МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ РФ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧЕРЕЖДЕНИЕ

ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

БАШКИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

БАШКИРССКАЯ АКАДЕМИЯ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Кафедра "Экономики Управления и Финансов"

КУРСОВАЯ РАБОТА

ПО МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ: "ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ"

Выполнил: студент ЭУП 01-09 Мисюков К. Н.

Научный руководитель: к.э.н., доц. Гималетдинова Э.Р.

Уфа 2010

Оглавление

Введение

Глава 1. Транспорт - третичный сектор экономики

1.1 Сухопутный транспорт

1.2 Водный и воздушный транспорт

1.3 Трубопроводный транспорт

Глава 2. Транспорт в современной экономике

2.1 Транспорт и экономический рост: проблемы взаимосвязи

Глава 3. Роль железнодорожного транспорта в экономике России

Заключение

Список использованной литературы

# Введение

Транспорт - важная составляющая часть мировой экономике, так как является материальным носителем между государствами. Специализация государств, их комплексное развитиеневозможны без системы транспорта, Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитываетсяпотребность в перевозках, масса равных материалов готовой продукции, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Важное значениетранспорт имеет и **в** решение социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой является важным преимуществом для размещения производственных сил и дает интеграционный эффект. При осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает перемещение товаров (грузов) и людей (пассажиров) между двумя или более странами, то есть в международных сообщениях. В зависимости от конкретных видов транспорта, используемыхв перевозках, различают морские, речные, воздушные, железнодорожные, автомобильные и трубопроводные сообщения. Это так называемые прямые международные сообщения, обслуживаемые одним видом транспорта

**Цели**: изучить транспортную систему в мировой экономике.

# Глава 1. Транспорт - третичный сектор экономики

Транспорт - особая сфера материального производства. В отличие от сельского хозяйства и промышленности он не создает в процессе производства новый продукт, не изменяет его свойства (физические, химические) и качество. Продукция транспорта - это перемещение в пространстве грузов и людей, изменение их местонахождения. Поэтому показателями работы транспорта являются соответственно грузооборот в тонно-километрах (т-км) и пассажирооборот в пассажиро-километрах (пассажиро-км), представляющих собой произведение объема перевозок (в т или пасс.) на расстояние (в км). Сумма тонно-километров и пассажиро-километров называется приведенными тонно-километрами.

Основные виды современного транспорта - железнодорожный, водный (морской и речной), автомобильный, воздушный и трубопроводный. Вместе они образуют единую транспортную систему мира.

Оценку уровня развития транспортной системы по видам путей сообщения производят с помощью показателей длины (протяженности) и густоту транспортной сети (определяется как отношение длины путей к единице площади территории или к определенному количеству жителей); доли того или иного вида транспорта (в %). Быстрее всех в последнее время развивался автомобильный, трубопроводный и воздушный транспорт. Возросло значение морского транспорта. Почти во всех развитых странах мира ухудшились позиции железнодорожного транспорта.

Подавляющая часть всех транспортных средств и путей сообщения сосредоточена в развитых странах. На них приходится значительная доля грузооборота и пассажирооборота мирового транспорта. Развивающиеся страны гораздо хуже, чем развитые, обеспечены транспортом.

Среди региональных транспортных систем особо выделяются система Северной Америки, лидирующая в мире по общей протяженности путей сообщения (около 30% мировой транспортной сети). Всех других регионов по густоте сети и частоте движения. Единая система стран СНГ (10% мировой транспортной сети), занимающая первое место по общему объему грузооборота.

В остальных регионах мира - в развивающихся странах Африки, Азии и Латинской Америки транспортные системы в стадии формирования, еще велика роль гужевого транспорта, некоторые виды современного транспорта развиты слабо либо вообще отсутствуют (железные дороги, трубопроводный транспорт и др.).

В целом в мире происходит качественное изменение транспортной сети:

растет протяженность электрифицированных железных дорог, автомагистралей с твердым покрытием, сети трубопроводов большего диаметра. Другое проявление повышения качества транспортной сети - дублирование транспортных коммуникаций мирового значения: прокладка нефтепроводов, автомагистралей параллельно каналам, другим путям сообщения (например, созданы нефтепроводы параллельно Суэцкому и Панамскому каналам, Транспиренейская автомагистраль вдоль Гибралтарского пролива и др.); формирование контейнерной системы перевозок грузов (в контейнерах перевозится около 40% генеральных грузов), трансконтинентальных контейнерных "мостов", представляющих собой комбинацию морского транспорта с маршрутными железнодорожными составами и автопоездами контейнеровозами. (Транссибирский, Япония - Восточное побережье США, Трансамериканский, Западная Европа - Ближний и Средний Восток); создание транспортных коридоров (полимагистралей) для перевозок грузов через территорию нескольких государств (например, в Европе выделено девять, в России - два транспортных коридора: Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород, Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва - Киев - Одесса с продолжением до Новороссийска и до Астрахани). [2]

# 1.1 Сухопутный транспорт

Важнейшими видами сухопутного транспорта являются железнодорожный, автомобильный и трубопроводный.

**Железнодорожный транспорт** занимает второе место по грузообороту (после морского) и по пассажирообороту (после автомобильного). По общей длине сети дорог (около 1,2 млн. км) он уступает не только автомобильному, но и воздушному транспорту. Главная функция железнодорожного транспорта - перевозка массовых промышленных и сельскохозяйственных грузов (уголь, сталь, зерно и др.) на большие расстояния. Отличительная особенность - регулярность движения независимо от погоды и времени года.

Велики различия в уровне развития железнодорожного транспорта (протяженность, густота сети, степень электрификации железных дорог и др.) по регионам и странам мира. В целом в мире идет сокращение протяженности сети железных дорог, особенно в развитых странах. Новое их сооружение ведется лишь в отдельных, большей частью развивающихся, странах (Россия, КНР и др.)

По протяженности сети железных дорог, ведущие позиции в мире занимают крупнейшие (по размерам территории) страны: США (176 тыс. км), Россия (87,5), Канада (85), Индия, КНР, ФРГ, Австралия, Аргентина, Франция, Бразилия. На долю этих стран приходится более половины общей длины железных дорог мира. Страны Северной Америки и Западной Европы перенасыщены железными дорогами, а некоторые страны Африки и Азии их вообще не имеют. По густоте железных дорог лидируют европейские страны (плотность их в Бельгии составляет 133 км на 1 тыс. кв.км). Густота железнодорожной сети в среднем по странам Африки составляет всего 2,7 км на 1 тыс. кв.км. По уровню электрификации железных дорог также опережают всех европейские страны (в Швейцарии электрифицировано около 100% железных дорог, в Швеции - 65%, в Италии, Австрии и Испании - более 50%, в России - 43%) [3].

В отдельных регионах и странах мира железные дороги имеют разную колею. В странах СНГ колея более широкая, чем в странах Восточной и Западной Европы, Северной Америки, Азии. Не соответствует западно - европейской колея некоторых других государств (например, Финляндии, государств Пиренейского полуострова). В целом на западноевропейскую колею приходится до 3/4 протяженности дорог мира.

По грузообороту лидирующие позиции в мире занимают США, КНР и Россия, по пассажирообороту - Япония (395 млрд пассажиро-км), КНР (354), Индия (320), Россия (192), ФРГ (60 млрд пассажиро-км) [3].

В ряде развитых стран (США, Япония, ФРГ, Франция и др.) созданы сверхскоростные (скоростью более 200 км/ч) железные дороги. Железные дороги стран СНГ, зарубежной Европы, Северной Америки в рамках своих регионов соединены в единую транспортную систему, т.е. образуют общерегиональные системы железных дорог.

**Автомобильный транспорт** играет ведущую роль в перевозках пассажиров (обеспечивает 80% мирового пассажирооборота), а также грузов на короткие и средние расстояния. Среди других видов транспорта он лидирует и по протяженности сети дорог (24 млн. км, или 70% мировой транспортной сети).

Большая часть автомобильного парка и сети шоссейных дорог сосредоточена в развитых странах. При общем количестве автомобилей в мире, превышающем 650 млн., около 80% их сконцентрировано в странах Северной Америки (примерно 250 млн. машин, из которых 200 млн. в США), Западной Европы (более 200 млн. машин) и Японии (свыше 50 млн.).

Наиболее развитую сеть автодорог имеют США (1/4 всей протяженности), Китай, Япония, Индия, Россия, европейские страны. Последние по плотности автодорог превосходят страны всех регионов мира. По грузообороту автомобильного транспорта первое место занимают США.

В отдельных странах и регионах мира (СНГ, зарубежная Европа, Северная Америка) автомагистрали образуют единые транспортные системы (государственные, межгосударственные). [5]

# 1.2 Водный и воздушный транспорт

**Морской транспорт** имеет первостепенное значение для осуществления внешнеэкономических (межгосударственных, межконтинентальных) связей. Он обеспечивает более 3/4 всех международных перевозок. В их составе особенно велика доля массовых грузов (нефть, нефтепродукты, руды, уголь, зерно и др.).

Наряду с межконтинентальными, межгосударственными перевозками, морской транспорт осуществляет в больших размерах перевозки грузов большим и малым каботажем в пределах своей страны. Большой каботаж - это плавание судов между портами разных морских бассейнов (например, Владивосток - *Новороссийск, Новороссийск*-*Архангельск); мальм каботаж - перевозки между* портами одного моря (Новороссийск - Туапсе). По грузообороту (29 трлн т-км) и производительности труда морской транспорт существенно превосходит другие виды транспорта. Себестоимость перевозок грузов морским путем самая низкая на транспорте. Наиболее эффективно использование морского транспорта при транспортировке грузов на большие расстояния. Морские перевозки во внутренних сообщениях (малый каботаж) менее эффективны.

Для осуществления перевозок морской транспорт имеет сложное многоотраслевое хозяйство: флот, морские порты, судоремонтные заводы и др.

Морские перевозки обслуживает несколько десятков тыс. судов, общим тоннажем 500 млн. брутто-регистровых тонн (бр-рег т).

Самые большие флоты имеют Панама (72 млн. бр-рег т), Либерия (60), Греция (30), Кипр (25), Багамские острова (государство в Вест-Индии) и Япония (по 20), КНР (17), Россия (15), Норвегия (15), США (13 млн. бр-рег т). Однако мировое лидерство Панамы, Либерии, Кипра и Багамских островов весьма условно, так как значительная доля их флотов является собственностью США и западноевропейских стран (в том числе Франции, Великобритании, ФРГ), использующих политику "удобного" флага для уклонения от высоких налогов.

Примерно 40% всего флота мира - танкеры, осуществляющие международные перевозки нефти и нефтепродуктов. Главные направления морских перевозок нефти - из района Карибского моря в США и Западную Европу, из стран Ближнего Востока в Западную Европу, США и Японию.

Среди океанических бассейнов первое место по объему морских грузоперевозок занимает Атлантический океан, по побережью которого расположены крупнейшие морские порты мира: Роттердам (Нидерланды), Антверпен (Бельгия), Гамбург (ФРГ), Лондон (Великобритания), Марсель (Франция), Генуя (Италия), Новый Орлеан, Нью-Йорк, Филадельфия (все США). Много крупных портов и на берегах Тихого (Кобе, Тиба, Иокогама, Нагоя - Япония, Шанхай - КНР, Пусан - Республика Корея, Сидней - Австралия, Ванкувер - Канада и др.) и Индийского (Карачи - Пакистан, Бомбей и Калькутта - Индия, Коломбо - Шри-Ланка и др.) океанов. Наряду с универсальными есть порты, специализированные по вывозу нефти (например, в Персидском заливе Рас-Таннура - Саудовская Аравия, Мина-Эль-Ахмади - Кувейт и о. Харк - Иран; Амуай и Ла-Салина в Венесуэле), руды (Тубаран в Бразилии), угля (Ричардс-Бей в ЮАР), зерна, лесоматериалов и других грузов. [8]

На географию морских перевозок большое влияние оказывают морские каналы. Международное значение имеют Суэцкий и Панамский каналы.

**Речной транспорт.** Положительными особенностями этого вида транспорта являются высокая провозная способность (на глубоководных реках), сравнительно невысокие себестоимость перевозок и затраты на организацию судоходства. Развитие и география речного транспорта во многом определяются природными условиями. В этом отношении большими возможностями для организации речного судоходства располагают многие страны Северной и Латинской Америки, Европы и Азии.

В Европе сеть транспортных путей образуют реки Сена, Рейн с притоками, Эльба, Одра, Висла, Дунай, Днепр, Волга, Дон и др.; в Азии - Ганг, Инд, Бравад, Янцзы, Обь с Иртышем, Енисей с Ангарой, Лена, Амур и др.; в Северной Америке - Миссисипи с притоками, Св. Лаврентия, Макензи и др.; в Латинской Америке - Амазонка и Парана; в Африке - Конго, Нигер, Нил; в Австралии - Муррей с притоком Дарлинг.

Общая протяженность судоходных рек и каналов мира составляет 550 тыс. км, из которых почти половина приходится на Россию и Китай (более 100 тыс. км в каждой), США (более 40) и Бразилию (30 тыс. км). По общему грузообороту

внутренних водных путей первое место занимают США, второе - Китай, третье - Россия, далее следуют ФРГ, Канада и Нидерланды.

**Воздушный транспорт,** скоростной, но дорогостоящий, имеет наибольшее значение в международных пассажирских перевозках для осуществления связей с отдаленными и труднодоступными районами мира. Инфраструктура воздушного транспорта представлена сетью аэропортов международного и местного значения. Аэропорты обеспечивают управление полетами, прием пассажиров, организацию их обслуживания и т.д. В международных воздушных сообщениях участвует свыше 1 тыс. аэропортов. Самые большие аэропорты мира (от 30 до 70 млн пассажиров в год) находятся в США (Чикаго, Атланта, Даллас, Лос-Анджелес) джелес), Великобритании (Лондон), Японии (Токио). Франции (Париж), ФРГ (Франкфурт-на-Майне). Эти же страны, вместе с Австралией, Китаем, Россией Канадой и Нидерландами образуют десятку ведущих воздушных держав (по пассажирообороту) мира [1]. Воздушный транспорт в основном осуществляет пассажирские перевозки. Число авиапассажиров достигло 1,3 млрд. человек в год. Грузовые авиаперевозки, смотря на быстрый рост, в общем объеме грузооборота всех видов транспорта занимают незначительный удельный вес (доли процента).

# 1.3 Трубопроводный транспорт

**Трубопроводный транспорт -** один из наиболее динамично развивающихся видов транспорта. Пожалуй, его главным отличием от других видов транспорта является тот факт, что в процессе транспортировки товара перемещается сам товар, но не транспортное средство (во многом это обусловлено физическими свойствами транспортируемого товара - нефти, газа, др.). Это отличие является причиной ряда особенностей, которые рассмотрены ниже.

Создание широкой сети трубопроводов позволило более эффективно перемещать природный газ, нефть и нефтепродукты на большие расстояния без промежуточных процессов их перегрузки, что имеет место на других видах транспорта. Отсюда возникает важная особенность трубопроводного транспорта - непрерывность его функционирования.

В целом трубопроводный транспорт все больше специализируется на перемещении отдельных видов продукции: жидких (от нефти и нефтепродуктов до молока), газообразных (природный и попутный газы, аммиак, этан, этилен и др.), твердых (уголь, зерно и др.). Они перемещаются на разные расстояния - от нескольких километров до нескольких тысяч километров. Конечные пункты поставок разные: нефти - нефтеперерабатывающие заводы; природного газа, аммиака, этана, этилена - химические предприятия; угля и мазута - чаще всего электростанции. У других видов продукции - массовые потребители (природный газ для коммунального и, особенно, бытового потребления, нефтепродукты - это бензин, керосин и т.д.). Поэтому помимо магистральных трубопроводов имеется и разветвленная разводящая сеть трубопроводов.

Достоинство трубопроводного транспорта - возможность прокладки его магистралей в условиях разного рельефа местности, через большие водные пространства, в том числе моря, в условиях вечной мерзлоты. Этот вид транспорта может функционировать в любых климатических и погодных условиях, потери при транспортировке минимальны.

Однако создание газо и нефтепроводов приводит к определенным экологическим проблемам (разрыв труб и выброс нефти и газа, нарушение естественного покрова при прокладке труб, в северных районах при наземных трассах трубопроводов - помехи для миграции животных).

Нельзя не упомянуть и проблемы дороговизны строительства и ремонта. Кроме того для обеспечения начала работы нового трубопровода необходимо заполнить трубопровод перекачиваемым продуктом, а для поддержания необходимого давления по всей длине трубопровода необходимы, через определенные расстояния, в зависимости от рельефа трассы дожимные насосные станции, что также требует значительных средств. Еще одной отличительной чертой трубопроводного транспорта является его большая протяженность. Суммарная протяженность только магистральных нефте - и газопроводов в мире приближается к 2 млн. км, т.е. почти вдвое превышает длину железных дорог и в отличие от последних продолжает увеличиваться. Трубопроводы, в особенности магистральные, с большой пропускной способностью, пролегают в основном по трассе месторождение - переработка - потребитель, которая может быть растянута на многие километры по территориям нескольких стран. За право обладания (отсюда - за получение транзитных пошлин) на своей территории международным трубопроводом идут подчас длительные экономические споры, нередко перерастающие в региональные дипломатические или военные конфликты [3]

# Глава 2. Транспорт в современной экономике

Транспорт в современной инновационной экономике является важнейшим фактором экономического роста, как условие реализации конкурентных преимуществ, а главным образом, как активный фактор конкурентоспособности товаров и организаций на рынке, формирования качества жизни людей, развития национальной экономики.

В современной экономике транспорт является важнейшим инструментом интеграционных процессов:

* он участвует в структурировании рыночной экономики,
* формирует экономическое пространство;
* развивает мировую торговлю;
* открывает путь к глобализации инновационного производства;

стимулирует организации различных форм собственности участвовать в мировом рынке путем расширения доступа к основным рынкам товаров и услуг;

обеспечивает рост занятости населения (например, только в авиационной индустрии он обеспечивает около 29 млн. рабочих мест).

повышает конкурентоспособность продуктов и организаций на рынках товаров и услуг в различных точках мира.

продуцирует внедрение инновационных технологий.

способствует привлечению инвестиций в различные страны и регионы и диверсификации экономики.

формирует систему качества жизни населения. [8]

# 2.1 Транспорт и экономический рост: проблемы взаимосвязи

Все факторы экономического роста принято разделять на основные, или фундаментальные, и специфические, или взаимодополняемые факторы (условия) экономического роста.

К фундаментальным факторам экономического роста относятся, такие как трудовые и природные ресурсов, физический капитал, а также технологии производства и управления. Среди специфических факторов экономического роста выделяют: информационные ресурсы, тип отраслевой структуры экономики, инвестиции в человеческий капитал, уровень развития производственной, в частности, транспортной инфраструктуры, региональные факторы, а также механизм межрегионального взаимодействия, имеющие принципиальное значение для стран со сложной территориальной структурой.

Связь экономического роста и транспорта как его фактора может рассматриваться в различных аспектах.

С одной стороны, экономический рост определяется наличием главных ресурсов (труда, капитала и технологий), а также их эффективными комбинациями, которые невозможно обеспечить без соответствующей мобильности, или межотраслевых перемещений.

С другой стороны, экономический рост определяется наличием развитой экспортной базы, конкурентоспособность которой определяется наличием условий для интенсивных межрегиональных (межстрановых) товарных потоков, в качестве которых выступают уровень развития и особенности размещения транспортной сети, издержки транспортировки и страхования грузов, уровень цен на услуги перевозчиков на автомобильном, железно - дорожном, водном и воздушном видах транспорта.

Следовательно, транспорт можно рассматривать в качестве общественного блага (потребление которого отличается свойствами неконкурентности и неисключаемости) с точки зрения создания условий конкурентоспособности экономических агентов, функционирующих на определенной территории. Те регионы, которые быстрее создают производственную, в том числе, транспортную инфраструктуру, получают устойчивые конкурентные преимущества, что реализуется в притоке инвестиций, более производительных факторов и условий производства, обеспечивающих региональный экономический рост.

Действует и обратная зависимость: рост общей производительности факторов производства является функцией от наличия и развитости объектов транспортной инфраструктуры, поскольку развитая транспортная инфраструктура позволяет предпринимателям легче адаптировать новые технологии и, следовательно, генерировать технический прогресс, а тем самым, и экономический рост.

Это позволяет рассматривать транспорт в качестве фактора, способствующего социально ориентированности экономического роста, ибо транспорт позволяет снизить региональную дифференциацию уровней социально-экономического развития. Развитая транспортная инфраструктура, равный доступ экономических агентов, а также различных (по уровню обеспеченности) групп населения к ее объектам приводят к выравниванию уровня получаемых доходов, сокращению издержек на единицу продукции, росту потребления услуг транспорта.

Инновационный тип экономического роста выдвигает новые требования к транспорту и основным параметрам его развития. Отметим следующие обстоятельства:

1. При сохранении главных функций транспортной системы (инструмент единства национальных товарных рынков и взаимосвязи регионов; фактор, создающий и организующий единое экономическое пространство; источник развития территориального разделения труда и реализации сравнительных конкурентных преимуществ; условие обеспечения безопасности страны; средство перемещения и роста подвижности населения, масштабы, направления и стратегия развития транспорта должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития страны в целом. Только при таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие.

Обеспечение опережающего развития транспортной системы по сравнению с другими экономическими подсистемами должно ознаменовать завершение этапа "отраслевого" развития транспорта, и переход к развитию транспорта как

универсального вида деятельности, что, в свою очередь должно стать краеугольным камнем новой транспортной политики, объектом которой выступает единая транспортная система.

2. Значительно возрастает системообразующая роль транспорта, проявляющаяся также в усилении взаимосвязи задач развития транспорта с приоритетами в области социально-экономических преобразований.

В условиях глобализации мировой экономики транспорт наряду с финансовой и информационной сферой выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов. Особая роль транспорта определяется тем, что благодаря транспорту структурируется рыночная экономика, формируется единое экономическое пространство.

Это предопределяет новые акценты в реструктуризации транспортной системы, упор на создание внутренних и внешних условий для эффективной интеграции национальной транспортной системы в мировую транспортную систему.

3. Проблема повышения конкурентоспособности товаров и услуг для экономики России - ключевая на современном этапе развития. В этой связи, поиск точек роста, своеобразных "очагов" конкурентоспособности, адекватных вызовам глобализации и закономерностям постиндустриального развития, находится в центре дискуссий о путях преодоления отставания российской экономики, механизмах ее модернизации, целях и приоритетах экономической политики государства, обеспечивающей долговременный и устойчивый экономический рост, повышение качества жизни населения.

Сегодня источники положительной динамики экономического роста отыскиваются не столько на стороне традиционных, "естественных" условий производства, связанных, например, с наличием ресурсов, а на стороне целенаправленно формируемых, приобретаемых конкурентных преимуществ.

Применительно к России речь может идти об использовании ее транзитного потенциала, связанного с особым географическим положением страны как естественного транспортного коридора, соединяющего Европейский, Азиатско-Тихоокеанский регионы и Американский континент.

Сказанное позволяет сделать вывод о том, транспорт должен рассматриваться не только как важнейший фактор экономического роста нового, постиндустриального, типа, условие реализации конкурентных преимуществ, но и, главным образом, как активный фактор формирования конкурентоспособности товаров и услуг, в целом, национальной экономики.

4. Наметившаяся за последнее время открытость национального транспортного рынка предъявляет новые требования к уровню конкурентоспособности транспорта. Со всей очевидностью обнаруживаются ограничения, связанные с неразвитостью единой транспортной системы, рассогласованиями в налоговой, тарифной, инвестиционной политике, что, по сути, свидетельствует об отсутствии единой транспортной политики, эффективных механизмов ее формирования и реализации.

5. Среди современных вызовов, на которые должна ответить национальная транспортная система, особое место занимает пространственная мобильность населения, которая пока не адекватна не только требованиям инновационного типа экономического роста, но и потребностям рыночной экономики. Исследования показывают, что, в целом, мобильность населения в России существенно ниже, чем в странах с развитой рыночной экономикой. Согласно оценкам, до 1/3 регионов находятся в так называемой ловушке бедности, население этих регионов не имеет экономических возможностей покинуть эти регионы, что, в частности, может служить объяснением того, почему в России не наблюдается сближения регионов по уровню доходов. Добавим, что в России насчитывается несколько десятков тысяч населенных пунктов, имеющих лишь сезонную связь с "большими дорогами".

Глобализация современной экономики предъявляет новые требования к формированию конкурентоспособности национальных систем. [6]

# Глава 3. Роль железнодорожного транспорта в экономике России

Железнодорожный транспорт - ведущий в транспортной системе России. "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 (в отличие от речного и морского транспорта)". Так же это обусловлено географическими особенностями нашей страны. Протяженность железных дорог в России (87 тыс. км.) меньше чем в США и Канаде, но работа, выполняемая ими, больше, нежели в других странах мира, поэтому необходимо уделять особое внимание состоянию и качеству железнодорожных линий. "Главная задача железных дорог России - обеспечить надежную транспортную связь европейской части страны с её восточными районами. Нужно отметить, что важнейшие транспортные линии перегружены.

Средняя скорость движение на железных дорогах около ЗОкм/ч и постоянно снижается. Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог расположена в европейской части Российской Федерации". Известно, что железные дороги РФ, располагая 11-12% общей протяженности железных дорог мира, выполняют более 50% грузооборота железных дорог. "Железные дороги обслуживают 1,2 млн. работников, магистральные пути составляют 87 тыс. км (из 158 тыс. км) - 19 региональных железных дорог, которые относятся к федеральной собственности. Железные дороги перевозят ежегодно около 1 млрд. т груза и 120 тыс. контейнеров, что составляет 30% грузооборота страны. Однако в целом развитие железных дорог и улучшение экономических показателей их деятельности стали явно отставать от потребностей народного хозяйства. Несмотря на это, железные дороги остаются наиболее экономичным видом транспорта (в отличии от воздушного и автомобильного транспорта), уступая по уровню себестоимости перевозок лишь трубопроводному и морскому транспорту".Преимуществом железнодорожного транспорта является независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного транспорта).

"Эффективность железнодорожного транспорта становится ещё более очевидной, если учесть такие его преимущества, как высокие скорости подвижного вагонопотока, универсальность, способность осваивать грузопотоки практически любой мощности (до 75-80 млн. т. в год в одном направление), во много раз меньше чем у других видов транспорта. Среди существующих показателей наиболее точно характеризуют уровень мобильности железнодорожного транспорта следующие: удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках за определенный период времени, соблюдение сроков доставки грузов, оборот вагона, участковая и техническая скорость, коэффициент участковой скорости, средний простой вагона под одной грузовой операцией.

В пассажирских перевозках наиболее важны такие показатели, как соблюдение графика и расписания движения, выполнение плана пассажирских перевозок". Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в экономике России. Доля железнодорожных перевозок в общем грузообороте превышает 80%, значение железных дорог особенно велико при перевозках грузов на дальние расстояния. Для большинства отправителей массовых грузов (таких как уголь, руды, лесные грузы, строительные материалы и др.) перевозка по железной дороге является единственной альтернативой.

Несмотря на то, что по многим показателям (таким как грузооборот, интенсивность движения и т.п.) российские железные дороги не уступают или даже опережают железные дороги других стран, сектор нуждается в реформировании. "Основными проблемами системы железных дорог являются неэффективная система регулирования, отсутствие конкуренции, высокий износ инфраструктуры и подвижного состава и отсутствие достаточного объема инвестиций, а также высокие социальные расходы. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте в целом следует концепции, принятой Европейским союзом: разделение инфраструктуры и перевозок, при этом инфраструктуры остается государственной монополией. Однако проблемы и структура российского железнодорожного транспорта значительно отличаются от европейских. Основными целями в развитии конкуренции в сфере перевозок в Европе (в отличие от России) является сокращение субсидий, создание равных условий для компаний из разных стран ЕС и развитие общеевропейского рынка железнодорожных перевозок. Кроме того, если в Европе существует острая конкуренция железнодорожного и автомобильного транспорта и потому фактически нельзя говорить о железнодорожном транспорте в Европе как естественной монополии, то в России интермодальная конкуренция практически отсутствует. Программа структурной реформы предусматривает развитие конкуренции только в сфере перевозок и смежных отраслях. Это означает, что в результате реформы монополия в железнодорожном транспорте, по сути, сохранится (издержки инфраструктуры составляют около 80% всех издержек). Железнодорожная отрасль, по разным оценкам, обладает от 4% до 15% всех основных средств производства в российской экономике, в ней заняты 1,2 миллиона человек. Железнодорожный транспорт является в целом прибыльным, хотя пассажирские перевозки (и особенно пригородные) являются убыточными. Убытки от пассажирских перевозок покрываются за счет доходов от грузовых операций. Основные потребители услуг железных дорог - производители массовых грузов (угля, строительных материалов, черных и цветных металлов и др.).

Их спрос на услуги железнодорожного транспорта имеет низкую эластичность, а среднее расстояние перевозки этих грузов так велико, что грузоотправители фактически не имеют другой альтернативы: автомобильный транспорт оказывается слишком дорогим при перевозках на такие расстояния, а водный транспорт может конкурировать с железнодорожным только на некоторых маршрутах и только в период навигации".

Сегодня отрасль переживает инвестиционный кризис. Хотя объем инвестиций в последние несколько лет составил около 100 миллиардов рублей в год, износ подвижного состава и инфраструктуры продолжает расти.

Подвижной состав не только изношен, но и технически устарел. Железнодорожный транспорт нуждается не только в "омоложении" основных средств, но в приобретении технически современных и более совершенных подвижного состава и путевого оборудования. Проблемы железнодорожного транспорта Железные дороги являются ведущим звеном транспортной системы России, важнейшим элементом производственной инфраструктуры. Но, к сожалению, приток инвестиции в данный вид транспорта заметно уменьшился, особенно в 1998-2002гг., когда они сократились более чем в 4 раза. Результатом снижения объема инвестиций стал рост физического и морального износа основных производственных фондов отрасли, который по состоянию на 1 января 2004г. превысил 5 6%.

"Приток инвестиций в железнодорожный транспорт необходим для решения важнейших задач, среди которых необходимо особо выделить:

замещение выбывающих и изношенных основных производственных фондов;

улучшение качества транспортного обслуживания, расширение сервисных услуг;

повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта;

увеличение эффективности работы транспорта за счет внедрения ресурсосберегающих технологий и совершенствования эксплуатационной работы дорог.

повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на международном и внутреннем рынке транспортных услуг;

развитие телекоммуникаций, информатизации и связи для создания единого информационного пространства.

Базируясь на выводах отраслевой науки и независимых компаний, имеющих многолетний опыт работы на международных рынках, можно утверждать, что только для возобновления основных фондов нужны инвестиции на предстоящие пять лет в размере не менее ИЗО млрд. рублей или около 225млрд. Рублей ежегодно".

"До последнего времени основным источником инвестиций в отрасль оставались собственные средства предприятий федерального железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт оставался сферой деятельности мало привлекательной для инвесторов. Начавшаяся структурная реформа должна в корне изменить существующую ситуацию в лучшую сторону. В МПС России при формировании инвестиционных программ вводится обязательный принцип конкурсности распределения ограниченных инвестиционных ресурсов. Повышенное внимание уделяется обеспечению закупок материальных ресурсов и технических средств, необходимых для выполнения инвестиционных программ, через механизм тендеров и конкурсных торгов".

Вместе с тем, уже сейчас ошибочно полагать, что только за счет внутренних резервов железнодорожного транспорта можно обеспечить его эффективное развитие, решить накопившиеся за десятилетие проблемы. Также к основные проблемам отрасли, требующих системного решения, относятся:

1. Физическое и моральное старение технических средств. Средний износ основных фондов магистрального железнодорожного транспорта составляет 59%, а по тепловозам и грузовым вагонам - более 80%.
2. Критический уровень заполнения пропускных способностей на ряде важнейших участков. Протяженность "узких мест" по пропускной способности уже составляет около 8 тыс. км, а это почти 30% основных

3) зона напряженных направлений сети железных дорог.

4) Крайне низких уровень транспортного обеспечения целого ряда регионов и отсутствие транспортной доступности перспективных месторождений и точек экономического роста, прежде всего в восточных и северных районах страны. А семь субъектов РФ не имеют железных дорог вообще.

Хотелось бы также остановиться на территориальных диспропорциях в развитии железнодорожного транспорта. С одной стороны, четверть железных дорог в центральных регионах страны и крупных городах работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки. А с другой - семь субъектов федерации (Республики Алтай и Тыва, Ненецкий и Корякский автономные округа, Магаданская область, Чукотка и Камчатка) вообще не имеют рельсовых путей. А еще в десяти железнодорожная сеть недостаточно развита. При этом многие крупнейшие месторождения полезных ископаемых осваиваются из-за отсутствия железнодорожного сообщения.

5) Существенное отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира из-за низкого уровня инвестиций в железнодорожный транспорт последние два десятка лет.

6) Не полностью реализованы возможности взаимодействия железнодорожного транспорта с отечественным транспортным машиностроением, приборостроением и связью.

Отсутствует необходимая комплексность в координации развития с другими видами транспорта. "Кроме того, к проблемным вопросам относится соотношение действующего железнодорожного законодательства с законодательством о техническом регулировании. Закрепленная федеральным законом о железнодорожном транспорте в Российской Федерации компетенция федеральных органов исполнительной власти по изданию нормативно-технических актов вступает в противоречие с федеральным законом о техническом регулировании. Требует ревизии перечень прав, обязанностей и ответственности перевозчика, владельца инфраструктуры, пассажира, грузоотправителя, отправителя, грузополучателя, получателя и других физических и

юридических лиц, участвующих в организации и осуществлении перевозки, оказании услуг инфраструктуры и иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования".

Недостаточные темпы развития железнодорожного транспорта, в свою очередь, сдерживает развитие ряда других отраслей. В частности, недостаточная разветвленность сети железных дорог и слишком медленное обновление железнодорожного транспорта существенно сдерживает развитие лесной отрасли России.70% [6] процентов лесных запасов страны не могут в настоящее время быть освоены из-за инфраструктурных ограничений. Тем не менее, правительство принимает меры и разрабатывает эффективные программы для развития железнодорожного транспорта. В следующей главе мы подробнее рассмотрим те "сдвиги", что уже произошли в этой отрасли. Перспективы развития железнодорожного транспорта.

Несмотря на то, что нерешенным остается большое количество задач, в сфере железнодорожного транспорта достигнуто и немало успехов. К концу 2007 года имелись следующие показатели; "Грузооборот был увеличен на 4,3%, что соответствует динамике промышленного роста в стране. Достигнут прирост пассажирооборота на 3,8%, а это важнейший индикатор роста социального уровня населения. Услугами железнодорожного транспорта воспользовались 1 млрд. млн. пассажиров". "Данный уровень транспортного обслуживания экономики позволил обеспечить динамичный рост валового внутреннего продукта (а он вырос на 6,8%). При этом Российские железные дороги обеспечили 74% прироста грузооборота в транспортной системе страны". "Следует подчеркнуть, что наряду с традиционными массовыми грузами обеспечивается ускоренный рост контейнерных перевозок, прежде всего в межгосударственном сообщении. Так, экспортные перевозки грузов в контейнерах с начала года возросли на 10,9%, в том числе готовых изделий из металлов - почти на 45%, химикатов - более чем на 30%. Это свидетельствует о создании Российскими железными дорогами условий, соответствующих поставленным Правительством задачам по стимулированию отечественных производителей к наращиванию несырьевого экспорта. А это - одна из задач экономической стратегии государства".

Проведена огромная работа по увеличению эффективности использования. Прежде всего, обеспечено повышение производительности труда на 7,5%. (В целом по экономике страны прирост производительности труда составил 6,2%.)

Важнейший индикатор хода реформ - это повышение безопасности перевозок. В текущем году достигнуто снижение количества случаев нарушения безопасности поездов в расчете на 1 млрд. выполненной тоннокилометровой работы почти на 9%.

Крайне важно, что растущий спрос на перевозки удовлетворяется с повышением их качества. Последовательно ускоряется доставка "грузов, при этом уровень доставки "точно в срок" превышает 90%, а по ряду грузов составляет 95 и более процентов, что соответствует мировым стандартам качества.

Удалось значительно увеличить объемы закупок и модернизации подвижного состава, необходимого для удовлетворения растущего спроса на перевозки. Более чем в полтора раза до 278 единиц, возросли закупки локомотивов, на 13% - пассажирских вагонов, более чем на 71% - грз'зовых. Значительно увеличены и объемы модернизации подвижного состава. Проводимая в последние годы техническая политика и внедрение инновационных технологий позволили существенно улучшить технические и эксплуатационные показатели работы железных дорог страны. На долю железных дорог приходится 84% грузовых и 46% пассажирских перевозок.

# Заключение

В данной работе изучена транспортная система мира. Выявлены особенности транспорта, его положительные и отрицательные стороны, рассматривались тенденции и проблемы развития транспортной системы, ведь транспорт является важным связующим звеном в мировой экономике, без которого невозможно нормальное функционирование ни одного государства.

Стабилизация экономики и ее подъем невозможны без решения основных проблем транспортного комплекса. В первую очередь требуют решения вопросы увеличения инвестиций в эту отрасль, привлечения иностранного капитала, налаживания работы поставщиков транспортного комплекса – транспортного машиностроения, электротехнической и электронной промышленности, приборостроения, стройиндустрии и др. В самом транспортном комплексе необходима более тесная координация работы всех. видов транспорта между собой и с отраслями народного хозяйства.

Современная транспортная мировая система тесно связана не только с экономической ситуацией в мире, но и с природными катаклизмами. Так, в апреле 2010 года в связи с извержением вулкана в Исландии произошло блокирование воздушного транспорта, что дало возможность быстрому развитию сухопутного и железнодорожного транспорта. По прогнозам учёных извержение вулкана может продлится от 4 до 60 лет, тем самым движение воздушного транспорта полностью прекратиться и произойдёт широкомасштабное развитие железнодорожного и сухопутного транспорта.

# Список использованной литературы

1. Габдуллин А. Трубопроводный транспорт, его особенности и перспективы. 2006.
2. Ефимова Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве. Анкил - М:, 2007
3. Желтиков В.П. Экономическая география. Феникс-М, 2004
4. Менеджмент транспортного процесса: Учеб, пособие. / Сост.Л.Н. Клепцова, КузГТУ. - Кемерово, 2001.434с.
5. Марговенко А.Г. "Дороги царей" (рус.) // Журнал "Урал", 2004. - №10.
6. Дунаев Н.В. Транспорт в современной экономике // Транспортная безопасность и технологии, 2008. - №1
7. Липец Ю. Г, Пуляркин В.В. География мирового хозяйства. СПб: Алетейя, 2000.
8. Троицкая Н.А. Единая транспортная система. Учебник для студентов учреждений сред. Проф. образования. Издательский центр "Академия" - М:, 2003.
9. Шишкина Л.Н. Транспортная система России - М:, 2003.
10. Газета "Транспорт России" №37, 2007.
11. Журнал "Экономист" №7, 2007