

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «КубГУ»)

Кафедра экономической, социальной и политической географии

КУРСОВАЯ РАБОТА
по дисциплине
«Экономическая и социальная география зарубежных стран»


ТРАНСПОРТ РОССИИ



Работу выполнила 07.02.2018  И.Ю. Колодиева

Институт географии, геологии, туризма и сервиса

Направление 44.03.01 Педагогическое образование, 5 курс, ЗФО

Научный руководитель, доцент,
канд. пед. наук, доцент 07.02.2018  М.Б. Астапов

Нормоконтролер, доцент,
канд. пед. наук, доцент 07.02.2018  М.Б. Астапов



Краснодар 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1 Значение и структура транспортного комплекса России	5
1.1 Значение транспортного комплекса России.....	6
2 Особенности развития и размещения транспортного комплекса России ...	11
3 Характеристика транспортного комплекса России.....	16
3.1 Экономико-географическая характеристика железнодорожного транспорта	16
3.2 Современное состояние морского транспорта России	20
3.3 Внутренний водный транспорт в экономике России.....	23
3.4. Автомобильный транспорт: экономико-географические особенности	27
3.5. Уровень развития трубопроводного транспорта России.....	30
3.6. Воздушный транспорт в народном хозяйстве России.....	33
4 Проблемы транспортного комплекса и перспективы его развития	36
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	40
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	41

ВВЕДЕНИЕ

Россия - это, прежде всего, огромное пространство, крупнейшее по территории государство мира, требующее постоянного развития. Чтобы связывать это пространство, необходимо наличие достаточного количества транспортных коммуникаций. Благодаря транспортной системе Россия может поддерживать связь с другими районами, областями, странами и государствами. Экономика страны сможет развиваться только за счёт этого направления. Транспорт — особая сфера материального производства и самостоятельная отрасль народного хозяйства. С его помощью осуществляются связи внутри отраслей и между различными отраслями, внутри экономических районов и между ними, формируются межгосударственные связи. Транспорт — необходимое условие и материальная основа территориального разделения труда.

Актуальность данной темы заключается в том, что транспорт является связующим звеном между предприятием производителем и потребителем, кроме того, транспорт усиливает внешнеэкономические связи между государствами, способствует международному разделению труда.

Целью моей курсовой работы является изучение особенностей размещения и развития транспортного комплекса РФ и обоснование возможных направлений его будущего развития. Для достижения поставленной цели требуется решить задачи:

- 1) выделить основные центры размещения транспорта, а также его проблемы;
- 2) изучить структуру и значение транспортного комплекса России;
- 3) раскрыть всю необходимость решения этих проблем, связанных с развитием комплекса.

Задача работы – увидеть проблемы транспортного комплекса, определить пути их решения и перспективы развития транспорта. Для этого было выявлено и рассмотрено огромное значение транспорта, как важного связу-

ющего звена в экономике РФ, особенности его развития и размещения. Особое внимание было уделено рассмотрению структуры транспортного комплекса, в которой выделяют следующие виды транспорта: железнодорожный, морской, внутренний водный, трубопроводный и воздушный. Каждый из них имеет свою специфику, но для обеспечения работы хозяйства страны они должны быть взаимосвязаны, образуя транспортную систему страны. Транспортная система – совокупность всех видов транспорта, объединенных между собой транспортными сетями и узлами, где происходит обмен грузов между ними. Каждый из видов транспорта выполняет в рамках транспортной системы России определенную функцию в соответствии со своими технико-экономическими особенностями, провозной способностью, географическими и историческими особенностями. В конце работы были выявлены проблемы транспортного комплекса, определены несколько путей решения и перспективы развития транспорта России XXI века.

1 Значение и структура транспортного комплекса России

Движение - это жизнь. В наш век скоростей расстояния уменьшились и продолжают уменьшаться благодаря развитию транспорта. Транспорт претерпел долгий процесс развития и совершенствования от использования естественных водных коммуникаций (рек, озер и т. д.) и элементарного транспорта до создания транспортных артерий (железные и автодороги), что оказало колоссальное влияние на расселение людей по земному шару. Сильное воздействие на него оказал научно-технический прогресс. Так, например, в грузоперевозках используется в основном трубопроводный и автомобильный транспорт, в пассажирских — авиа- и автотранспорт. Но лидирующие позиции занимает, конечно, железнодорожный и морской. Электронный же транспорт находится в стадии развития и поиска новых возможностей его применения[1]. Основные виды транспорта — железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный — образуют единую транспортную систему Российской Федерации. Современная структура транспортной сети сложилась под влиянием технико-экономических особенностей различных видов транспорта и экономико-географических особенностей нашей страны. В составе транспортной системы каждый вид транспорта имеет свои рациональные сферы применения. Железнодорожный транспорт эффективен для перевозки массовых грузов на средние и дальние расстояния, а пассажиров на линиях пригородного сообщения и на средние расстояния. Автомобильный транспорт используется и имеет наибольшую эффективность при внутригородских, пригородных и внутрирайонных перевозках, а также при транспортировке скоропортящихся и ценных малотоннажных грузов на средние и дальние расстояния. Морской транспорт осуществляет преимущественно экспортно-импортные перевозки, а также внутренние перевозки в северных и восточных прибрежных районах страны, где другие виды транспорта малоэффективны из-за удаленности территорий и сложных природно-климатических условий. Трубопроводный транспорт используется для

транспортировки нефти и нефтепродуктов, природного газа, продуктов органического синтеза на дальние и средние расстояния. 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[2]. Вывод: Рациональное территориальное разделение труда, углубление специализации предприятий и районов невозможны без развитой транспортной сети, а комплексное развитие районов – без внутрирайонной транспортной системы. Следовательно, транспорт выступает как одна из важнейших основ территориального разделения труда, территориальной структуры хозяйственного комплекса страны и ее экономических районов, также размещения производства и освоения новых территорий и природных богатств. Транспорт играет важную роль и в развитии внешнеэкономических связей со странами ближнего и дальнего зарубежья. Транспортной сети России должно придавать больше значения, так как процесс производства завершается именно тогда, когда товар уже доставлен к потребителю, а в условиях нашей страны с ее географическим пространством и огромными расстояниями между центрами расселения, регионами, различными участниками хозяйственной деятельности, данное обстоятельство приобретает особую значимость[1].

1.1 Значение транспортного комплекса России

Транспорт — одна из важнейших отраслей хозяйства. 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 от-

расль 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%. Большое значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой является одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект. Транспортный фактор имеет особо важное значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов. Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а, с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, а, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры[3].

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 мак-

симизация пропускной способности транспортных магистралей и показателями работы учёт транспортных расходов и проделанной работы (в тонно-километрах). Именно на этой стадии развития в настоящее время находится транспортная система России. На третьей стадии производство и транспорт должны объединиться в такую производственно-транспортную систему, в рамках которой они взаимодействуют в качестве отдельных подсистем. При этом меняются не только целевые функции обеих подсистем, но и критерии и показатели их работы. На первый план выступает задача минимизации потерь при их взаимодействии[4].

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные же издержки включаются в себестоимость продукции. Отношение суммарных транспортных издержек к полной стоимости продукции называют коэффициентом транспортной слагающей. Чем меньше этот коэффициент, тем более транспортабельна продукция, а следовательно, более свободно по отношению к потребителю могут размещаться производства. Для разных видов продукции доля транспортных затрат в стоимости различна. Так, в стоимости топлива и строительных материалов она составляет более 50 %, железной руды и лесоматериалов – до 20 %. Полные же транспортные издержки народного хозяйства в сфере производства и обращения составляют 10 % от валового общественного продукта страны. Традиционное представление о необходимости снижения удельных транспортных затрат на современном этапе научно-технической революции подвергается сомнению, так как экономические выгоды территориального разделения труда, широкой и всесторонней специализации производства часто перекрывают увеличение транспортных издержек[5].

Значение транспорта как важной составной части экономики Российской Федерации определяется его ролью в территориальном разделении общественного труда: специализация районов, их комплексное развитие невоз-

можно без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках массы исходных материалов и готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность. В зависимости от влияния этих составляющих рассчитывается вариант размещения предприятий. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства, как отдельных предприятий, так и районов и страны в целом. Важное значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, а также важным преимуществом для размещения производительных сил, и дает интеграционный эффект. Транспорт оказывает значительное воздействие на развитие всего комплекса, на весь ход всего социально-экономического развития современного общества. Развитие транспорта идет либо одновременно с хозяйственным освоением и заселением территории, либо предшествует ему. Транспорт обеспечивает вовлечение в хозяйство новых ресурсов и территорий. Транспорт, являясь крупным потребителем ресурсов своего собственного развития топлива, металла, материалов, обеспечивает ускоренное развитие многих отраслей материального производства. Транспорт ускоряет и процессы интернационализации и интеграции мирового хозяйства, в свою очередь, интеграция повышает роль международных транспортных связей, предъявляет новые требования к развитию международных коммуникаций. Транспорт обеспечивает также развитие международной специализации и производственной кооперации [13].

Основными видами транспорта являются: железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, морской, трубопроводный и воздушный. 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. Грузооборот – это произведение количества перевозимого груза на расстояние (т/км). Пассажиорооборот – это количество перевозимых пассажиров на определенное расстояние (чел/км). Основное звено транспортной системы России – железнодорожный транспорт – обеспечивает 38 % грузооборота и 43 % пассажиорооборота. Это обусловлено соответствием главных магистралей основным транспортно-экономическим связям, а также технико-экономическими преимуществами железнодорожного транспорта перед другими видами транспорта. В общем грузообороте значителен удельный вес трубопроводного транспорта, а в пассажиорообороте – автомобильного и воздушного. Соотношение видов транспорта меняется в разных районах и при перевозке различных грузов. Структура грузооборота зависит от специализации экономических районов, сочетания в них отраслей хозяйства, размещения крупных сырьевых и топливных баз, степени развития перерабатывающей промышленности на привозном топливе и сырье. Каждому экономическому району соответствует своя структура грузовых перевозок. Регионы с межрайонным значением топливных и сырьевых баз (Северный, Западно-Сибирский, Восточно-Сибирский) обладают активным транспортным балансом, т. е. отправление грузов превышает их прибытие. Районы, где развита преимущественно обрабатывающая промышленность (Центральный, Волго-Вятский, Северо-Западный), имеют пассивный транспортный баланс – прибытие грузов превышает их отправление. Поэтому важным моментом становится изучение особенностей размещения транспорта[6].

2 Особенности развития и размещения транспортного комплекса России

Большая протяженность территории России с запада на восток, неравномерность размещения основных источников сырья и топлива, территориальный разрыв между районами добычи сырья и районами его переработки определили особенности развития и размещения транспортной системы страны. Размещение железнодорожной сети по территории России сложилось крайне неравномерно, так как это связано не только с огромной территорией страны, но и с большой территориальной дифференциацией в ее заселенности, уровне и типе хозяйственного освоения. Уровень развития транспортной системы Российской Федерации имеет огромные различия по регионам. Обеспеченность путями сообщения, как по общей длине, так и по плотности отличается в десять и более раз[6]. Наиболее развитой транспортной системой выделяются Центральный, Северо-Западный (кроме европейского Севера), Южный, Приволжский федеральные округа, наименее развитой — Дальневосточный и Сибирский. Отличаются районы и по структуре грузооборота. Так, в межрайонном масштабе разрабатываются такие полезные ископаемые, как железная руда, уголь, основные перевозки осуществляются по железным дорогам; там, где добывают нефть, газ, велика доля трубопроводного транспорта; в районах, где разрабатываются лесные ресурсы, значителен удельный вес внутреннего водного транспорта; в районах, специализирующихся на обрабатывающих отраслях, главная роль принадлежит железнодорожному транспорту. Общая протяженность железнодорожных путей составляет 148 тыс. км, из них 87 тыс. км приходится на дороги общего пользования, а 61 тыс. км — на ведомственные. Плотность железнодорожной сети в Российской Федерации мала — 5 км на 1000 км², поэтому очень высока грузонапряженность железных дорог[7].

Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог расположена в европейской части страны. Конфигурация сети, расположенной в европейской части страны, — радиально-кольцевая с центром в Москве. От москов-

ского железнодорожного узла отходят основные магистрали в направлении Донбасса, Одессы, Чопа, Баку, Казани, Самары, Саратова, Волгограда, Ташкента, Минска, Риги, Санкт-Петербурга, Архангельска и других городов. Для Восточной Сибири и Дальнего Востока характерны не только низкая плотность железных дорог (соответственно 21 км и 14 км на 10 000 км²), но и их исключительное расположение в южных, наиболее освоенных районах. Железнодорожное строительство на севере Западной Сибири в 70—80-х годах снизило контраст в уровне насыщенности ее территории железнодорожными сетями (36 км на 10 000 км², в том числе в Тюменской обл. — 17 км). Важнейшей магистралью, связывающей Центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, является Трансконтинентальная железная дорога: Москва — Рязань — Рузаевка — Сызрань — Самара — Уфа — Челябинск — Иркутск — Чита — Хабаровск — Владивосток длиной 9332 км. Построена Байкало-Амурская магистраль Усть-Кут — Комсомольск-на-Амуре. Важное значение для России имеют Южно-Сибирская и Средне-Сибирская железнодорожные магистрали, проходящие через территорию Казахстана. В меридиональном направлении действует участок Тюмень — Сургут — Уренгой. 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: Лабитнанги—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. Нерациональные перевозки на железнодорожном транспорте сохраняются, так как они связаны с недостатками в размещении и развитии производства во многих отраслях хозяйства страны. Так, например, в Западной Сибири (Сибирский

Федеральный округ) преобладает железнодорожный транспорт и велик удельный вес трубопроводного транспорта, в Центральном Федеральном округе подавляющая часть перевозок осуществляется по железной дороге. Районы добывающей промышленности имеют активный транспортный баланс, т. е. вывоз превышает ввоз, так как масса сырья, топлива больше массы готовой продукции, а районы обрабатывающей промышленности соответственно – пассивный, т. е. ввоз превышает вывоз[7].

В транспортной системе России можно выделить три магистральных направления:

1. Широтное магистральное сибирское направление «восток - запад» (Главный транспортный коридор), включающее железнодорожные пути, трубопроводы, водные артерии с использованием Волги и Камы, а также Северный морской путь.

2. Меридиональное волго-кавказское магистральное направление «север - юг» по реке Волге (транспортная ось), железнодорожным и трубопроводным путями, связывающее Поволжье и Кавказ с Центром, севером европейской части страны и с Уралом.

3. Меридиональное магистральное центрально-европейское направление «север - юг» (транспортная ось) с выходом на Украину, Молдавию, республики Закавказья, образованное в основном железнодорожными путями.

По этим основным магистральным направлениям перемещается основная часть грузов и пассажиров страны, по этим направлениям особенно тесно взаимодействуют железнодорожный, внутренний водный и автомобильный виды транспорта. Магистральные авиатрассы также, в основном, совпадают с сухопутными. В европейской части России сложилась радиально-кольцевая структура дорожной сети с центром в Москве. В азиатской части широтные магистрали на юге и Северный морской путь на севере соединены меридиональными трассами внутренних речных бассейнов Оби, Лены, Енисея[8].

Пересечение главного коридора с транспортными осями приводит к формированию крупных транспортных пунктов и 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 населенном 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. Транспортные узлы бывают государственного, межрайонного, районного и местного значения. Кроме того, транспортные узлы классифицируются по назначению, сочетанию видов транспорта, по выполняемым функциям, по транспортному балансу, по величине грузооборота. Комплексные транспортные узлы могут иметь также сочетания: железнодорожно-водные, железнодорожно-автомобильные, водно-автомобильные. Помимо основных магистральных направлений имеется густая транспортная сеть внутрирайонного и местного значения. Сочетаясь между собой, они образуют Единую транспортную систему России. В составе транспортной системы каждый вид транспорта имеет свои рациональные сферы применения. Формирование транспортной сети обусловлено рядом социально-экономических факторов: развитием и размещением хозяйства, городских поселений, направлением и мощностью основных транспортно-экономических связей, расположением крупных курортных и туристических объектов. В целом по России на 1000 км² приходится 8,1 км железных дорог, в том числе общего пользования – 5,0 км, внутренних судоходных путей – 5,0 км, автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – более 31 км, магистральных трубопроводов – 12,5 км. По мере развития производительных сил страны в целом и отдельных ее районов транспортная система нуждается в постоянном совершенствовании, как размещения, так и ее качественного уров-

ня: обновления материально-технической базы, улучшения организационно-управленческой системы, использования новейших достижений научно-технического прогресса. Важную роль в решении этих проблем призвано сыграть изучение территориальной организации транспортных систем, особенностей и закономерностей становления и развития территориальных транспортных структур и формируемой ими системы транспортно-географических отношений в их взаимодействии с другими территориальными социально-экономическими системами[7].

3 Характеристика транспортного комплекса России.

3.1 Экономико-географическая характеристика железнодорожного транспорта

Железнодорожный транспорт начал свою историю с Царскосельской железной дороги. В наши дни железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы Российской Федерации. Его ведущее 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. Железнодорожный транспорт имеет целый ряд достоинств, которые также определяют его преимущественное развитие в стране. Отрасль характеризуется универсальностью (способностью перевозить практически все виды грузов); высокой провозной и пропускной способностью (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 невысокой себестоимостью перевозок (в отличие от воздушного и автомобильного транспорта); относительно свободным размещением (независимость от природных условий); регулярностью перевозок (возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года); сравнительно высокой скоростью движения; надежностью и др. Кроме того, железнодорожный транспорт позволяет экономить углеводородное топливо за счет широкой электрификации тяги. Железнодорожный транспорт особенно эффективен в перевозках на дальние расстояния, а с учетом огромного пространства территории России он и в перспективе останется ведущим видом транспорта и в массовых грузовых перевозках на дальние расстояния, и в пассажирских перевозках на средние расстояния, и в пригородном сообщении. Однако, учитывая большие капитальные вложения, затрачиваемые на постройку железных дорог, его использование наиболее эффективно при значительной концентрации грузовых

и пассажирских потоков. Основными грузами железнодорожного транспорта являются каменный уголь (23 %), строительные грузы (16,2 %), нефть и нефтепродукты (15 %), руда железная и марганцевая (8,6 %), черные металлы (6 %), лесные грузы (4,5 %), а также химические и минеральные удобрения, цемент, зерно и комбикорма, руды цветных металлов, лом черных металлов, кокс, продукция машиностроения и др. Железнодорожный транспорт имеет существенное значение в пассажирских перевозках. Пассажирские перевозки по сообщениям делят на дальние и пригородные. Пассажирские перевозки по отдельным районам неравномерны, поэтому и загрузка железнодорожного транспорта пассажирскими перевозками также неодинакова. Основная масса пригородных пассажироперевозок приходится на зоны Москвы, Санкт-Петербурга, Самары, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Ростова-на-Дону и других городов. Наиболее высока их интенсивность в Центральном, Северо-Западном, Уральском районах. В восточных регионах пригородное железнодорожное сообщение развито слабо, за исключением Новосибирска и Владивостока. В дальних перевозках пассажиров преобладающее значение имеют два направления: южное (от Москвы через Черноземный центр на Крым и Кавказ) и восточное (от Москвы через Поволжье, Урал, Сибирь на Дальний Восток). Значительны также пассажиропотоки по направлениям из Москвы к Санкт-Петербургу, в Поволжье и новые независимые государства – Украину, Казахстан, а также в Центральную Азию. 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[8].

Общая протяженность железнодорожных путей составляет 86 тыс. км. Плотность железнодорожной сети в РФ мала – 8,1 км на 1000 км², поэтому очень высока грузонапряженность железных дорог. Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог расположена в европейской части страны. Здесь густота железных дорог 13,7 км на 1000 км². Она изменяется от 57,1 км на 1000 км² в Московской области до 31,2 км на 1000 км² в Липецкой. Кон-

фигурация железнодорожной сети, расположенной в европейской части страны, радиально-кольцевая с центром в Москве. От московского железнодорожного узла отходят основные магистрали в направлении Донбасса, Одессы, Чопа, Баку, Казани, Самары, Саратова, Волгограда, Ташкента, Минска, Риги, Санкт-Петербурга, Архангельска и других городов (по 12 направлениям). Для Восточной Сибири и Дальнего Востока характерны не только низкая плотность железных дорог (2,1 км на 1000 км² [5, с. 545]), но и их исключительное расположение в южных, наиболее освоенных районах. Здесь железнодорожная сеть имеет ярко выраженное широтное направление с малой разветвленностью. Важнейшей магистралью, связывающей Центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, является Трансконтинентальная железная дорога: Москва – Рязань – Рузаевка – Сызрань – Самара – Уфа – Челябинск – Иркутск – Чита – Хабаровск – Владивосток длиной 9332 км. Важное значение для России имеют Южно-Сибирская (Абакан – Новокузнецк – Барнаул – Павлодар – Целиноград – Магнитогорск) и Средне-Сибирская (Камень-на-Оби – Кустанай – Челябинск) железнодорожные магистрали, проходящие через территорию Казахстана. В Восточной Сибири и на Дальнем Востоке завершено строительство Байкало-Амурской магистрали, открывшей второй выход к бассейну Тихого океана. Протяженность трассы от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре 3145 км. Сибирь и Дальний Восток по Транссибу (от ст. Арысь до Новосибирска), Трансказахстанской магистрали (Чу – Акмолинск – Петропавловск) и линии Ташкент – Оренбург имеют транспортно-экономические связи с Казахстаном и странами Центральной Азии[9].

В развитии железнодорожного транспорта большое внимание уделялось не только строительству новых дорог, но и технической реконструкции, ведь изношенность основных фондов достигает 65 %. Полностью завершен перевод железных дорог на электровозную и тепловозную тягу. Это позволило значительно повысить вес и скорость подвижного состава, увеличить производительность труда и снизить себестоимость перевозок. В России элек-

трифицировано 41 тыс. км железных дорог и переведено на тепловозную тягу более 45 тыс. км, что соответственно составляет 47,6% и 52,4% в эксплуатационной длине железнодорожных путей общего пользования. Увеличилась и доля электрической тяги в общем грузообороте с 62,5% в 1980г. до 79% в 2000г. Одновременно продолжалась реконструкция железнодорожных путей - укладка рельсов тяжелых типов, строительство вторых путей. Совершенствовалась система управления движением. Единое экономическое пространство, целостность российской государственности, оборона и безопасность страны в значительной степени зависят от устойчивой и надежной работы железных дорог. В этой связи реформа железнодорожного транспорта играет важную роль для поддержания социально-экономической стабильности в стране и обеспечения роста эффективности экономики. Разработанная программа развития железнодорожного транспорта России до 2010 г. предусматривает структурные преобразования, реконструкцию дорог и внедрение информационных технологий. В реконструкции нуждается около 50 тыс. км железных дорог. Приоритетное направление – увеличение пропускной способности железных дорог за счет сооружения вторых и третьих путей, а также повышения провозной способности: увеличения массы поездов, использования вагонов повышенной грузоподъемности, повышения мощностей локомотивов. Изменения в размещении железнодорожного транспорта будут связаны с его развитием в восточных районах и на севере страны. Железнодорожный транспорт и в последующем будет развиваться как главный. К приоритетным направлениям интеграционных процессов относится участие стран Европы и Азии в совместном строительстве и реконструкции железных дорог, создание единой транспортной системы. Соединение Транссиба с Транскорейской железной дорогой позволит отправлять грузы из Южной Кореи в Европу. Россия загрузит мощности Транссибирской магистрали, которая способна за год принять и перевезти до 100 млн. т грузов. Рассматривается проект соединения Транссиба с островом Сахалин, а впоследствии и с Японией. Японские грузы пойдут в Европу по магистрали Япония – Россия –

Украина – Беларусь – Польша – Чехия (транспортный коридор Европа - Япония). В стадии реализации находятся два достаточно крупных проекта: на севере продолжается строительство Арктической магистрали: Лабытнанги – Бованенковская для обеспечения освоения газовых месторождений Ямала, а на востоке – Амуро-Якутской магистрали: Беркакит – Томмот – Якутск для обеспечения горнодобывающих центров Якутии[8].

3.2 Современное состояние морского транспорта России

Морской транспорт имеет важное значение благодаря географическому положению России (2/3 границ - морские). Этому виду транспорта принадлежит главная роль в межгосударственном грузообороте. Важность морского транспорта для России определяется её положением на берегах трёх океанов и протяжённостью морской границы 42 тысячи километров. Основные порты: на Чёрном море — Новороссийск, Туапсе; на Азовском море — Ростов-на-Дону; на Балтийском — Усть-Луга, Санкт-Петербург, Калининград, Балтийск, Выборг; на Баренцевом — Мурманск; на Белом — Архангельск, Кемь; на Японском — Ванино, Владивосток, Находка, Порт Восточный[9].

Современный морской транспорт – важная составная часть транспортной системы России. Ему принадлежит ведущая роль в транспортном обслуживании районов Дальнего Востока и Крайнего Севера. Велико значение морского транспорта во внешней торговле России. Во внутренних морских перевозках преобладает малый каботаж. По многим технико-экономическим показателям морской транспорт превосходит другие: самая большая единичная грузоподъемность, практически неограниченная пропускная способность морских путей, сравнительно малые удельные капитальные вложения, небольшая затрата энергии на перевозку 1 т груза, низкая себестоимость. Вместе с тем у морского транспорта есть и существенные недостатки: зависимость от природных условий, необходимость создания

сложного портового хозяйства, ограниченное использование в прямых морских сообщениях. Научно-технический прогресс на морском транспорте существенно влияет на его географию: меняет направления, состав и величину грузопотоков, стимулирует сооружение новых морских портов и причалов, освоение новых трасс во внутренних морях и в Мировом океане. Морской флот, как основной вид транспорта по экспортно-импортным перевозкам и межконтинентальным коммуникациям, при распаде Советского Союза пострадал больше других видов транспорта. Все крупные европейские порты вместе с судовым составом на Украине, в Грузии, Прибалтийских республиках были потеряны для России. Около 60 % российских портов не в состоянии принимать крупнотоннажные суда из-за недостаточных глубин. Очень нерациональна структура транспортного флота. Состояние, в котором оказался морской транспорт России после раздела между бывшими союзными республиками, сказалось на объеме грузовых перевозок и грузообороте[5].

Морской транспорт перевозит 60% российских грузов внешней торговли. Кроме того, морской транспорт выполняет каботажные перевозки в труднодоступных районах Севера и Дальнего Востока, где он является фактически единственным видом транспорта, способным перевозить крупные партии грузов. транспортный флот, контролируемый Россией (т.е. отечественный флот под российским и под иностранными флагами), перевозит лишь 20% российских грузов. Остальные грузы перевозятся на иностранных судах в то время, как российский флот работает на перевозках грузов иностранных фрахтователей (ГИФ). Таким образом, российский флот вытеснен сперевозок российских грузов[10].

Основная часть новых судов регистрируется в иностранных реестрах с более благоприятными, чем в России условиями налогообложения. Таким образом, общая численность российского флота непрерывно сокращается. Многих видов судов (наливных, грузопассажирских, контейнерных) не хватает. За перевозки иностранным флотом Россия платит 6 млрд. долларов в год. В России транспортный флот практически полностью приватизирован. В

государственной собственности находятся ледоколы, аварийно-спасательные, учебные, гидрографические суда; 6 действующих атомных ледокола обеспечивают устойчивые перевозки по трассе Северного морского пути, а именно, доставку грузов в районы Крайнего Севера, экспорт леса и руд цветных металлов, а также освоение перспективных нефтяных и газовых месторождений арктической зоны. Рост морских перевозок зависит не только от численности флота, но и от количества портов, их пропускной способности. Из 92 портов бывшего СССР в России осталось только 39. Сейчас действуют 43 морских порта. Мелководны и не могут принимать большие суда 60 % портов. Потребность России в портовых мощностях составляет около 240 млн. тонн в год, однако отечественные порты переработать все предъявляемые к перевозке морем грузы не могут. Около 33 % российских внешне-торговых грузов перерабатывается в портах сопредельных государств – Украины, Финляндии и стран Балтии. Аренда зарубежных портов очень дорога. Поэтому необходимо строительство новых портов и реконструкция уже действующих. Распределение флота и портов между морскими бассейнами, а, следовательно, и роль бассейнов в российском морском транспорте – не одинаковы. Первое место в мировом линейном и трамповом судоходстве занимает Атлантический океан. В Атлантическом океане сформировалось несколько важных направлений морского судоходства. Главное из них – североатлантическое, которое проходит между 35-40градусов и 55-60 градусов северной широты, вбирая в себя многие трансатлантические судоходные трассы между США и Западной Европой[11].

Основные направления развития современного Военно-морского флота России, начало серийное строительство кораблей, после более двадцати летнего перерыва, и в настоящее время идет серия фрегатов проекта 11356 (типа «Адмирала Григоровича»). Сдан уже второй корабль. И скоро будет готов третий. Продолжается строительство фрегатов проекта 22350 («Адмирал Горшков»). Завершено строительство серии из шести дизель-электрических подводных лодок проекта 636.3 «Варшавянка» (Б-261 «Новороссийск», Б-237

«Ростов-на-Дону», Б-262 «Старый Оскол», Б-265 «Краснодар», Б-268 «Великий Новгород», Б-327 «Колпино»). По данным проектировщиков, эти лодки благодаря низкому уровню шумности способны обеспечить гарантированное упреждающее обнаружение и возможность атаки кораблей противника с большой дистанции с помощью противокорабельных крылатых ракет. Успешное применение одной из таких субмарин всему миру продемонстрировали в рамках сирийской операции, когда в конце 2015 года подлодка «Ростов-на-Дону» крылатыми ракетами «Калибр» из Средиземного моря поразила цели террористов запрещенной в России группировки «Исламское государство». В ближайшие годы (2017–2020) планируется построить шесть подобных лодок для Тихоокеанского флота. Успешно пошла серия атомных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения проекта 955 «Борей». Построено уже три лодки. Развернуто строительство серии многоцелевых АПЛ проекта 885 «Ясень». Одна АПЛ уже передана в состав флота, и несколько лодок — в постройке. Накануне Дня ВМФ в Северодвинске заложили шестую АПЛ проекта 885 под названием «Пермь». Как ранее писала «Газета.Ru», сроки сдачи полного набора АПЛ этих серий сдвинулись за 2020 год. В береговые ракетно-артиллерийские войска флота поступают современные ракетные комплексы «Бал» и «Бастион». Планируется начать строительство силовых установок для ВМФ в Рыбинске в 2017–2018 годах. Необходимые работы ведутся и по проектам перспективных кораблей, в частности новому эсминцу типа «Лидер». Кроме того, проектируются и многоцелевые атомные подводные лодки нового, пятого поколения, которые придут на смену «Ясяням»[12].

3.3 Внутренний водный транспорт в экономике России.

Внутренний водный транспорт относится к одному из древнейших видов транспорта. 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). Россия располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей, общая протяженность которых 101,8 тыс. км. Преимущества речного транспорта заключаются в естественных путях, на обустройство которых требуется меньше капитальных затрат, чем на сухопутные виды транспорта. Стоимость перевозок грузов по рекам ниже, а производительность труда выше. Главные недостатки речного транспорта – ограниченность использования, обусловленная конфигурацией речной сети, низкая скорость движения. 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. Кроме того, крупные реки в нашей стране текут с юга на север и с севера на юг, а главные потоки массовых грузов имеют широтное направление[7]. Протяженность внутренних вод, «Перечень...» которых утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации, составляет 101,6 тыс. км[8]. Удельный вес внутреннего водного транспорта в общем грузообороте составляет 3,9 %. Роль речного транспорта резко повышается в ряде регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока. Основным в России является Волго-Камский речной бассейн, на который приходится 40 % грузооборота речного флота. Благодаря Волго-Балтийскому, Беломорско-Балтийскому и Волго-Донскому каналам Волга стала стержнем единой водной системы европейской части России, а Москва — «портом пяти морей». К другим важным рекам европейской России относятся Северная Двина с притоками, Сухона, Онега, Свирь, Нева. В Сибири основные реки — Енисей, Лена, Обь и их притоки. Все они используются для судоходства и сплава леса, перевозки продовольствия и промышленных товаров в отдалённые регионы. Значение сибирских речных путей весьма значительно, вследствие неразвитости железных дорог (особенно в меридиональном направлении). Реки связывают южные районы Западной и

Восточной Сибири с Заполярьем. По Оби и Иртышу транспортируется нефть из Тюмени. Обь судоходна на протяжении 3600 км, Енисей — 3300 км, Лена — 4000 км (навигация продолжается 4-5 месяцев). Порты нижнего течения Енисей — Дудинка и Игарка — доступны для морских судов, следующих Северным морским путём. Крупнейшие перевалочные пункты грузов с рек на железные дороги — Красноярск, Братск, Усть-Кут. Важнейшей речной магистралью Дальнего Востока является Амур. Судоходство осуществляется на всём протяжении реки[3].

Среди грузов, перевозимых внутренним водным транспортом, лидирующее положение занимают минерально-строительные материалы (песок, гравий, щебень и др.). До $\frac{3}{4}$ перевозимых строительных материалов добываются средствами речного транспорта в руслах рек. Следующими по важности грузами являются лесные. На их долю приходится более $\frac{1}{10}$ от общего объема перевозок. Почти $\frac{3}{4}$ всех лесных грузов перевозится в плотках, а $\frac{1}{4}$ - в трюмах судов. Поэтому себестоимость перевозки круглого леса на речном транспорте в несколько раз меньше, чем на железнодорожном. Относительно велики также перевозки нефти, нефтепродуктов, каменного угля и зерна. В европейской части России создана не имеющая аналогов в мире Единая глубоководная система с гарантированной глубиной 4 м и протяженностью 6,5 тыс. км. Ее создание связано со строительством каскада гидроузлов на Волге и Каме, межбассейновых соединений Беломоро-Балтийского (227 км), Московско-Волжского (128 км), Волго-Донского (101 км), Волго-Балтийского (100 км). Внутренние водные пути России закрыты для прохода иностранных судов, однако предусматривается поэтапное их открытие и интеграция в европейскую вводно-транспортную систему[10].

Судоходные пути России относятся к разным бассейнам. При росте внутренних водных перевозок на востоке страны, по-прежнему, ведущие позиции удерживает Волго-Камский бассейн, на реки которого приходится более половины перевозок грузов и пассажиров речного транспорта. Первое место по объему перевозок в этом бассейне заняли строительные материалы.

Другие грузы, перевозимые по рекам Волго-Камского бассейна: лес (с Урала, из Сибири, Карелии, Архангельской и Вологодской областей), уголь (из Кузнецкого угольного бассейна), соль (с Баскунчанских соляных промыслов), бахчевые (из Астраханской и Волгоградской областей), рыба (из Каспийского моря), химические продукты (с Урала и Поволжья), также нефть и нефтепродукты, хлебные грузы. В Волго-Камском бассейне сконцентрированы и основные пассажирские потоки. Здесь действует много транзитных, местных, пригородных и внутригородских линий. Речные пассажирские суда широко используются для организации отдыха и туризма. Наиболее крупные порты бассейна: три московских (Южный, Западный, Северный), Нижегородский, Казанский, Самарский, Волгоградский и Астраханский. На втором месте по объему перевозок стоит Западно-Сибирский бассейн, включающий Обь и Иртыш. Свыше половины перевозок в бассейне приходится на лес, поступающий в плотах в порт Асино. Отсюда лес на судах перевозят в Томск, Новосибирск, Омск. Более $\frac{1}{4}$ водных перевозок по Оби и Иртышу занимают строительные материалы, поступающие с юга района на север, в центры нефтегазовой промышленности. Меньшую, хотя и заметную роль играет водный транспорт в доставке хлебных грузов, нефтепродуктов, угля, соли [13].

Самые крупные порты бассейна: Новосибирск, Омск, Томск, Тобольск, Тюмень, Сургут, Уренгой, Лабитнанги. Третьим по важности является воднотранспортный бассейн европейского Севера. Главной магистралью бассейна является Северная Двина с притоками Сухоней и Вычегдой. Ведущим портом бассейна выступает Архангельск. Важное значение для снабжения Якутска и промышленных очагов Якутии играют Лена и расположенный на ее пересечении с БАМом порт Осетрово. На Дальнем Востоке транспортное значение имеют Амур и его притоки Зея и Бурея. Основные грузы, перевозимые по Амуру: зерно, соль, рыба, лес, нефть, металл, уголь. Наиболее крупные порты: Благовещенск, Хабаровск, Комсомольск — на — Амуре. По протяжности судоходных внутриводных путей Россия занимает второе место

после Китая, это 102 тысячи километров. Дальнейшее развитие внутреннего водного транспорта связано с улучшением судоходных условий на водных путях, совершенствованием портового хозяйства, продлением навигации, увеличением пропускной способности водных путей, расширением смешанных железнодорожно-водных перевозок и перевозок типа «река-море»[12].

3.4. Автомобильный транспорт: экономико-географические особенности

Автомобильный транспорт относится к динамично развивающимся видам транспорта. Автомобильные дороги делятся на дороги общего пользования и ведомственного значения. Дороги общего пользования классифицируются на три типа: магистральные, рассчитанные на движение без ограничения скорости и предназначенные для грузового и пассажирского транспорта; магистрали, на которых движение имеет скоростные ограничения; местные, рассчитанные на замедленное, не изолированное от пешеходов движение автомобилей. Все дороги имеют федеральное, республиканское, краевое, областное, автономных образований и местное значения. В зависимости от качества, технической оснащённости дорог определяется их пропускная способность. Быстрый рост автомобильного транспорта обусловлен его высокой маневренностью, возможностью скорой доставки грузов на сравнительно короткие расстояния без промежуточных погрузочно-разгрузочных операций.

Развитие автомобильного транспорта в регионах, определяется величиной автомобильного парка, протяжностью и состоянием автодорожной сети, а также экономической возможностью и потребностью в работе автотранспорта. Россия занимает одно из первых мест по размеру автомобильного парка. Сфера применения автотранспорта широка. Он выполняет большую часть коротких внутрирайонных перевозок, доставляет грузы к станциям железных дорог и речным пристаням и развозит их к потребителям. В северных и восточных районах, где почти нет других видов сухопутного транспорта, им осуществляется дальние межрайонные перевозки. К недостаткам авто-

транспорта относятся низкая производительность подвижного состава, а также сравнительно высокая себестоимость перевозок. Это связано с отсутствием развитой сети автодорог высокого технического класса (отсюда повышенный износ автомашин, расход топлива) и рациональной структуры автопарка (не хватает автомобилей малой и большой грузоподъемности). К тому же автомобильный транспорт – один из основных загрязнителей атмосферы. На развитие автомобильного транспорта повлияло строительство дорог с твердым покрытием. Плотность такого вида дорог в России на 1000 км² составляет 32 км, в США – 270 км. Это объясняется обширностью малоосвоенных территорий Крайнего Севера, районов Сибири и Дальнего Востока. Однако отдельные районы сильно различаются по этому показателю. Так, на Дальнем Востоке он составляет 5 км, на Урале – 77 км, в Центральном районе – 168 км, Центрально-Черноземном районе – 172 км, Калининградской области – 303 км. Экономический район считается обеспеченным автодорогами в том случае, если общая длина дорог с твердым покрытием в нем достигает не менее 80 % всей сети[11].

Для сети автодорог характерно радиальное расположение с центрами в крупных городах и промышленных узлах. Главные межрайонные трассы идут параллельно железным дорогам. Наибольшее значение имеют автомагистрали, расходящиеся от Москвы по 12-ти направлениям. Главные из них: Москва – Новгород – Санкт-Петербург; Москва – Смоленск – Минск; Москва – Симферополь; Москва – Нижний Новгород. Все радиальные дороги Москвы пересекаются Московской кольцевой автомобильной дорогой, сооруженной в 15- 20 км от центра для разгрузки города. Крупными узлами автомобильных дорог являются Санкт-Петербург, Челябинск, Нижний Новгород. В Сибири и на Дальнем Востоке автомобильные дороги в некоторых направлениях служат главными путями сообщения. Наиболее важные из них Амуро-Якутская магистраль, Колымское шоссе (Магадан - Якутск), Чуйский и Усинский тракты. В южной части Дальнего Востока проходит автомаги-

страль Хабаровск – Владивосток. Все эти автострады работают круглый год[12].

В отраслях экономики больше всего перевозок автотранспортом приходится на промышленность, затем на сельское хозяйство и строительство. В структуре перевозок выделяются строительные и хлебные грузы, черные металлы, каменный уголь, лес, товары народного потребления, сельскохозяйственные грузы. Массовыми перевозками промышленных и строительных грузов отличаются Санкт-Петербург, лесопромышленные районы европейского севера, нефтепромысловые районы Поволжья, район Курской магнитной аномалии. Большое количество сельскохозяйственных грузов перевозится в Поволжье, Центрально-Черноземном районе, на Северном Кавказе и Южном Урале. Около $\frac{3}{4}$ грузовых автомобильных перевозок осуществляется в пределах европейской части страны. Значительное развитие в рыночных условиях получили международные автомобильные перевозки. Общий объем перевозок российских внешнеторговых грузов в 2017 году достиг 30 млн. т, а пассажиров в международном сообщении было перевезено около 10 млн. Для дальнейшего развития транспорта существует ряд проблем. Во-первых, качество автодорожной сети невысокое: 12 % автодорог грунтовые, $\frac{1}{3}$ дорог с твердым покрытием – гравийные, щебеночные, шлаковые и булыжниковые. В результате реализации государственных программ транспорта России к 2017 году, сеть автомобильных дорог общего пользования достигла 1000 тыс. км, почти в 3 раза увеличилась протяженность дорог, имеющих 4 полосы и более. Пропускная способность сети возросла на 12-13 %. Создание единой опорной сети автомобильных дорог России, связывает все экономические регионы России. В перспективном развитии автомобильного транспорта важными задачами остаются координация работы с другими видами транспорта; расширение выпуска грузовых автомобилей с погрузочно-разгрузочными устройствами, а также автомобилей большой грузоподъемности; совершенствование технологических процессов и транспортных средств в целях уменьшения выбросов вредных веществ[13].

3.5. Уровень развития трубопроводного транспорта России

Трубопроводы – узкоспециализированный вид транспорта. По назначению магистральные трубопроводы разделяются на нефтепроводы, газопроводы и продуктопроводы. Идет создание также универсального трубопроводного транспорта. Трубопроводный транспорт отличается от других видов транспорта рядом преимуществ. Затраты на строительство трубопроводов почти в 2 раза меньше, чем на постройку автомобильной или железной дороги соответствующей провозной способности, при этом трассы ведут более коротким путем. Трубопроводы надежны в эксплуатации, процесс транспортировки по ним грузов полностью автоматизирован, высокая герметизация сохраняет продукты. Это сокращает потери нефти по сравнению с перевозками железнодорожным транспортом в 1,5 раза, водным – в 2,5 раза. Эксплуатация трубопроводов не зависит от климатических условий. Современный трубопровод имеет высокую пропускную способность, которая зависит от диаметра труб. По себестоимости перевозок это самый дешевый вид транспорта [13].

Отмечая достоинства трубопроводов, в то же время следует заметить, что скорость перекачки грузов, зависящая от их вязкости и других параметров, несколько уступает скорости перемещения по железным дорогам и по водным путям. В случае иссякания запасов нефти или газа трубопроводы трудно переориентировать на другие грузы. Протяженность магистральных трубопроводов – 217 тыс. км. Из них 151 тыс. км газопроводных магистралей, 46,7 тыс. км нефтепроводных, 19,3 тыс. км нефтепродуктопроводных. По магистральным трубопроводам перемещается 100 % добываемого газа, 99 % нефти, более 50 % продукции нефтепереработки. В общем объеме грузооборота трубопроводного транспорта доля газа составляет 55,4 %, нефти – 40,3 %, нефтепродуктов – 4,3 %. Система магистральных нефтепроводов состоит из нескольких сетей, главным образом широтного направления. Воз-

никновение нефтяной базы между Волгой и Уралом обусловила появление целой системы магистральных нефтепроводов: Туймазы – Омск – Ангарск, Туймазы – Омск, «Дружба» от Альметьевска через Самару, Брянск, Мозырь (Белоруссия) и далее в Польшу, ФРГ, Венгрию, Чехию и Словакию с ответвлением Унеча – Полоцк – Вентспилс, Альметьевск – Нижний Новгород – Рязань – Москва с ответвлением Нижний Новгород – Ярославль – Кириши (Северо-запад), Пермь – Альметьевск, Альметьевск – Саратов, Ишимбай – Орск. 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). На Дальнем Востоке проложен изолированный нефтепровод местного значения через Татарский пролив Оха – Комсомольск – на – Амуре[11].

Сеть нефтепродуктопроводов имеет меньшее развитие и составляет 19,3 тыс. км. Ее основу формирует широтная магистраль, протянувшаяся от Уфы на восток до Новосибирска и на запад до Бреста. Строительство нефтепродуктопроводов экономически целесообразно при объемах транспортировки не менее 2-3 млн. т в одном направлении. В остальных случаях используют железнодорожный, водный и автомобильный транспорт. По нефтепродуктопроводам перекачивают только светлые нефтепродукты (бензин, керосин). Мазут и другие темные нефтепродукты из-за их вязкости перевозят преимущественно железнодорожным транспортом. Для перекачки нефтепродуктов построены линии Самара – Пенза – Брянск (две нити); Уфа – Омск (две нити); Уфа - Петропавловск (две нити); Омск – Новосибирск (две нити); Грозный – Трудовая; Ишимбай – Уфа; Махачкала – Грозный[12].

В отличие от нефтяных грузов газ почти полностью транспортируется по трубопроводам. Основные газопроводы проходят из Западной Сибири и Тимано-Печорского бассейна в центр Европейской части страны и затем расходятся через Белоруссию в Польшу, через Украину в Западную и Юго-Восточную Европу и через Северный Кавказ в Закавказье. На юг Западной

Сибири идет магистральный газопровод Сургут – Кузбасс. Большое значение в транспортировке газа имеют магистральные газопроводы, идущие от месторождений Поволжья, Урала, Северного Кавказа, европейского Севера. В настоящее время функционируют газопроводы: Оренбург – Уральск – Александров Гай – Кременчуг – Долина – Ужгород (газопровод «Союз»); Вуктыл – Ухта – Котлас – Грязовец; Саратов – Москва; Саратов – Пенза – Нижний Новгород – Иваново – Ярославль – Череповец; Ставрополь – Новопсков – Елец – Тула – Серпухов (Московское кольцо) – Тверь – Новгород – Санкт-Петербург; Краснодар – Елец – Серпухов – Московское кольцо; Ставрополь – Владикавказ – Тбилиси; Ставрополь – Краснодар – Новороссийск. Имеется также ряд изолированных локальных систем, получающих газ из своих местных источников: Калининградская, Норильская, Якутская, Сахалинская. В 2002 году началось сооружение газопровода Комсомольск – на – Амуре – Хабаровск. Большинство экспортных газопроводов проходят через территорию Украины, где в 1990-е гг. происходило самовольное изъятие газа, поэтому предполагается создание альтернативных магистралей из России в Германию через территорию третьих стран (Белоруссию, Польшу). В 2002 году сдан в эксплуатацию новый экспортный газопровод «Голубой поток». Сухопутный участок газопровода проходит от района Изобильное Ставропольского края, до п. Джубга Краснодарского края на побережье Черного моря. Морской участок газопровода проходит по дну Черного моря на глубине 2150 м до турецкого г. Самсун. Основные мощности трубопроводной системы созданы в 1970-80-е гг., что требует повышенного внимания к их эксплуатационной надежности. Сложившаяся система нефтепроводов в целом соответствует направлениям транспортировки сырой нефти и будет дополняться магистральями от новых месторождений нефти. Система магистральных нефтепроводов будет развиваться за счет Балтийской трубопроводной системы до пропускной способности 50 млн. т нефти в год, повышения пропускной способности нефтепровода Тенгиз – Новороссийск до 67 млн. т в год, завершения интеграции нефтепроводов «Дружба» и «Ардия», а также реализации

проектов строительства новых нефтепроводов в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Строятся нефтепроводы Саратов – Волгоград – Тихорецк – Новороссийск; Кстово – Ярославль – Кириши – Приморск. Увеличение разветвленности и создание новых направлений позволят повысить загрузку действующей нефтепродуктопроводной сети. Строительство новых нефтепродуктопроводов обеспечит для производителей снижение затрат на экспорт нефтепродуктов. Предполагаемые к строительству нефтепродуктопроводы: Сызрань – Саратов – Волгоград – Туапсе; Ярославль – Солнечногорск – Тверь – Батарейная; Красный Бор – Бронка; Пермь – Альметьевск – Запад. Газотранспортная система России получит дальнейшее развитие через реализацию проектов: Ямал – Европа, Североевропейский газопровод, Китайский газовый проект (Новосибирск – Красноярск – Тайшет – Хабаровск – Пхеньян – Сеул – Дацин). Таким образом, анализ современного состояния и перспектив развития магистрального трубопроводного транспорта России позволяет сделать вывод: трубопроводный транспорт имеет хорошие перспективы развития. Перспективные проекты требуют государственной поддержки прежде всего в организации финансирования проектов, особенно экспортных направлений, а также в заключении многосторонних соглашений со странами, через которые осуществляется российских углеводородов[15].

3.6. Воздушный транспорт в народном хозяйстве России

Воздушный транспорт – единственный, охватывающий перевозками почти все районы страны. Он выполняет различные функции. Однако его основная задача – пассажирские и срочные перевозки почты и грузов. Использование авиации не ограничивается транспортными целями: она широко применяется в сельском и лесном хозяйстве, в строительстве, монтажных, геологоразведочных и поисковых работах, в метеорологии. В районах, где нет железных дорог, и, прежде всего на севере Сибири и Дальнего Востока, в труднодоступных горных районах, авиация нередко служит единственным

транспортным средством. К основным технико-экономическим особенностям воздушного транспорта относятся: большая скорость перевозки пассажиров и грузов, высокая мобильность и автономность в полете, возможность значительно сокращать путь следования, организация сквозных беспосадочных сообщений[14]. К настоящему времени уже достигнуты максимальные технические пределы скорости движения самолетов, и теперь идет процесс технического усовершенствования технологии перевозок, увеличение размеров самолетов при стагнации скорости. Воздушный транспорт до последнего времени развивался преимущественно как специализированное средство пассажирских перевозок, однако вместе с тем авиаперевозки обеспечивают перемещение только самых ценных или срочных грузов – продукции наиболее квалифицированной деятельности науки и промышленности. Воздушный транспорт все больше осваивает достаточно крупные перемещения грузов, например тяжелый транспортный самолет «Мрия». В настоящее время, осуществляется реструктуризация сети аэропортов с учетом их значимости и поэтапный переход к системе узловых аэропортов. Создана разветвленная сеть транзитных авиалиний[12].

Ведущее место в формировании пассажиропотоков принадлежит Московскому авиаузлу, на долю которого приходится 25 % всех первоначальных отправок пассажиров. Из Москвы совершаются рейсы в пяти направлениях: кавказском, южном, восточном, центрально-азиатском и западном. Самое большое количество пассажиров перевозится воздушным транспортом из Москвы в Санкт-Петербург, Сочи. Крупным потоком пассажиров характеризуется восточное направление, идущее от Москвы через Поволжье, Урал, Сибирь на Дальний Восток, а также южное – к курортам Крыма и Кавказа. Москва соединена авиалиниями со столицами стран ближнего зарубежья. Кроме Москвы мощные пассажиропотоки образуются в авиационных узлах Санкт-Петербурга, Новосибирска, Екатеринбурга, Сочи, Минеральных Вод, Красноярска, Хабаровска, Иркутска, Ростова-на-Дону, Казани, Самары. На местных воздушных линиях много пассажиров перевозится в

Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Важная проблема гражданской авиации – обновление парка. Более жесткими становятся международные экологические требования к воздушным судам. Для стимулирования обновления парка отечественными воздушными судами нового поколения при поддержке государства реализованы механизмы лизинга и частичного бюджетного субсидирования. Россия располагает самым большим в мире воздушным пространством, которое эффективно используется для транзитных полетов иностранных воздушных судов, в частности по транссибирским и кроссполярным воздушным маршрутам. Основные направления развития воздушного транспорта – повышение вместимости и скорости самолетов, улучшение технического оснащения портов, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, обеспечение безопасности полетов. В целом по стране транспортный комплекс размещен неравномерно. В основном он располагается в европейской части нашей страны. Это объясняется тем, что здесь располагаются основные промышленные центры и населенные пункты [14].

4 Проблемы транспортного комплекса и перспективы его развития

На фоне роста спроса на транспортные услуги и значительного его увеличения в прогнозной перспективе в транспортной системе сохраняется ряд нерешенных проблем. Износ основных фондов всех видов транспорта составляет 56-76 % и сохраняется тенденция их старения. Состояние и темпы развития автомобильных дорог не соответствуют темпам автомобилизации. Около 40 тыс. населенных пунктов не имеют связи с опорной автодорожной сетью. Высок уровень неравномерности в использовании мощностей инфраструктуры транспорта. Значительны региональные различия в уровне транспортной обеспеченности. В восточных регионах страны отсутствует единая сеть транспортных коммуникаций. На транспорте не завершены структурные преобразования. Недостаточен технологический уровень транспортных систем и уровень информатизации транспортных процессов. Действие этих факторов уже привело к вытеснению российских перевозчиков из некоторых секторов международного рынка транспортных услуг (особенно это касается воздушного и автомобильного транспорта). Одним из способов решения проблем может стать интеграция транспорта с другими отраслевыми комплексами и отраслей транспорта между собой. Так, нефтяные компании уже заказывают современные специализированные танкеры и создают свой флот, угольщики строят портовые терминалы. Моряки и железнодорожники предполагают совместно развивать транспортные терминалы в Темрюке и Новороссийске. Предполагается и более тесное сотрудничество транспорта с машиностроением, ведь ориентация промышленности на потребности транспорта в судах, автомобилях, контейнерах, перегрузочной технике способна обеспечить подъем целых отраслей промышленности. Также часть проблем можно решить, если Россия реализует свой потенциал, как транзитная держава. По своему географическому положению России предназначено быть транзитной страной между зонами наиболее активного роста мировой тор-

говли – Европейским сообществом, Юго-Восточной Азией и Северной Америкой.

Сегодня Россия располагает уникальными действующими транзитными системами – это Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль, Северный морской путь. Задача транспортников – сделать движение грузов по ним надежным, быстрым и дешевым. Российские транзитные коридоры имеют конкуренцию с множеством альтернативных проектов. Так, при перевозке по маршруту TRACECA контейнер должен преодолеть десяток таможен и четыре перевалки с одного вида транспорта на другой. Для перевозчиков – это существенный изъян. При транзите через Россию этих недостатков нет. Развитие международного транзита через территорию России может стать доходной статьей экспорта страны за счет взимания транзитной ренты, не зависящей от колебаний конъюнктуры сырьевого рынка. Ежегодные поступления от продажи транспортных услуг оцениваются от 8 млрд. долл. До 15 млрд. долл. На Транссибе вполне реально довести ежегодный транзит контейнеров до 200 000 уже через год-полтора с перспективой увеличения этих объемов до 400 000 контейнеров. В целом, в масштабе страны, от транзита через территорию России в краткосрочной перспективе можно получать около 2 млрд. долл. дополнительных доходов в год, а через 10 лет – до 8-10 млрд. долл. Это позволит вывести экспорт транспортных услуг на 4-5 позицию в общей структуре российского экспорта. Транзит даст не только дополнительные доходы. Он стимулирует развитие регионов и освоение современных технологий. Для развития транзита придется бороться с таким явлением, как «лжетранзит». Для этого нужно предоставить ряду российских морских портов и аэропортов статус свободного таможенного склада. Дальнейшее развитие транспортного комплекса связано также с тотальной информатизацией транспорта, созданием опорной транспортной системы без разрывов и «узких» мест, ликвидацией региональных диспропорций и административных барьеров, повышением конкурентоспособности отечественных перевозчиков, развитием экспорта транспортных услуг, созданием

экономичных и экологически совершенных транспортных средств, транспортно-индустриальных технологий, систем доставки «точно вовремя», контейнерных и контрейлерных систем. Последнее направление будет развиваться особенно быстро, поскольку темпы контейнеризации обычно превышают рост валового внутреннего продукта на 2-3 %[15].

Особенностью транспортного комплекса является то, что состояние экономики транспортно-дорожного комплекса отражает общеэкономическую ситуацию в хозяйстве страны, так как он является одним из крупнейших комплексов в экономике России, связанным со всеми предприятиями и населением страны. Поэтому основные проблемы, характерные для всей экономики, четко прослеживаются и в транспортном комплексе. Например, условия приватизации и демонополизации в комплексе не могут быть решены без создания на транспорте новых экономических структур, таких, как транспортные банки и товарные биржи, инвестиционные и финансовые фонды, страховые и лизинговые компании. Обобщив весь вышеизложенный материал, можно определить приоритетные направления развития транспортного комплекса России:

1) Техническое перевооружение транспортного комплекса и развитие производственно-технической базы, обеспечивающей выполнение широкого набора транспортных услуг при наличии определенного избытка производственных возможностей. Развитие производственной инфраструктуры. Качественное изменение состояния внутренних путей сообщения.

2) Формирование структур и методов управления транспортного комплекса, соответствующих рыночным условиям, и обеспечение экономически эффективной государственной поддержки наиболее социально значимых видов транспортной деятельности. Создание органов коммерческого регулирования транспортной деятельности. Обеспечение контроля за естественными монополиями. Выполнение всеми предприятиями правил обслуживания, норм безопасности, экологических стандартов.

3) Создание финансово-экономической инфраструктуры, обеспечивающей стабильное функционирование и развитие предприятий транспортного комплекса, широкое экономическое взаимодействие транспорта с обслуживаемыми отраслями и отраслями, производящими транспортные средства, оборудование, ведущими транспортное строительство.

4) Поэтапная коммерциализация и приватизация предприятий. Создание равных условий для развития в транспортном комплексе всех форм собственности, в том числе и с участием иностранного капитала, стимулирование транспортного предпринимательства и создание конкурентной среды.

5) Формирование гибких тарифных систем, взаимно стимулирующих развитие промышленности, торговли и транспорта. Создание гибкой системы налогового регулирования транспортной деятельности, позволяющей развивать транспортный комплекс. Завершение создания системы государственного управления транспортной деятельностью в условиях рынка. Развитие транспортного комплекса должно вписываться в систему реформирования всей экономики страны [14].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Данная курсовая работа была посвящена выявлению и изучению основных проблем транспортного комплекса и перспектив его развития. В ходе проведенного исследования была достигнута поставленная цель, при решении вопроса был изучен 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 комплекс особенностей развития и размещения, характерных только для транспортного комплекса. Для изучения способов взаимодействия различных видов транспорта и причин их возникновения особое внимание было уделено рассмотрению структуры транспортного комплекса. Так же, были определены значение различных видов транспорта, их достоинства и недостатки, особенности их размещения. Большое внимание при написании данной курсовой работы было уделено рассмотрению проблем транспортного комплекса и перспектив его развития. Выявлены общие проблемы транспортного комплекса и проблемы, характерные для всей экономики России. Особенностью транспортного комплекса является то, что состояние экономики транспортно-дорожного комплекса отражает общеэкономическую ситуацию в хозяйстве страны, так как он является одним из крупнейших комплексов в экономике России, связанным со всеми предприятиями и населением страны. Обобщив основные решения проблем транспорта, были определены приоритетные направления развития транспортного комплекса России.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Гладкий Ю. Н. Социально-экономическая география России. СПб. М.: Гардарики, 2012 [1][2]
- 2 «Россия в цифрах»: Крат. стат. сб./Госкомстат России.–М., 2014[11]
- 3 Морские порты России. 2015. № 4.
- 4 Экологическая безопасность транспортных потоков / под редакцией Дьякова А. Б., М.: Транспорт, 2014[12]
- 5 Экономическая и социальная география России / под ред. проф. Хрущева. М.: Крон-Пресс, 2017[3]
- 6 Яковлев А. С. Советские самолеты. М.: Наука, 2003.
- 7 Воронин В.В. «Экономическая география Российской Федерации, в 2 ч., ч 1, Самара: СГЭА; 2015[4]
- 8 «Экономическая и социальная география России»/Под ред. А.Т. Хрущева.–М.:МГУ, 2014[5]
- 9 Видяпин В.И. «Экономическая география России», М.: ИНФРА-М, 1999.
- 10 Кузьбожев Э.Н., Козьева И.А., Световцева М.Г. «Экономическая география и регионалистика». М.: ЮРАЙТ, 2013 г[13]
- 11 А. Ю. Скопин Экономическая география России: учебник для вузов – М.: Проспект, 2015[6]
- 12 Введение в экономическую географию и региональную экономику России: Учебное пособие/ Под ред. В. Г. Глушковой, А. А. Винокурова – М.: Владос-Пресс, 2008[7]
- 13 В. Е. Гребцова Экономическая и социальная география России: основы теории и практики: учебное пособие для вузов – Ростов н/Д.: Феникс, 2010[8]
- 14 География: Справочное пособие. – М: АСТ-ПРЕСС ШКОЛА, 2011[8]

- 15 Россия: Большая Российская энциклопедия/ М: Большая Российская энциклопедия, 2014[9]
- 16 Россия в цифрах: статистический сборник. – М.: Госкомстат России, 2003.
- 17 Россия: Энциклопедический справочник/ М: Дрофа, 2013.
- 18 Экономическая география России: учебник/ Под общ. ред. акад. В. И. Видяпина – М.: Инфра-М, 2015[10]
- 19 Экономическая география России: Учебное пособие/ Под ред. Т. Г. Морозовой – М.: ЮНИТИ, 2008[15]
- 20 Экономическая и социальная география мира: Учебник/ Н. В. Алисов, Б. С. Хореев - М.: Гардарики, 2011[8]
- 21 Аветикян А.А., Соловьева Н.П. Маркетинг и его роль в организации перевозочного процесса // Железнодорожный транспорт.-2010.-№8.-С.72-77[11]
- 22 Е.В. География: Учебник для студентов образовательных учреждений среднего профессионального образования. -М.: Издат. Центр «Академия», 2015.-480с.[14]
- 23 Давыдов Н. Транссиб, ТРАСЕКА и другие // Гудок.-2000.-12 февраля
- 24 Комаров А.В. Комплексная эксплуатация транспорта // Взаимодействие разных видов транспорта и контейнерные перевозки: Итоги науки и техники / ВИНТИ.-2009.-т.11.-С.206-250[12]
- 25 Макеев В.А. Методика расчета показателей интенсивности развития региональной транспортной системы // Экономика железных дорог.-2010.-№8.-С.73-83[13]
- 26 Транспортный комплекс России в 2000 году. Информационно аналитический сборник.- М.: Минтранс, 20016.-208с.[2]