Федеральное государственное образовательное учреждение

Высшего профессионального образования

Сибирский Государственный Аэрокосмический Университет

В г. Зеленогорске

Реферат

дисциплина: Экономика отрасли

тема: Анализ состояния транспортного комплекса Красноярского края

Зеленогорск 2010

**Введение**

Актуальность: Роль транспорта велика. Благодаря ему производится рациональное размещение производительных сил, происходит разработка и освоение новых территорий, совершенствование разделения труда не только между регионами РФ, но и в мировом хозяйстве. Успешное развитие Красноярского края требует хорошо организованную и развитую транспортную систему. Поэтому данная тема актуальна.

Цель: Сделать анализ состояния транспортного комплекса Красноярского края.

Задачи:

1. Рассмотреть структура транспортного комплекса Красноярского края.
2. Исследовать проблемы и перспективы развития транспортного комплекса Красноярского края.
3. Сделать выводы.
4. **Структура транспортного комплекса**

Красноярский край по показателю стоимости основных фондов транспорта и связи в расчете на одного жителя занимает 39-е место в России.

Значительно лучше обеспечена транспортом южная часть края, намного хуже – северная. Показатели плотности железнодорожных и автомобильных путей общего пользования самые низкие в Сибири. Показатель удельного веса автомобильных дорог с твердым покрытием (94,4%) относительно высок, однако они в основном расположены в центральной и южной частях края.

Транспортная сеть Красноярского Севера представлена морским и речным транспортом, а также воздушным и автомобильным. Небольшая железнодорожная линия связывает только города Дудинку и Норильск.

Показатель доходов от услуг связи населения в расчете на одного жителя в 1996 г. в Красноярском крае был на 22% выше средней по России величины (в Сибири впереди только Тюменская область). При этом обеспеченность телефонами одна из самых низких в Сибири.

Транспортная освоенность территории Хакасии довольно высокая. В республике действуют все основные виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, речной, авиационный. Плотность железнодорожных путей общего пользования в два раза превышает среднероссийский уровень.

Транспортный комплекс края представлен всеми видами транспорта — железнодорожным, трубопроводным, воздушным, внутренним водным и автомобильным. Особую роль краю в функционировании транспортной системы придает его уникальное расположение на пересечении железнодорожных, воздушных и автомобильных магистралей.

Транспортные межрайонные грузоперевозки осуществляются автомобильным транспортом - 3%, на севере морским - 90%, в южных районах в основном по железным дорогам - 90%. Во внутрирайонных связях преобладают автомобильный транспорт - 50%, железнодорожный - 30% и водный - 20%. В труднодоступных северных районах с неразвитой транспортной инфраструктурой используется авиация и сохраняется традиционный вид транспорта - оленьи упряжки.

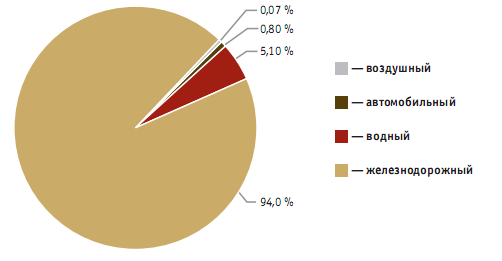


Рис. 1 Структура грузоперевозок

Основные порты - Дудинка, Игарка, Диксон, Хатанга, аэропорты - Красноярск, Ачинск, Енисейск, Норильск, Хатанга. Через Ачинск и Красноярск проходит магистральный нефтепровод.

**1.1 Железнодорожный транспорт**

Доминирующее положение в транспортной системе Красноярского края занимает железнодорожный транспорт. На его долю приходится 94 % всего грузооборота края. С запада на восток край пересекают Транссибирская и Южно-Сибирская магистрали.

Край (центральная часть) имеет железнодорожное сообщение с регионами Российской Федерации; г. Норильск имеет железнодорожное сообщение с морским портом Дудинка. Эксплуатационная длина Красноярской железной дороги составляет 3,2 тыс. километров.

Основной объем перевозок по Красноярской железной дороге составляют: каменный уголь — 49,1 %, нефть и нефтепродукты — 15,5 %, руда железная и марганцевая — 6,3 %, лом черных металлов — 1,0 %, черные металлы — 0,2 %, химические и минеральные удобрения — 0,1 %, цемент — 0,8 %, лесные грузы — 7,9 %, зерно и продукты перемола — 0,5 %, другие грузы — 18,6 %.

Управление железнодорожным транспортом осуществляется Министерством путей сообщения (МПС России), которое утверждает графики движения поездов и железнодорожные тарифы.

Железные дороги общего пользования характеризуются повышенным уровнем электрификации и автоматизации (электрифицировано 45%, в России – 37%).

Столица Хакасии – Абакан имеет железнодорожный выход в западном, северном и восточном направлении, через нее проходит маршрут автомобильных и авиационных связей с Республикой Тыва (Тува) и Монголией.

**1.2 Автомобильный транспорт**

Автомобильный транспорт является единственным видом транспорта, позволяющим осуществлять перевозки «от склада до двери». Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 47,3 тыс. километров. По территории края проходят две магистрали федерального значения: Новосибирск — Красноярск — Иркутск и Красноярск — Кызыл. Предприятия осуществляют прямые автомобильные перевозки грузов в Китай, Монголию и Западную Европу. Плотность дорог в Республике на 17% превышает средний оп России показатель. При этом дороге находятся в хорошем состоянии, удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог составляет 100%.

**1.3 Водный транспорт**

Водный транспорт является неотъемлемой частью транспортной сети Красноярского края. Протяженность водных путей, соединяющих северную и восточную части края с г. Красноярском, составляет 7 тыс. километров.

Основным перевозчиком грузов по реке Енисей является ОАО «Енисейское речное пароходство». Оно обладает мощным сухогрузным и танкерным флотом. Увеличение числа перевезенных пассажиров внутренним водным транспортом также обусловлено началом эксплуатации ОАО «Пассажирречтранс» 5 новых паромных переправ в Большемуртинском, Енисейском, Балахтинском, Казачинском и Сухобузимском районах.

Речные порты городов Красноярска и Лесосибирска на реке Енисей обеспечивают взаимодействие речного и железнодорожного транспорта. Устьевые порты на севере края доступны для захода морских судов.

**1.4 Воздушный транспорт**

Воздушное сообщение обеспечивают 22 аэропорта, действующих в крае. На базе аэропорта Красноярск формируется мультимодальный транспортный узел. Воздушное пространство края и аэропорт Красноярска используются для полетов в рамках кроссполярных авиатрасс через Северный полюс.

**1.5 Трубопроводный транспорт**

Трубопроводный транспорт представлен в Красноярском крае двумя нитками нефтепроводов, принадлежащих Транссибирскому управлению трубопроводов, находящихся в государственной собственности: транспортировка нефти из Томска и Тюмени (Западная Сибирь) на Ачинский нефтеперерабатывающий завод (Восточная Сибирь) и в Иркутск (Восточная Сибирь).

Для повышения уровня эффективности перегонки и эксплуатации нефтепроводов в настоящее время применяются новые технологии: использование стекловолокна; системы подогрева труб; альтернативная строительная технология по укладке труб в промерзшую почву.

Нефтеналивные станции. С запуском в опытно-промышленную эксплуатацию Уярской нефтеналивной станции значительно возросли услуги вспомогательной и дополнительной транспортной деятельности, объемы нефтеперевозок.

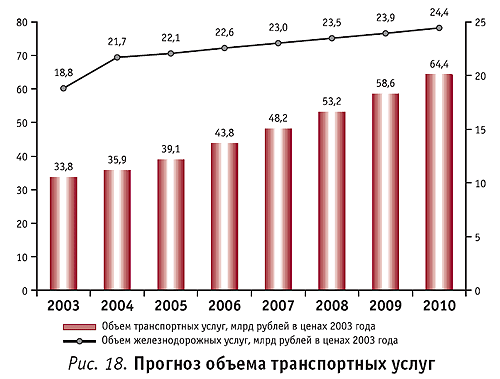
1. **Проблемы развития транспортного комплекса Красноярского края**

Между тем транспортная изоляция Красноярского края постепенно приобретает политическое звучание. Она крайне болезненно ощущается в более восточных регионах, которые по площади не уступают всем регионам к западу от Красноярского края в сумме. Из-за непомерных транспортных издержек российское экономическое пространство не проста раскалывается - от него откалывается едва ли не половина территории.

Транспортная изоляция - общая проблема всех восточных регионов, и если их руководителям удастся найти согласие в этом вопросе, то совокупное давление таких политиков могло бы оказаться достаточно эффективным, чтобы федеральные власти пошли на такой "антирыночный" шаг, как массированное дозирование железнодорожных перевозок по Транссибирской магистрали.

1. **Перспективы развития транспортного комплекса Красноярского края**

К концу 2010 года увеличение выручки от транспортных услуг ожидается в размере 190% к уровню 2003 года (2007 год — 142 %).



В 2010 году выручка от услуг на авиационном транспорте составит 259 % к уровню 2003 года (в сопоставимых ценах), на железнодорожном транспорте — 130 %, на речном транспорте — 101 % (практически сохранится на существующем уровне).

Рост транспортных услуг связан с перспективами развития промышленного комплекса края и, более всего, его трех крупнейших отраслей специализации общероссийской значимости: топливно-энергетической, горно-металлургической и лесной. Наибольший удельный вес в объеме перевозок занимает топливно – энергетический комплекс (53 %). Существенно меньший вес у горно-металлургического (22 %) и лесного (5 %) комплексов.

Рост транспортных услуг ожидается и за счет увеличения объемов транзитных перевозок по Транссибирской магистрали.

Еще одной составляющей, обеспечивающей увеличение объемов перевозки грузов, является расширение грузообразующего потенциала транспортного комплекса края вследствие реализации крупнейшего транспортного проекта по созданию Красноярского мультимодального транспортного узла, способного привлечь дополнительно до 30 % грузов. Создание мультимодального транспортного узла предусматривает

комплексное развитие всех видов транспорта, транспортной, складской, терминальной инфраструктуры, таможни, системы страхования грузов и их информационного сопровождения и взаимную увязку компонентов для скоординированной работы, что обеспечит уровень работы транспортного комплекса края, соответствующий требованиям мировых стандартов и повысит конкурентоспособность предприятий края на российском и международном рынках.

Важным фактором увеличения пассажирооборота станетувеличение реальных доходов населения. Расчеты спроса населения на товары и услуги показывают, что при увеличении реальных доходов населения в 2 раза, транспортная подвижность

Предусмотренное Программой создание развитой транспортной инфраструктуры путем строительства и реконструкции автодорог, обеспечивающих межрегиональные транспортные коридоры, межрайонные и внутрирайонные связи, будет способствовать формированию взаимосвязанных территориально-экономических комплексов, развитию внутрикраевых и межрегиональных экономических связей и создаст благоприятные условия для развития добывающей и лесной отраслей северных территорий края.

Программой предусматривается создание эффективной региональной системы управления и тарифного регулирования пассажирских перевозок. Для решения этой задачи потребуется разработка и принятие минимального стандарта транспортной обеспеченности маршрутов, который необходим для определения оптимальных транспортных схем, количества и моделей подвижного состава, что приведет к удешевлению, ускорению и повышению качества пассажирских перевозок. Кроме этого, предполагается разработка новой методики расчетов нормативов субсидирования по всем видам транспорта, предусматривающей упрощение определения размеров тарифов и повышение заинтересованности руководителей предприятий в снижении тарифов.

С целью обеспечения потребностей населения края в пассажирских услугах авиационного транспорта и сохранения социально значимых маршрутов предусматривается разработка концепции развития авиации Красноярского края, в том числе на местных воздушных линиях.

Ставится задача реализации мероприятий, обеспечивающих необходимые условия для судоходства в Енисейском водном бассейне и функционирования Северного морского пути.

Предусмотренное приобретение в собственность края подвижного состава и создание пригородной железнодорожной пассажирской компании позволят создать конкурентную среду на железнодорожном транспорте и не только сократить бюджетные расходы при транспортировке социально значимых грузов и перевозке пассажиров, но и снизить грузовые тарифы и, соответственно, долю транспортной составляющей в стоимости грузов.

Комплекс программных мероприятий, направленный на развитие транспортного комплекса края, включает мероприятия:

* создание эффективной региональной системы управления и тарифного регулирования пассажирских перевозок;
* обеспечение устойчивого функционирования и развитие местных воздушных линий;
* создание и развитие Красноярского мультимодального транспортного узла;
* обеспечение необходимых условий для судоходства в Енисейском водном бассейне. Обеспечение стандартов безопасности содержания водных путей;
* обеспечение условий для функционирования Северного морского пути;
* создание конкурентной среды на железнодорожном транспорте;
* строительство и реконструкция автодорог, обеспечивающих межрегиональные транспортные коридоры;
* строительство и реконструкция дорог, обеспечивающих межрайонные и внутрирайонные связи;
* строительство мостового перехода через р. Ангару в Богучанском районе.

**Заключение**

Обширные территории края вносят существенные коррективы в развитие транспортной инфраструктуры. Основные грузовые и пассажиропотоки обслуживаются речным, авиационным, железнодорожным и автомобильным транспортом. Железнодорожные и автомобильные трассы наиболее развиты в центральных, южных, юго-западных и юго-восточных районах края. С северными территориями сообщение осуществляется авиацией и речным транспортом, а в зимнюю пору дорогами-зимниками.

Транспортный комплекс края представлен всеми видами транспорта — железнодорожным, трубопроводным, воздушным, внутренним водным и автомобильным. Особую роль краю в функционировании транспортной системы придает его уникальное расположение на пересечении железнодорожных, воздушных и автомобильных магистралей.

**Список источников**

1. Аксенов И. Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов. - М.: Высшая школа, 2001. – 383 - 390с.
2. Громов Н. Н., Панченко Т. А., Чудовский А. Д. Единая транспортная система: Учебник для вузов. - М.: Транспорт, 2002. – 304 - 307с.
3. Козьева И. А., Кузьбожев Э. Н. Экономическая география и регионалистика: Учебное пособие для вузов. - Курск: КГТУ, 2004. с. 121-130.
4. Экономическая география транспорта/ Под ред. М. М. Казанского - М.: Транспорт, 2005. 280 - 281с.
5. Экономическая и социальная география России: Основы теории и практики: Учебное пособие/ Под ред. Гребцовой. - Ростов н/Д: Феникс, 2004. с.316-367.