди других выделяется экспортный газопровод «Союз»: Оренбург—Волгоград—Ужгород протяженностью 2750 км.

На Дальнем Востоке построен газопровод от месторождений природного газа Северного Сахалина до Комсомольска-на-Амуре. Небольшие по протяженности газопроводы действуют также в Якутии (от Усть-Виллюйского месторождения на Якутск) и на севере Восточной Сибири (от Мессояхского месторождения на Норильск).

Воздушный транспорт

География воздушных перевозок пассажиров определяется прежде всего характером заселения и освоения отдельных частей страны, территориальной организацией систем городского расселения, размещением крупных курортных зон, масштабами и направлениями международных поездок.

В 90-х годах произошло существенное изменение соотношения перевозок пассажиров на внутренних и международных линиях. Так, в 1993 — 1994 гг. пассажирооборот на внутренних авиалиниях России сократился на 49%, а на международных — увеличился на 35%. Вследствие этого доля пассажирооборота, выполненного в международном сообщении, возросла с 1992 г. более чем в 2 раза и составила в 1994 г. 26%.

Наиболее массовые и устойчивые пассажиропотоки сконцентрированы на авиалиниях от Москвы по пяти основным направлениям: Кавказскому, Южному, Восточному, Центральноазиатскому и Западному. Воздушный транспорт перевозит пассажиров параллельно почти всем основным направлениям железных дорог. При этом доля воздушных перевозок больше железнодорожных на линиях от Москвы до Екатеринбурга и Новосибирска и далее на восток, а также от Москвы до

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Данная курсовая работа была посвящена выявлению и изучению основных проблем транспортно-дорожного комплекса и перспектив его развития.

Для наиболее полного и многостороннего изучения темы, а также более глубокого понимания сущности вопроса была предпринята попытка изучить транспортный комплекс Российской Федерации. Для этого было выявлено и рассмотрено огромное значение транспорта, как важного связующего звена в экономике Российской Федерации, без которого невозможно нормальное функционирование ни одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны.

Для понимания специфики транспорта как особой сферы материального производства, был рассмотрен целый комплекс особенностей, характерных только для транспортного комплекса. Для изучения способов взаимодействия различных видов транспорта и причин их возникновения особое внимание было уделено рассмотрению структуры транспортного комплекса.

Рассмотрение географии транспортного комплекса позволило выявить и понять причины возникновения в различных транспортных узлах того или иного вида комбинированных перевозок.

Для понимания ситуации, сложившейся на российском рынке транспортных услуг, как сложившихся экономических условий для решения существующих и возникающих проблем, в курсовой работе была дана экономическая оценка деятельности транспортного комплекса.

И, наконец, большое внимание при написании данной курсовой работы было уделено рассмотрению проблем транспортного комплекса и перспектив его развития.