Министерство образования РФ

Курский государственный технический университет

Кафедра экономики и менеджмента

Утверждаю:

Заведующий кафедрой

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Э. Н. Кузьбожев

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2000г.

Курсовая работа по экономической географии и

регионалистике

Размещение и развитие транспортного комплекса в России

Автор А. А. Воронцов

Специальность 0611 менеджмент организаций

Обозначение курсовой работы МД-02

Руководитель И. А. Козьева

Работа защищена «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_ 2000

Оценка \_\_\_\_\_\_\_\_

Члены комиссии Тиньков С. А., Черных А. Ю.

Курск 2000

Рецензия

на курсовую работу по экономической географии и регионалистике студента группы МД-02 Воронцова Антона Александровича на тему: «Размещение и развитие транспортного комплекса России».

**Оглавление**

Введение ……………………………………………………………………… 3

**Глава 1.** Структура и роль транспорта в современной экономике……….. 5

* 1. Структура транспортного комплекса России………………………….... 7
  2. Роль железнодорожного транспорта в экономике страны………………8
  3. Роль автомобильного транспорта в экономике страны………………….8
  4. Роль водного транспорта в экономике страны…………………………...9
  5. Роль трубопроводного транспорта. …………………………………….. .10
  6. Роль воздушного транспорта в экономике страны……………………....10

**Глава 2.** Размещение транспортного комплекса России…………………....12

2.1 Размещение железнодорожного транспорта России…………………….12

2.2 Размещение автомобильного транспорта России………………………..15

2.3 Размещение водного транспорта России…………………………………17

2.3.1 Размещение морского транспорта………………………………………17

2.3.2 Размещение внутреннего речного транспорта…………………………18

2.4 Размещение трубопроводного транспорта России……………………….19

2.5 Размещение воздушного транспорта России……………………………..20

**Глава 3.** Проблемы и перспективы развития

транспорта России……………………………………………………………..22 3.1 Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта России……………………………………………………………...22

3.2 Проблемы и перспективы развития автомобильного

транспорта России……………………………………………………………...27

3.3 Проблемы и перспективы развития водного транспорта России……….31

3.3.1 Проблемы и перспективы развития морского транспорта ……………31

3.3.2 Проблемы и перспективы развития ледокольного флота России…….32

3.3.3 Проблемы и перспективы развития траулерного транспорта…………33

3.3.4 Проблемы и перспективы развития

внутреннего водного транспорта……………………………………………..33

3.5 Проблемы и перспективы развития

авиационного транспорта России……………………………………………..34

Заключение ……………………………………………………………………..36

Приложения

Список используемой литературы

-3-

**Введение**

Тема «Транспорт» является одной из важнейших тем в условиях становления в России рыночной экономики. Актуальность ее заключается в том, что транспорт является связующим звеном меду предприятием производителем и потребителем. Кроме того, транспорт усиливает внешнеэкономические связи между государствами, способствует международному разделению труда. Сам процесс производства заканчивается именно в тот момент, когда товар доставлен потребителю. Транспортный фактор является одним из важнейших факторов при размещении производства. Для рационального размещения производства этот фактор нужно обязательно учитывать. Транспорт играет большую роль в освоении территорий.

Основной целью курсового исследования является изучение на основе современных источников научной и учебной литературы, статистики особенностей размещения и развития транспортного комплекса РФ и обоснование возможных направлений его будущего развития.

Для достижения поставленной цели требуется решить определенные задачи:

1. проанализировать опыт, изложенный в экономической литературе;
2. выделить основные центры размещения транспорта, а также его проблемы;
3. изучить различные формы и методы решения проблем по развитию транспортного комплекса России;
4. раскрыть всю необходимость решения этих проблем.

Объектом исследования в курсовой работе является транспорт России. Предметом исследования является:

1) механизм размещения транспортного комплекса РФ;

2) процессы управления размещением и развитием транспорта, как отрасли экономики;

3) основные направления в решении проблем транспорта в стране.

Данная тема является достаточно изученной в экономико-географической литературе, но, тем не менее, проблемы транспорта в этой литературе освещены недостаточно и требуют дополнительных исследований.

Теоретические вопросы по данной теме освещены в классических работах таких авторов как Н. Н. Хрущев, А.Т. Бандман. Характеристика современного размещения транспортного комплекса России достаточно полно представлена в работах Морозовой Т. Г., Родионовой, Гребцовой.

-4-

Методы размещения транспорта изучались по работам Казанского, Аксенова, Громова, Кистанова, Копылова. Проблемы и перспективы развития по данной теме исследовались на основе материалов периодической печати. Приложения составлялись с использованием статистических сборников и на основе материалов периодической печати.

-5-

**1.Структура и роль транспорта в современной экономике**

Большую роль в экономике играет инфраструктурный комплекс, важной частью которого является коммуникационная система. Коммуникационная система России включает транспорт и связь, основная задача которых – перемещение в пространстве информации, энергии, людей и других разнообразных веществ.

Транспорт образно называют кровеносной системой экономики, основными задачами которого являются:

1. обеспечение устойчивых связей между отдельными отраслями и районами страны;
2. своевременное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках;
3. повышение экономической эффективности.

С помощью какого-либо одного вида транспорта решить эти задачи невозможно. Поэтому в России все виды транспорта взаимодействуют, дополняют друг друга, образуя транспортный комплекс (единую транспортную систему). [2, c35]

Транспортный комплекс представляет собой особую сферу материального производства и выступает как самостоятельная отрасль народного хозяйства страны. Рассматривая транспорт как отрасль материального производства, необходимо отметить ряд его специфических особенностей. Он не создает новую продукцию, а лишь перемещает уже созданную другими отраслями хозяйства. [22, c235]

Транспорт играет огромную роль в рациональном размещении производительных сил, освоении новых территорий, совершенствовании территориального разделения труда не только между районами РФ, но и мирового хозяйства. Успешное развитие России, наряду с прочими условиями, требует хорошо развитой и организованной транспортной системой. [21, c318]

Комплексное развитие регионов невозможно без развитой системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства. Не принимая его во внимание нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства нужно учитывать потребность в перевозках, массе исходных материалов и готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и тд. В зависимости от влияний этих составляющих рассматриваются варианты размещения предприятий. Влияние транспорта на размещение производительных сил представлено в приложении А.

Транспортные составляющие в стоимости производимой продукции составляют около 13%, а в таких отраслях как черная металлургия, лесная,

-6-

нефтеперерабатывающая, химическая, угольная эта величина достигает 50%. [21, c320]

В целом же издержки народного хозяйства в сфере производства и обращения составляют около10% валового общественного продукта страны.

Влияние транспортного фактора на себестоимость проявляется следующим образом. От размера стоимости (ден. ед.) транспортировки продукции зависят и цены на различные товары. Наглядный пример этого сегодняшняя ситуация в России. После кризиса августа 1998 года «поползли» вверх цены на бензин в результате того, что нефтедобывающим компаниям было просто не выгодно поставлять нефть по низким ценам российским нефтеперерабатывающим заводам, что привело к росту цен на бензин. Рост цен на бензин привел в свою очередь к увеличению издержек транспортных предприятий, увеличению транспортных тарифов, а что в свою очередь привело к росту цен на продукты питания и другие товары народного потребления. Данный пример еще более точно демонстрирует взаимосвязь всех отраслей хозяйства. [11]

Осуществляя производственные связи между отраслями хозяйственного комплекса и районами страны, транспорт выступает как важный фактор развития специализации и комплексности экономических районов страны.

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.

Роль транспорта заметно возрастает в период становления рыночной экономики, так как он обеспечивает перемещение товаров в и услуг из одних районов в другие, а также способствует формированию межрайонного и общефедерального рынка. Особенно это касается России в период формирования рынка и становления на западный рыночный путь.

Здесь транспорт выступает как важнейшая часть рыночной инфраструктуры.

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,

-7-

регионами, различными участниками хозяйственной деятельности, данное обстоятельство приобретает особую значимость.

**1.1 *Структура транспортного комплекса России***

Транспортный комплекс России представлен всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, морским, внутренним водным, воздушным и трубопроводным. Каждый вид транспорта выполняет определенные функции в рамках транспортной системы страны, исходя из технико-экономических, географических, исторических особенностей развития провозной системы грузов и пассажиров.

*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. [20, c287]

Вместе все виды транспорта образуют транспортный комплекс страны.

Транспортный комплекс России включает 154 тыс. км магистральных железных дорожных путей, 748 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, 75 тыс. км внутренних водных судоходных путей, 62 тыс. км магистральных трубопроводов. [1, c32]

В сложившейся современной транспортной системе, представленной широтными направлениями можно выделить три основных магистральных направления:

1. широтное магистральное сибирское направление «восток-запад», включающее в себя железнодорожные, трубопроводные и водные пути с использованием рек Кама и Волга;
2. меридиальное магистральное центрально-европейское направление «север-юг» с выходом на Украину, Молдову, Кавказ, образованного в основном железнодорожными путями;
3. меридиальное волго-кавказское магистральное направление «север-юг» по реке Волга, образованное железнодорожными и трубопроводными, связывающими Поволжье и Кавказ с центром, севером европейской части страны и Уралом. [20, c288]

-8-

Как было сказано ранее, транспортный комплекс России представлен всеми видами транспорта. Рассмотрим каждый из них более подробно.

**1.2 *Железнодорожный транспорт***

Железные дороги являются важнейшей составной частью транспортно-дорожного комплекса страны. Их протяженность равна 7 процентов всех железных дорог мира, но они обеспечивают 35 процентов мирового грузооборота и 15 процентов пассажирооборота, произведенного железнодорожниками в мире. Уровень интенсивности перевозок грузов по железным дорогам России в 4 раза выше, чем в США, в 10 раз, чем ФРГ и во Франции. Железнодорожный транспорт является наиболее часто используемым, так как имеет множество преимуществ. Он относительно свободно размещается по всей территории страны, отличается надежностью, не зависит от природно-климатических условий, обеспечивает большие перевозки грузов и пассажиров при относительно низких показателях себестоимости. Сеть железных дорог обеспечивает основные грузопотоки не только между экономическими районами России, но и между Россией и странами ближнего зарубежья. Основными грузами железнодорожного транспорта являются уголь, кокс, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, строительные материалы, руды, сельскохозяйственные грузы, лес, продукцию машиностроения и др. В структуре перевозок первое место занимает уголь и кокс, второе – минеральные удобрения и строительные материалы, на третьем – нефть и нефтепродукты. [7, c 142]

Железнодорожный транспорт имеет существенное значение в пассажирских перевозках. Несмотря на развитие автомобильных и воздушных пассажирских перевозок, направление и мощность пассажирских потоков в значительной мере определяется конфигурацией и пропускной способностью железнодорожных дорог.

На железнодорожном транспорте 9 из 10 пассажиров перевозятся в пригородном сообщении, в пассажирообороте же ведущую роль играют дальние перевозки (более 2/3 из всего пассажирооборота). Распределение пригородных перевозок зависит главным образом от их скопления в крупнейших городах и городских агломерациях.

Дальние пассажирские перевозки распределяются по железным дорогам неравномерно. Преимущественное положение занимают два направления: меридиальное от Москвы по Курскому направлению и восточное, широтное от Москвы через Поволжье на Урал и Сибирь.

**1.3 *Автомобильный транспорт***

Этот вид транспорта относится к числу динамично развивающихся видов транспортной системы. Он отличается высокой маневренностью и обеспечивает внутрирайонные и межрайонные перевозки грузов,

-9-

пассажиров на средние и короткие расстояния. Велика его роль и в осуществлении смешанных перевозок, а также в обслуживании, главным

образом на короткие расстояния отраслей промышленности, сельского хозяйства, торговли и строительства.

Общая протяженность автомобильных дорог страны составляет 945 тыс. км, в том числе с твердым покрытием – 748 тыс. км. Однако, более 1/3 автомобильных дорог приходится на гравийное, щебеночное, шлаковое, или булыжное покрытие, которое отличается низким качеством, не соответствующим техническим параметрам, а как следствие требует их частого ремонта. 34 процента населенных пунктов не имеет связи с дорогами общего пользования, что негативно отражается на развитии сельского хозяйства при вывозе сельскохозяйственной продукции.

Дороги играют роль «кровеносных артерий» в автомобильном транспорте.

От их состояния зависит состояние этого вида транспорта.

Велика роль автомобильного транспорта в перевозках грузов и пассажиров.

Несмотря на снижение перевозимых грузов транспортом общего пользования за 1992-1996 на 46,2 процента, а автомобильного транспорта на 42,3 процента, доля автомобильного транспорта по-прежнему остается высокой. В настоящее время он составляет большую конкуренцию железнодорожному транспорту.

Автомобильный транспорт используется как для внутрирайонных перевозок, так и для доставки грузов между различными видами населенных пунктов. В структуре перевозимых грузов преобладают строительные материалы, хлебные, лесные грузы и товары народного потребления. [19, c60]

В последнее время автомобильный транспорт наращивает объемы перевозимых грузов. Так, например, российская почта предприняла попытку перехода перевозок с железнодорожного транспорта на автомобильный, так как автомобильный транспорт является в этом случае более дешевым, удобным, маневренным, чем другие виды транспорта.

**1.4 *Водный транспорт***

Водный транспорт является составной частью единого транспортного комплекса. Он подразделяется на морской и речной флоты. Морской транспорт, в свою очередь подразделяется на торговый флот и траулерный, или промысловый.

*Морской транспорт* имеет большое значение в транспортной системе России: он стоит на четвертом месте по грузообороту после железнодорожного, автомобильного и трубопроводного. В отличие от других видов транспорта этим видом транспортом главным образом перевозят экспортно-импортные грузы. Внешние (заграничные) перевозки грузов преобладают. Внутренние (каботажные) перевозки большого

-10-

значения не имеют, за исключением побережий Тихого и Северного Ледовитого океанов. Среди каботажных перевозок главную роль играет

малый каботаж, или плавание вдоль своих берегов в пределах одного или двух смежных морских бассейнов. Большой каботаж – плавание судов между портами России, лежащими в разных морских бассейнах, разделенных береговыми территориями других государств, имеет меньшее значение.

При использовании морского транспорта нужно учитывать природный фактор. [21, c330]

Структура перевозимых грузов морским видом транспорта такова: здесь преобладают, прежде всего, нефтепродукты, значительна также роль руды, строительных материалов, лесных и хлебных грузов.

# *Внутренний водный транспорт* в последнее время не выдерживает острой конкуренции и используется все реже. Конкуренцию ему составляет железнодорожный транспорт, так как сфера их применения практически идентична.

В структуре перевозимых грузов лидирующее положение занимают минерально-строительные материалы (песок, гравий, щебень и др.). Следующими по важности грузами являются лесные. На них приходится более 1/10 от общего объема перевозок.

**1.5 *Трубопроводный транспорт***

За последние 15-20 Россия стала крупнейшим государством, добывающим нефть и газа. Большинство добытого сырья транспортируется за рубеж. Бюджет России на прямую привязан к мировым ценам на нефть и газ и поэтому этому виду транспорта в нашей стране уделяется большое значение, так как это самый выгодный способ транспортировки. Этот вид транспорта отличается наименьшей себестоимостью и используется для перекачки нефти и нефтепродуктов, газа. По назначению магистральные трубопроводы разделяют на нефте -, продукто-, газопроводы. В последнее время получают развитие и другие виды трубопроводов (пульпопроводы, пневмопроводы и др.)

Преимуществом этого вида транспорта также являются возможность функционирования в течение всего года, высокая производительность труда, минимальные потери при транспортировке, возможность прокладки трубопроводов по кратчайшему расстоянию практически вне зависимости от рельефа территории.

**1.6 *Воздушный транспорт***

В транспортной системе России воздушный транспорт является одним из основных видов пассажирского транспорта. В его общей работе перевозки пассажиров составляют 4/5, а грузов и почты – 1/5. Использование

-11-

авиационного транспорта дает большой временной выигрыш (за счет большой скорости самолета и от спрямления трассы полета) по сравнению с

другими видами транспорта на средних и особенно больших расстояниях. Считается, что на расстоянии свыше 1000 км в пассажирских перевозках преобладает именно этот вид транспорта.

Важную роль играет воздушный вид транспорт для обеспечения связи с слабо освоенными районами Сибири и Дальнего Востока, где он является чуть ли не единственным средством сообщения.

В общем же о работе транспорта можно судить по его грузообороту, который измеряется в тонно-километрах. Грузооборот – это количество перевозимого груза за определенный период на определенное расстояние.

(см. приложение Б, таблица2)

-12-

**2. Размещение транспортного комплекса России**

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. Основные направления движения транспорта представлены в приложении (картосхема 1).

Рассмотрим размещение каждого вида транспорта более подробно.

**2.1 Железнодорожный транспорт**

Как уже было сказано ранее железнодорожный транспорт, является одним из наиболее часто используемых видов транспорта, поэтому он должен быть размещен по стране повсеместно. На самом же деле железнодорожный транспорт размещен неравномерно. Густой и разветвленной сетью железных дорог обладает европейская часть России. Это связано не только с огромными территориями страны, но и с большой территориальной дифференциацией в ее заселенности, уровне и типе хозяйствования. Конфигурация сети радиально-кольцевая с центром в городе Москве. Плотность железных дорог России достаточно низкая 5 км на 1000 км2 , поэтому довольно высока их грузонапряженность.

Первые железный дороги были построены в России в середине 19 века. В 1837 году, через 12 лет после начала движения на первой в мире железной дороге общего пользования Стоктон – Дарлингтон в Англии, была открыта «экспериментальная» железнодорожная ветка Петербург – Царское село, а в 1851 году – первая крупная железнодорожная магистраль Москва – Санкт-Петербург. Уже к концу 19 века железнодорожный транспорт России превысил по грузообороту традиционные для России гужевой и речной, а к 1913 году превысил этот показатель в сравнении с речным в 6 раз.

Основной каркас железнодорожной сети был сформирован во 2-ой половине 19 – начале 20 века. Железные строились в первую очередь для обеспечения транспортно-экономических связей центра с основными сырьевыми и продовольственными базами страны, а также с морскими портами, что и определило их радиальную конфигурацию. [20, c290]

Транспортные связи центра обеспечили дороги на следующих направлениях:

1) Центр-Запад: Москва – Смоленск – Минск – Брест (1871);

Москва – Ржев – Великие Луки – Виндава.

2) Центр-Север: Москва – Ярославль – Вологда (1872), продолженная в 1898 году до Архангельска;

Дорога через Санкт-Петербург: Волхов – Петрозаводск – Мурманск;

1. Центр-Юг: Москва – Рязань – Козлов (Мичуринск) – Воронеж – Ростов-на-Дону – Владикавказ (1875), с ответвлением от Козлова на

-13-

железнодорожную ветку Тамбов – Саратов, продолженная 1894 году от Владикавказа на Махачкалу и Баку, что обеспечило первый транспортный выход на Закавказье: Москва – Тула – Орел – Курск – Харьков – Севастополь с ответвлением от Курска на Киев.

4) Центр-Восток: Москва – Нижний Новгород;

Москва – Сызрань – Самара – Оренбург (1877 г.) с ответвлением от станции Кшень на Уфу – Челябинск (1892) – Екатеринбург. Были также построены отдельные железные дороги для обеспечения экспортных поставок зерна через морские порты Балтийского и Черноморского бассейнов, и они имели соответственно хордовую направленность. Например, Риго-Орловская дорога: Волгоград – Орел – Смоленск – Витебск – Рига (1871 г.).

В 1878 году было начато железнодорожное строительство на Урале, где Горьковская дорога Пермь – Нижний Тагил – Екатеринбург соединила основные металлургические заводы с Волго-Камским водным путем. В 1885 году она была продолжена до Тюмени. Для надежной транспортной связи Урала с северо-западом России была построена широтная железная дорога Пермь – Киров – Вологда – Санкт-Петербург. [20, c292]

Особое значение для формирования единой железнодорожной сети России, заселения и освоения юга Сибири и Дальнего Востока, имело строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, начатое одновременно в 1892 году с запада Челябинска через Новосибирск – Красноярск – Иркутск (1899) и с востока Владивостока на Хабаровск (1897). Сквозное сообщение по ней было открыто в 1916 году после завершения строительства Амурской железной дороги от Забайкалья до Хабаровска. Построенная в 1913 году линия Тюмень – Омск обеспечила второй выход из Сибири в европейскую часть России через Екатеринбург.

Транспортный выход в Центральную Азию на Закаспийскую железную дорогу обеспечила магистраль Оренбург – Ташкент, построенная в 1906.

В советский период основное железнодорожное строительство переместилось в восточную часть страны. Для укрепления транспортных связей были проложены дополнительные железнодорожные линии, которые позволили создать два новых выхода из центра на Урал:

Москва – Казань – Екатеринбург и Москва – Котельничи – Киров – Пермь.

Крупнейшей стройкой первой пятилетки было завершено строительство второго выхода из центральной Азии на железнодорожную сеть

России Туркестано-Сибирской магистрали:

Луговая (станция около Алма-Аты) – Семипалатинск и далее Семипалатинск – Барнаул – Новосибирск. Пуск этой железной дороги кардинально изменил направление специализации хозяйства большинства среднеазиатских республик, открыв прямую дорогу на юг сибирскому хлебу, что позволило высвободить местные сельскохозяйственные земли для расширения посевов хлопчатника.

-14-

Активно шло железнодорожное строительство и в годы Великой отечественной войны, когда были построены Печорская магистраль:

Коноша (станция на линии Вологда – Архангельск) – Котлас – Воркута, давшая возможность освоения Тимано-Печорского бассейна;

«Волжская рокада»: Свияжск – Сызрань – Саратов – Волгоград, прошедшая по правому берегу Волги и ставшая своеобразным дублером Волжской речной магистрали;

Линия Кизляр – Астрахань, обеспечившая связь Поволжья с Северным Кавказом;

Железная дорога из Казахстана на Урал: Акмолинск – Карталы дала выход карагандинскому углю на уральские металлургические заводы.

Железная дорога Гурьев – Николь обеспечила железнодорожные поставки нефти с Эмбинского месторождения на Урале.

В после военное время основные железные дороги строились к Востоку от Урала. Для улучшения транспортных связей европейской части страны с Сибирью и Дальним Востоком основное внимание уделялось формированию широтных дублеров Транссибирской магистрали и прежде всего Южно-Сибирской магистрали: Карталы (станция в Челябинской области) – Акмолинск – Павлодар – Барнаул – Артышта (станция у Кемерово), которая в конце 50-х начале 60-х была продолжена на восток через Новокузнецк – Абакан – Тайшет – Братск на Усть-Кут. В 1974 –1984 года эта железная дорога была доведена до Комсомольска-на-Амуре, получив название «*Байкало-Амурская магистраль»* (БАМ). Ее восточный участок от Комсомольска-на-Амуре до советской Гавани был построен еще в 1945 году. [20, c293]

Таким образом, к началу 90-х годов к востоку от Урала практически закончено (не сдан в эксплуатацию самый длинный на трассе БАМа Северо-Муйский тоннель) формирование на территории России второй широтной трансазиатской железнодорожной магистрали, которая оказывает огромное влияние на освоение территорий юга Сибири и Дальнего Востока.

Для освоения нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири в 70-е 80-е года была построена крупная Северная железная дорога:

Тюмень – Сургут – Нижневартовск – Уренгой – Ямбург.

В настоящее время железную дорогу России принято разделять на 17 отдельных железных дорог: Октябрьская, Калининградская, Московская, Горьковская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная и Сахалинская. [18, c2-10]. Каждая из этих железных дорог населенные пункты, промышленные центры и предприятия. Рассмотрим эту взаимосвязь на примере Московской железной дороги.

-15-

Московская дорога обслуживает предприятия г. Москвы, Московской, Рязанской, Тульской, Орловской, Курской, Брянской, Смоленской и Калужской, а также Александровского и Киржачского районов Владимирской области. Общая территория составляет 281,4 тыс. км2 с населением 24,9 млн. человек. Эксплуатационная длина железнодорожных путей 9103 км (10,6% всей сети), густота путей на Московской дороге равна 32,8 км на тыс. км2  площади (в среднем по стране этот показатель равен 5,1 км/ тыс. км2).

Конъюнктуру перевозок грузов в районе определяют природные и экономические факторы. В районе тяготения Московской дороги расположены Подмосковный бассейн по добыче бурого угля и торфяные разработки. В Курской области размещены сырьевые месторождения железной руды. В Московской, Смоленской, Тульской, Калужской областях добываются камни строительные, известняковая мука для удобрений и цемента. Кроме того, в карьерах рек здесь добываются строительные материалы, такие как песок, щебень и др. В пределах Московской дороги расположен крупный топливно-энергетический комплекс, включая Московский и Рязанский НПЗ, Подмосковный угольный бассейн, а также 16 станций Мосэнерго, Тулаэнерго, две Орелэнерго, три станции Смоленскэнерго и тд.

В Москве, Московской и Тульской областях сосредоточены крупные предприятия машино- и станкостроения, металлообработки, предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции и производству товаров народного потребления. Крупные предприятия машиностроения расположены в Калужской области. В брянской области находится крупное предприятие по производству цемента. Крупные погрузочные ресурсы расположены в Тульском, Новомосковском, Воскресенском, Вяземском, Калужском и Брянском узлах. Все эти различные предприятия нужно связать транспортными путями, что и делает в данном случае Московская железная дорога. [13, c51-54]

**2.2 Автомобильный транспорт**

Как и железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт размещен неравномерно. Основные дороги расположены в европейской части России.

Среди всех выделяются дороги федерального назначения.

***Перечень дорог федерального назначения в России. Перечень магистральных дорог***.

1. М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с республикой Беларусь (на Минск, Брест). Подъезд к г. Смоленску.
2. М-10 «Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга. Подъезды к городам Тверь, Новгород.

-16-

1. М-3 «Украина» – от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев). Подъезды к городам Калуга, Брянск.
2. М-9 «Балтия» - от Москвы через Волокамск до границы с Латвией (на Ригу). Подъезд к г. Псков.
3. М-11 «Нарва» – от СП до границы с Эстонией (на Таллинн)
4. М-29 «Кавказ» - из Краснодара (от Павловской через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджан (на Баку)). Подъезды к городам Майкоп, Ставрополь, Черкесск, Владивосток, Грозный, Махачкала.
5. М-2 «Крым» - от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород на Украину (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь). Подъезды к городам Тула, Курск, Орел, Белгород.
6. М-10 «Скандинавия» – от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией.
7. М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска. Подъезды к городам Липецк, Воронеж, Ростов на Дону, Краснодар.
8. М-6 «Каспий» – от Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани. Подъезды к городам Тамбов, Саратов, Элиста.
9. М-18 «Кола» – от Санкт-Петербурга через Петрозаводск до Мурманска.
10. М-8 «Холмогоры» - от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска. Подъезд к городу Кострома – «Вятка» – от Чебоксар, через платину Чебоксарской ГЭС на Йошкар-Ола, Киров до Сыктывкара. Подъезд к г. Киров.
11. М-7 «Волга» – от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы. Подъезд к городам Владимир, Иваново, Чебоксары, Пермь и Ижевск.
12. М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска. Подъезды к городам Рязань, Саранск, Пенза, Ульяновск, Самара, Оренбург, Уфа, Екатеринбург.
13. М-51 «Байкал» – от Челябинска через Курган, Омск.
14. М-53 Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск.
15. М-55 От Улан-Удэ до Читы. Подъезды к городам Тюмень, Томск.
16. М-52 «Чуйский Тракт» – от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией. Подъезд к городам Барнаул, Горно-Алтайск.
17. М-54 «Енисей» – от Красноярска через Абакан, Кызыл до границы с Монголией – «Амур» - строящаяся дорога от Читы через Невер, Свободный, Архару, Биробиджан до Хабаровска. Подъезд к городу Благовещенск.
18. М-60 «Уссури» – от Хабаровска до Владивостока.
19. М-56 «Лена» – от Невера до Якутска. [8, c326]

-17-

Этим дорогам уделяется большое значение, так как по ним передвигаются основные грузопотоки. От состояния этих дорог будет зависеть от качества этих дорог и их состояния.

Кроме дорог федерального назначения выделяют дороги республиканского значения. Эти дороги связывают республики СНГ. Им также уделяется большое значение так как эти дороги улучшают экономические связи между государствами бывшего СССР.

Как и в железнодорожном транспорте, Москва является крупным дорожным узлом России. Все дороги более или менее ориентированы на Москву. Конфигурация дорог – радиально-кольцевая. От Москвы отходят важнейшие автомагистрали во всех направлениях. Важнейшие дороги, отходящие от Москвы: Москва - Санкт-Петербург, Москва – Волгоград, Москва – Нижний Новгород – Казань, Москва – Воронеж – Ростов на Дону, Москва – Волгоград – Тамбов и др. [3, c126]

Плотность автодорог по всей стране различна. Наибольшее их сосредоточение в европейской части России, за Уралом плотность автодорог уменьшается. Это связано с тем, что наибольшее сосредоточение население располагается именно в европейской части страны.

**2.3 Водный транспорт**

**2.3.1 *Морской транспорт***

Размещение водного транспорта в целом, а в частности морского транспорта зависит от природных условий. Резко сократили возможности применения морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам.

Исторический фактор обусловил концентрацию основной работы морского транспорта бывшего СССР в крупных портах Черноморско-Азовского и Балтийского бассейнов: на их долю приходилось 2/3 всего грузооборота морского транспорта СССР. Но переход под юрисдикцию других государств крупнейших портов привел к тому, что мощность морских портов России только на 1/2 удовлетворяет собственные потребности.

Первое место в грузообороте перешло к Дальневосточному бассейну (46,5 % всех отправленных грузов морским транспортом России). Через его порты осуществляются внешнеторговые связи с прибрежными регионами Дальнего Востока. К наиболее крупным относятся следующие порты на берегу Японского моря: Владивосток, Находка, расположенный около нее новый порт Восточный с крупными угольными и лесными терминалами, а также порт Ванино-Холмск (о. Сахалин). [20, c296]

На втором месте – Черноморско-Азовский бассейн (23,7 % всех отправленных грузов). Через оставшиеся у России порты Черноморского

-18-

бассейна ведется в основном экспорт нефти. Здесь находится самый крупный нефтяной Новороссийск с глубоководным нефтепирсом «Шесхарис», позволяющим обслуживать суда грузоподъемностью до 250 тыс. т. Меньшее значение имеет нефтяной порт Туапсе.

В бассейне Северного Ледовитого океана (третье место по грузообороту – 15 % грузов) выделяют два порта – Мурманск на побережье Баренцева моря и Архангельск в Белом море. На их долю приходится более половины грузооборота всего бассейна. Архангельск – специализированный лесоэкспортный порт России. Мурманск – единственный незамерзающий порт России на севере.

Большое значение для обеспечения районов Крайнего Севера России имеют порты Диксон, Дудинка, Игарка, Тикси, Певек, расположенные на трассе Северного морского пути. В наиболее грузонапряженном западном секторе Северного морского пути (Мурманск – Дудинка) с помощью атомных ледоколов налажена круглогодичная навигация. На восточном участке (от Диксона до бухты Провидения) навигация ведется эпизодически.

Балтийский бассейн занимает примерно такое же место по отправлению грузов, как и бассейн Северного Ледовитого океана (14,5 % всего грузооборота). В его пределах расположен самый крупный и универсальный российский порт на Балтике – Санкт-Петербург. Меньший грузооборот имеет Калининградский порт. Однако его значение для обеспечения транспортных связей анклавной Калининградской области с основной территорией России трудно переоценить. Для обеспечения внешнеторговых транспортных связей России через Балтийское море около Санкт-Петербурга в Лужской губе запроектировано строительство нового крупного морского порта.

В Каспийском бассейне (0,4 % грузооборота) действуют два относительно крупных порта: Махачкалинский и совмещенный морской и речной Астраханский порты.

**2.3.2 *Внутренний речной транспорт***

Внутренний речной транспорт располагается в основном в течениях больших рек, главное требование, к которым – судоходность.

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

Волжско-Камский бассейн обслуживает экономически наиболее развитые и плотно заселенные районы европейской части России. Он является главным. На него приходится ½ грузооборота всего речного транспорта страны. Подавляющая часть перевозок в этом бассейне осуществляется по Волге, Каме и каналу имени Москвы. Наиболее крупными портами

-19-

бассейна являются три московских (Южный, Западный и Северный), Нижегородский, Казанский, Самарский, Волгоградский и Астраханский.

На втором месте по объему выполняемой работы стоит Западно-Сибирский бассейн, включающий Обь с притоками. Здесь крупными портами выступают Новосибирск, Омск, Томск, Тобольск, Тюмень, Сургут, Уренгой, Лабытнанги. Третьим по важности является воднотранспортный бассейн европейского Севера. Главной магистралью бассейна является Северная Двина с притоками Сухоной и Вычегдой. Ведущим портом является Архангельск. [20, c298]

Большое значение для снабжения Якутска и промышленных очагов Якутии играют Лена и расположенный на ее пересечении с БАМом порт Осетрово.

Стержнем воднотранспортной системы является Единая глубоководная система европейской части России общей протяженностью 6,3 тыс. км. В нее входят глубоководные участки Волги (от Твери до Астрахани), Камы (от Соликамска до устья), Москвы-реки, Дона и межбассейновые глубоководные соединения – Московско-Волжское, Волго-балтийское, Беломорско-Балтийское, Волго-Донское. Составляя лишь 6 % от общей протяженности внутренних водных путей, данная система выполняет 2/3 всей перевозочной работы речного транспорта страны.

**2.4 *Трубопроводный транспорт***

Первый магистральный трубопровод на территории Российской империи был еще построен в 1907 г. Им стал керосинопровод Баку – Батуми протяженностью 853 км. Однако начало быстрого развития нефтепроводного транспорта относится ко второй половине 50-х годов, когда ежегодные приросты добычи нефти достигали 20-25 млн т. В это же время началось строительство нефтепроводов из труб большого диаметра, что резко увеличило их пропускную способность и снизило себестоимость перекачки. В результате протяженность всех нефтепроводов выросла с 1,7 тыс. км в 1941 году до 66 тыс. км в 1990 году.

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

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

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

-20-

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

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

* в восточном направлении: Александровское – Анжеро-Судженск – Ачинск – Ангарск (крупный нефтехимический комбинат);
* в южном направлении из Западной Сибири: Сургут – Омск – Павлодар – Чимкент – Чарджоу. [20, c299]

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

Газопроводный транспорт более молодой, чем нефтепроводный. В начале 60-х годов был построен газопровод Ростов-на-Дону – Серпухов – Ленинград протяженностью около 2 тыс. км. В 70-х годах были сооружены газопроводы: Медвежье – Надым – Ухта - Торжок – Минск с ответвлением Надым – Пунга - Пермь, Уренгой – Сургут – Тюмень – Челябинск. В 1984 году введена в строй газопроводная система «Западная Сибирь – Европа», основу которой составляет газопровод Уренгой – Помары – Ужгород протяженностью 4,5 тыс. км, давшая выход в Европу российскому газу. Среди них выделяется экспортный газопровод «Союз»: Оренбург – Волгоград – Ужгород протяженностью 2750 км.

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

**2.5 *Воздушный транспорт***

Наиболее и устойчивые пассажиропотоки сконцентрированы на авиалиниях от Москвы по пяти основным направлениям: Кавказскому, Южному, Восточному, Центроазиатскому и Западному. Воздушный транспорт перевозит пассажиров почти по всем основным направлениям железных дорог. При этом доля воздушных перевозок больше железнодорожных на линиях от Москвы до Екатеринбурга и Новосибирска и далее на восток, а также от Москвы до Сочи, Минеральных Вод, столиц стран СНГ. Основные пассажиропотоки концентрируются в восточном направлении (Сибирь и Дальний Восток).

Крупнейшим авиатранспортным узлом России и стран СНГ является Москва. На четыре московских аэропорта (Шереметьево, Домодедово,

-21-

Внуково и Быково) приходится 30 % (данные 1994 г.) всех отправлений пассажиров воздушным транспортом России. Крупными (более 500 тыс. отправлений пассажиров в 1994 г.) авиатранспортными узлами являются также Санкт-Петербург (Пулково) – второй по значению после Москвы, Уфа, Самара, Екатеринбург (Кольцово), Минеральные Воды, Сочи – в европейской части страны, Нижневартовск, Сургут, Тюмень, Новосибирск (Толмачово) – в Западной Сибири, Красноярск и Иркутск – в Восточной Сибири, Хабаровск и Владивосток – на Дальнем Востоке. [20, 300]

-22-

**3. Проблемы и перспективы развития транспорта России**

В настоящее время транспортно-дорожный комплекс России переживает, как и вся экономика, переходное состояние, все его звенья приспосабливаются к новым формам функционирования в условиях рыночной экономики. Этот процесс идет сложно и не лишен противоречий, демонстрируя наряду с кризисными явлениями новые точки экономического роста, новые не имевшие места раньше, возможности. Формирующиеся рыночные отношения требуют повышения качественного обслуживания транспортными услугами, как отраслей народного хозяйства, так и населения страны. На решение этих задач и направлена разрабатываемая правительством программа «Транспорт России». [21, c343]

**3.1 Железнодорожный транспорт**

Большое количество проблем сейчас у железнодорожного транспорта. На настоящее время изношенность локомотивного парка достигла 70%, подвижного состава в целом – более 60%.

Это означает, что две трети тепловозов и более половины вагонов, колесящих по железным дорогам страны, либо уже отслужили установленные сроки, либо находятся в аварийном состоянии. Если до сих пор по этой причине и не случалось железнодорожных катастроф, то лишь по счастливой случайности.

Глава МПС Николай Аксенов любит повторять, что железные дороги – это «кровеносные сосуды экономического организма страны». С этим утверждением не поспоришь: известно, что на долю железной дороги приходится до 80% всего национального грузооборота. Начиная с прошлого года, экономика страны пошла на подъем – соответственно, увеличился и объем перевозок. По данным МПС, за 7 месяцев 2000 года по железным дорогам России различных грузов перевезено на 13,8 процентов больше, чем за тот же период в прошлом году. По прогнозам Минэкономики, тенденция роста сохранится. Казалось бы, чем не повод для оптимизма: чем больше грузооборот – тем выше прибыль железных дорог, и, соответственно, тем богаче государство. Но беда в том, что возить грузы практически не на чем. Катастрофически не хватает цементовозов, платформ, минераловозов, цистерн. А дефицит полувагонов, в которых нынче перевозится более половины всех грузов, - полторы тысячи единиц в сутки! Это несколько десятков составов, сотни тысяч тонн, не дошедших до адресата кубометров леса, стройматериалов, металла… По самым скромным подсчетам, простои груза по причине дефицита подвижного состава оборачиваются для российской экономики убытками, по размерам сравнимые с кредитами МВФ. Как же такое могло случиться в нашей некогда вагонной стране, где испокон веков товарняков хватало не только

-23-

на перевозку грузов, но и для перевозки миллионов заключенных и солдат. Ответ прост: в 1980 году было произведено для нужд железных дорог почти 17 тысяч полувагонов, то нынче МПС закупает не больше тысячи. А, начиная с 1991 года несколько лет подряд, вагонный парк страны не обновлялся вообще. Если учесть, что установленный срок службы полувагона – 22 года, то выходит, что в этом году МПС должно списать выпущенные в 1978-м 13 с половиной тысяч единиц подвижного состава. Еще больше – в следующем году. Согласно этой тревожной арифметике, уже через пятилетку нас ожидает коллапс экономики по причине полного паралича грузотранспортной железнодорожной системы.

То, что ситуация с подвижным составом критическая, признает руководство МПС. По словам Николая Аксененко, для восстановления основных фондов его ведомству необходимы инвестиции в не менее чем 600 миллиардов рублей. Шутка ли: один полувагон производства «Уралвагонозавода» стоит 22 тысячи долларов. Таких денег у железнодорожного министерства нет. Поэтому, скорее всего, в нарушение всех технических норм МПС пойдет на продление срока эксплуатации своего подвижного состава. Но это вряд ли можно считать выходом из положения. Во-первых, с точки зрения безопасности движения. Во-вторых, старые вагоны приходится ремонтировать в среднем едва ли не ежемесячно: это означает не только затраты на ремонт, но и немалые финансовые потери в связи с простоями.

На сегодняшний день парк полувагонов составляет 247 тысяч единиц.

На первый взгляд, огромная транспортная армия. Но 15 тысяч из них – не исправны. Еще несколько тысяч нуждаются в починке. А если еще учесть, что десятки тысяч полувагонов эксплуатируются за пределами России – в соседней Украине, Белоруссии, Прибалтике. Словом, когда в конце минувшего года, как всегда, встала задача подготовке народного хозяйства к зиме, для перевозки кузбасского угля железнодорожники еле собрали необходимые десять тысяч полувагонов. Но ради этого пришлось посадить на голодный паек другие отрасли. Например, приказом МПС запрещена перевозка в полувагонах строительных материалов. Но в чем же тогда возить бетонные панели и кирпич? А с учетом столь же острого дефицита цементовозов продукция, к примеру, Белгородского цементного завода не вывозится вот уже несколько месяцев подряд.

Еще одним способом, которым пытаются бороться с дефицитом полувагонов – ускорение их оборота. Но при существующей экономической модели добиться этого практически невозможно. Раньше проблема простоев железнодорожных вагонов решалась на уровне правительства: по вопросам погрузки-выгрузки проводились селекторные совещания с участием руководителей министерств и ведомств. Нынче же процесс пущен на самотек. Если в прежние времена железнодорожники боролись за сокращение сверхдальних перевозок как не отвечающих требованиям

-24-

экономии госсредств, то теперь маршрут движения указывает заказчик. В итоге среднестатистический рейс полувагона по сравнению с 1980 годом увеличился на 18 процентов. За счет таможенного досмотра на установленных между бывшими братскими республиками погранпереходами возросли и простои. Соответственно, оборот полувагона увеличился с 5,5 суток в 1988 году до 7,6 суток в 2000-м. При этом на погрузку стало уходить больше времени, чем десять лет назад, а число станций для проведения грузовых операций сократилось в целом по стране на одну пятую часть.

Но и это не все. В начале 90-х, когда грузооборот год от года сокращался, железнодорожная отрасль потеряла почти четверть подъездных путей, многие из которых были попросту разобраны за ненадобностью. Теперь, когда ситуация в экономике страны стала меняться, приходится кусать локти. Такой факт: в этом году среднестатистический простой груженых вагонов на подъездных путях превысил аналогичный показатель 1984 года аж в 2,25 раза.

Поиском выхода из железнодорожного тупика наконец-то озаботилось правительство РФ, где сейчас рассматривается концепция реформирования железнодорожной отрасли, предложенная министерством путей сообщения. [9]

Счетная палата уже дала неудовлетворительную оценку этому документу. Руководство МПС собиралось возложить затраты на обновление и ремонт подвижного состава на те промышленные предприятия, которые пользуются услугами железных дорог, но выполнение этого проекта мало вероятно, так как отечественный производитель и так не богат.

В государственной казне, к сожалению, нет пока денег на приобретение 10-12 тысяч вагонов и локомотивов, а инвесторы с опаской смотрят на экономику России в целом, в частности и на железную дорогу.

Но все же, не смотря на все проблемы, железнодорожную отрасль по-прежнему принято считать одной из наиболее стабильных в условиях кризисного состояния российской экономики. МПС не является должником перед бюджетом и пенсионным фондом, железнодорожники регулярно получают заработную плату.

Железнодорожный комплекс уже давно не финансируется из бюджета.

Со значительными трудностями отрасль перешла на самофинансирование, на использование преимущественно рыночных форм хозяйствования. Перестройка же железных дорог сопровождалась глубокими кризисными явлениями. В их числе убыточных пассажирских перевозок, перерыва в графиках движения поездов, недостаток комфорта для пассажиров и др.

Реформирование железнодорожного транспорта способствовало снижению эксплуатационных затрат в отрасли и увеличению производительности

-25-

труда. Последняя увеличилась почти на 5%, эксплуатационные расходы снизились на 27%.

Железнодорожная отрасль постепенно приспосабливается к рыночным потребностям экономики страны и населения. Об этом свидетельствует отказ (сентябрь 1997) от индексации грузовых и пассажирских тарифов и последующее их снижение в течение последних трех лет. Политика снижения тарифов на железной дороге способствовала оживлению межрегиональных производственных связей, некоторому увеличению перевозок, наметившемуся в начале 1999 года.

Попытка реформировать железную дорогу была предпринята государством

*указом №426 от 28 апреля 1997 года* «Реформирование железнодорожного транспорта». [21, c347]

Первый этап реструктуризации намечалось завершить в 2000 году. Реструктуризация предусматривала расчленение МПС путем приватизации отдельных структур в его составе, а также железнодорожной инфраструктуры на монопольный и конкурентный секторы. В монополию должны были войти железнодорожные пути, технические службы, управляющие инфраструктурой. Конкретный же сектор предположительно должен был включать не менее 6-8 перевозочных компаний, обладающих статусом унитарных предприятий, имеющих собственный вагонный парк, что позволило бы им самостоятельно организовывать массовые перевозки грузов по всей территории страны. Реструктуризация предусматривала создание специализированных компаний по дальним пассажирским перевозкам. Замысел этой реформы состоял в том, чтобы создать конкурентную среду на каждом магистральном направлении, в которую должны были быть вовлечены работающие на нем перевозчики.

Намечалась также реконструкция убыточного пригородного сообщения. Для этого предполагалось создать компании по пригородным перевозкам, которые бы работали в пределах конкретных городских агломераций и обладали бы статусом дочерних унитарных предприятий в составе МПС. Концепция реструктуризации также допускала наделение крупных вокзалов статусам отдельных предприятий. Все образованные в ходе реструктуризации предприятия впоследствии должны были подлежать акционированию и приватизации. Эта ситуация на 1997 год.

На сегодняшний день же существуют две концепции реформирования железных дорог России. Одна из концепций предложена министром путей сообщения Н. Аксененко, другая же министром экономики и торговли Германом Грефом. Греф придерживается идеи приватизации отраслей железной дороги, намереваясь тем самым сделать эту отрасль более привлекательной для зарубежных инвесторов. Аксененко же наоборот хочет создать транспортного гиганта, объединив всю железнодорожную империю воедино. Какой из этих проектов победит, покажет время.

-26-

А пока развитие железнодорожной отрасли страны осуществляется в разных направлениях. Важнейшим из них является увеличение объема транспортных перевозок из Азии в Европу. Данное направление деятельности МПС было не плохо поставлено в советской экономике. В «рекордный» 1981 год советскими транспортниками транзитом было доставлено 140 тыс. контейнеров. В1998 году этот показатель сократился в 8 раз и продолжает сохранять невысокий уровень. В течение последнего времени наблюдалась несогласованность действий различных ведомств России, приведшая к падению объемов транзитных перевозок. В числе этих ведомств МПС, Минтранс, таможенный комитет, пограничная служба России. Несогласованность их действий приводила к неоправданным перегрузкам грузов, случаям плохой их сохранности и т.д. В настоящее время возможности транссибирской магистрали используются лишь на 1/3, а грузы из Азии в Европу преимущественно доставляются морским путем контейнеровозами. С января 1999 транссиб увеличил свою протяженность.

Его руководство договорилось о снижении тарифов с польским и немецкими железнодорожниками. Сегодня транссиб заканчивается в Берлине. [10]

Использование транссиба для перевозки грузов обеспечивает доставку груза из Находки в Густановскую станцию на границе с Финляндией за 11суток, а до Берлина за 14,5 суток. Путь же следования грузов морским путем, занимает 18 суток и по стоимости дороже чем железной дорогой (1650-2050 долл. за 20-футовый контейнер морским путем, 1347 долл. по транссибу).

Наряду с повышением интенсивности перевозок на действующих магистралях, МПС осуществляет экстенсивное развитие железнодорожной сети. Оно целесообразно, если учесть низкую плотность железных дорог России по сравнению с другими странами. Важные проекты экстенсивного развития отрасли намечено реализовать в зоне Байкало-Амурской магистрали на сибирских землях. [15] В настоящее время строится железнодорожная ветка до Якутска. Пройдена половина пути из Нерюнгри в Якутск. Также намечено строительство 318-километрового пути к Эльгинскому месторождению коксующихся энергетических углей, расположенному в Якутии. Запасы данного месторождения оцениваются в 2,1 млрд. т. угля. Начало его разработки планируется в2001 году. Это не единственный проект МПС в зоне БАМа. Близится к завершению строительство магистралей ведущих к Чинейскому и Удоканскому месторождениям железных, медных, титановых руд в Читинской области. Реализация этого и других проектов в зоне БАМа преследует цель обеспечить его прибыльную, рентабельную работу. В настоящее время БАМ убыточен и обходится МПС ежегодно в 1,15млрд. руб. Не смотря на убытки, магистраль закрывать нельзя, поскольку окружающий ее регион заселен людьми. Зона БАМа относится к депрессивным регионам.

-27-

Байкало-Амурская магистраль имеет протяженность 4000 км. Проходит в условиях вечной мерзлоты. Ее строительство обошлось СССР в почти 18 млрд. руб., не считая труда заключенных и служащих строительных войск. БАМу 25 лет. В сутки по магистрали проходит 7 пар поездов: семь к Амуру, семь к Байкалу. В общей сложности они перевозят 5 млн. т. грузов, а могли бы перевозить в два раза больше.

Грузы, перевозимые в настоящие время по БАМу, могли быть перевозимыми по транссибу. Они являются своеобразной натуральной дотацией дороге.

По подсчетам специалистов для безубыточной работы БАМа необходимо в сутки пропускать, по меньшей мере, 12 пар поездов, что пока невозможно. В зоне БАМа построено 44 города и поселка, основным назначением которых является работа именно на железной дороге. Из-за отсутствия работы страдают и жители этих городов. Многие просто пытаются уехать, переселившись в европейскую часть России.

Кроме того, в системе МПС продолжают строить объекты транспортной инфраструктуры. В Самаре открылась первая очередь нового железнодорожного вокзального комплекса, обеспечивающего максимальный комфорт пассажирам и отвечающий современным требованиям. Его строительство обеспечивается совместными усилиями МПС, Куйбышевской железной дорогой и администрацией Самарской области. Также МПС осуществляет сооружение волоконно-оптической линии связи (ВОЛС) на железной дороге Москва – Воронеж – Ростов – Новороссийск – Адлер. Она является частью глобальной национальной сети длиной 3,5 тыс. км. Завершение проекта намечено завершить в 2001 году. Наряду с выше упомянутой линией в системе МПС уже функционирует ВОЛС Москва – Санкт-Петербург, Челябинск – Екатеринбург и некоторые другие. Общая протяженность ВОЛС уже составляет 17 тыс. км.

Составной частью развития железнодорожного комплекса России принято считать сооружение высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург. На ее сооружение пока не хватает средств и лишь принимаются усилия для сооружения объектов инфраструктуры. В сегодняшних условиях этот объект вполне рискует стать долгостроем, если к его сооружению не будет привлечено достаточное количество средств отечественных и зарубежных инвесторов. [14]

Проблем у железной дороги хватает, но при соответствующем их понимании правительством РФ, все их можно будет в скором времени решить.

**3.2 Автомобильный транспорт**

За последние 10 лет этот сектор экономики рос невиданными темпами. Но, не смотря на темпы его роста у него большое количество проблем. Одной из

-28-

главных является качество и количество наших дорог. Необходимо повышать плотность дорожной сети и поддерживать имеющиеся дороги в хорошем состоянии. А это не просто, учитывая то, что большинство дорог и так очень загружены. Их пропускная способность превышает нормативную в 1,5-2 раза. Наличие в автомобильном парке России большого количества грузовых автомобилей также требует хорошего качества автодорог, в частности их жесткость. При поддержке администраций округов вводятся в строй новые дороги, так как дороги являются по своей сути «кровеносными сосудами» автомобильного транспорта. [21, c355]

Поступления в бюджет зависят от объема международных перевозок. А так как 28 процентов внешнеторговых перевозок приходится именно на автомобильный транспорт, то ему надо уделять больше внимания.

Россия возит грузы в 46 стран мира. Российские автомашины на международных линиях перевозят около 6 млн. т. грузов и 4 млн. пассажиров в год.

Транспортные затраты в стоимости товаров перевозимых автотранспортом составляют 16-18 процентов. Если учесть, что стоимость грузов перевозимых международным автомобильным транспортом 30-32 млрд. долларов, то выручка транспортных компаний должна примерно составлять 5 млрд. долларов. Так кому же достается «лакомый кусок» от перевозки?

За последние 10 лет, после распада СССР, доля российских участников рынка международных перевозок сокращалась. В целом доля российских перевозчиков в объеме перевозок сократилась почти втрое. Этому сокращению способствовало множество причин. Это и низкая конкурентоспособность российских перевозчиков, и захват российского рынка перевозчиками-«транзитниками» из стран СНГ, отсутствие контроля над иностранными перевозчиками со стороны российской транспортной инспекции, и недостаток разрешений на въезд в отдельные страны, и слабое развитие сервисных услуг, и криминально-чиновничий рэкет и многие другие. [16]

Одна из основных причин низкой конкурентоспособности российских перевозчиков – отсутствие отечественных автомашин, пригодных для международных перевозок. К автомобилям в этой сфере предъявляются очень жесткие требования. Отечественная промышленность пока не в состоянии производить грузовые автомобили, соответствующие правилам Европейской экономической комиссии. Приходится импортировать тягачи мировых производителей. Но ввозные пошлины делает ситуацию приобретения тягачей еще более тяжелой. В результате всех сборов грузовик обходится российскому перевозчику в 160-165% цены, по которой приобретали зарубежные конкуренты.

Другая причина низкой конкурентоспособности российских перевозчиков – чрезмерно высокий уровень налогов. Так, в странах Западной Европы

-29-

совокупный налог в эксплуатации одного транспортного средства составляет порядка 200-1500 евро в год. В России этот налог достигает 8000 евро. Оставаться на плаву перевозчикам пока помогают сравнительно низкая стоимость топлива и небольшая заработная плата работающих на международных перевозках. [16]

Неплохо было бы позаимствовать опыт у белорусов и прибалтов, где для участников международных автомобильных перевозок применяют щадящие налоги, а таможенные пошлины на приобретаемые иностранные грузовые автомобили вообще отменены. В результате, во-первых, они приобрели такое количество подвижного состава, что сравнялись с Россией, во-вторых, устанавливая более низкие, чем у россиян тарифы, они захватили наш рынок. Так, что нашему правительству и министерству транспорта нужно делать соответствующие выводы и что-нибудь предпринимать, иначе доля отечественных перевозчиков будет уменьшаться, да и поступления 1 млрд. долларов в год были бы не лишними российскому бюджету.

Рассмотрение автодорожного комплекса страны не будет полным без изучения положения дел в производстве автотранспортных средств. К ним относят ГАЗ (Нижний Новгород), КАМАЗ (Набережные Челны), АвтоВАЗ (Тольятти), Москвич (Москва), ИжМАШ (Ижевск), КАВЗ (Курган), ПАЗ (Павлов), УРАЛАЗ (Миасс) и др. У большинства из этих предприятий автомобильной промышленности большое количество проблем: задолженность перед бюджетом, плохое качество сборки, устаревшая морально продукция, которая не соответствует современным требованиям и тд. Россия имеет большой рынок для потребления автомобилей. Российские автомобили просто хлынули на рынок после августа 1998 года, опережая своих зарубежных аналогов дешевизной. Но дешевое еще не означает качественное. Многие ломаются, только выехав из гаража автомагазина.

Неужели нет в нашей стране людей с современными идеями. Такие люди есть, но все как всегда упирается в деньги, нет инвестиций – нет реализаций новых проектов. Так, например, чтобы запустить в производство проект современного российского автомобиля ВАЗ-2118 требуется 1 млрд. долларов. Таких денег нет ни у ВАЗа, который, и так задолжал бюджету РФ, а инвесторы пока что не спешат вкладывать деньги в российскую экономику. [17]

Попыткой проинвестировать отечественное автомобилестроение является сотрудничество с зарубежными компаниями. Так сотрудничают ГАЗ и ФИАТ, «General Motors» и ЕЛАЗ, Фольксваген (в лице «Шкоды») и ИжМАШ. ОАО ГАЗ и канадско-австрийский концерн «Магна-Штайр» подписали в Вене рабочее соглашение крупносерийного производства дизельных двигателей «ГАЗ-560 Штайр». Их производство намечено

-30-

наладить на уровне 250 тыс. штук в год. Этими двигателями намечено оснащать большинство автомобилей Горьковского автозавода.

Завод малолитражных автомобилей «ОКА», входящий в КАМАЗ наращивает производство. Сейчас объем их выпуска составляет 28 тыс. в год. Также этот завод планирует модернизировать малолитражки, улучшая тем самым их качество. Уже сейчас по желанию клиента можно оснастить свой автомобиль другим двигателем, молдингами и тд.

В Москве при поддержке правительства Москвы предполагается наладить выпуск грузовых автомобилей VOLVO. Импортные автодетали со временем предполагается вытеснить отечественными. [17]

УРАЛАЗ сотрудничает с IVECO. Уже сейчас можно приобрести УРАЛ с более современным и мощным двигателем, тем самым увеличить качества грузового автомобиля.

АвтоВАЗ сотрудничает с компаниями «Ford» и «General Motors». Сотрудничество с «General Motors» предполагает вложение денег американским автогигантом в производство новой «Нивы». Выпуск этого автомобиля позволит АвтоВАЗу поправить свое финансовое положение. И уже сейчас выстроились огромные очереди на покупку этого автомобиля.

Сотрудничество же с Фордом предполагает выпуск малолитражных седанов Ford Escort. Но пока все еще ведутся переговоры о реализации этого проекта.

Правительство нашей страны принимает меры для большего привлечения инвестиций. Для инвесторов существует так называемый «режим свободного вклада», то есть освобождение от пошлины и налогов с ввозимого оборудования и комплектующих для автомобилей.

Много проблем и в сфере городского пассажирского транспорта. Статистики подсчитали, что потребности внутреннего рынка в автобусах составляют около 300.000 (!) единиц, а потребность в троллейбусах и трамваях еще больше. [4] Их нехватка и изношенность на лицо.

Российское автомобилестроение, увы, не может похвастаться успехами. Заводы требуют инвестиций, а совместные проекты с «Мерседесом» и другими партнерами пока не привели к буму. Российско-немецкий проект по производству «Мерседесов» в городе Голицыно не оправдал своего ожидания. Российские автотранспортные предприятия просто не покупали эти автобусы из-за их довольно высокой цены. Проект провалился и нам по-прежнему приходится пользоваться устаревшими автобусами, не отвечающими никаким требованиям. В России есть собственные марки автобусов, но их качество оставляет желать лучшего.

Но все же, несмотря на все трудности автомобильного транспорта, этот вид транспорта является одним из наиболее перспективных и развивающихся отраслей российской экономики. Развивать эту отрасль и поддерживать ее является одной из важнейших задач России.

-31

**3.3 Водный транспорт**.

**3.3.1 *Морской флот.***

На сегодняшний день суда морского флота России сильно изношены. Средний возраст более чем 350 из них превысил 19 лет. Средний же возраст более чем 600 судов составляет 23 года. При этом нормальный срок их жизни составляет 20 лет. За пределами этого срока степень изношенности судна делает нерентабельным ремонт старого корабля.

Приведенные данные свидетельствуют, что экономическая ситуация, сложившаяся в торговом флоте России, очень неблагоприятна. Требуется немедленное принятие срочных мер, направленных на обновление торгового флота страны в целях недопущения его потери за какие-нибудь 10 лет. Для воспроизводства торгового флота России, его обновления и расширения необходимы значительные финансовые средства. Их получению призвано служить планируемое внедрение потоннажного сбора, являющегося своеобразным и единственным налогом об эксплуатации новых российских судов.

Условием реализации таких намерений правительства является разработка закона и устава российского международного реестра. Наряду с этим прорабатывается идея создания второго реестра для вновь строящихся торговых судов России. Подобные меры практикуются во всем мире и, особенно в странах, испытывающих растущую конкуренцию на рынках морских грузоперевозок. [21, c365]

Составление реестра судов призвано не допустить их «ухода» под юрисдикцию других стран. В настоящее время многие российские суда уходят под оффшорные юрисдикции. Под иностранными флагами по некоторым оценкам работает около половины российского торгового флота. Такому переходу в оффшорные компании способствует низкий уровень налогообложения в них доходов судоходных компаний. Число стран, представляющих такого рода льготы, стремительно растет. Наряду с Панамой, Либерией, Маршалловыми островами, в их число вошел Люксембург. Стимулом нахождения в оффшорных зонах служит увеличением прибыли от эксплуатации судов в 2,6-3 раза и получение, соответственно, средств для строительства новых судов. Наряду с отмеченным преимуществом, регистрация российских судов в оффшорных зонах дает и другие. В частности, она позволяет рассчитывать на получение долгосрочных иностранных кредитов в связи с закладкой нового судна. Такого рода кредиты предоставляются сроком на 8-10 лет и способны покрыть до 80 % стоимости строительства судна.

Проводимая сегодня транспортная политика дорого обходится российским судоходным компаниям. Их доля рынка снизилась за последние 9 лет с 70 до 6 процентов, упав на 64 процента. Высокие налоги и таможенные

-32-

пошлины препятствуют закупке импортного оборудования для российских морских флотов, заставляя терять доходы.

Созданием международного реестра судов планируется решить эти проблемы. Создание реестра представляет собой форму разумного протекционизма, необходимого в условиях сложившейся ситуации в России. Развитие протекционизма в заданном направлении экономически выгодно нашей стране, призвано служить также к присоединению России к конвенции «О морских налогах и ипотеках». Такое присоединение способно обеспечить необходимые гарантии тем инвесторам, которые пожелают строить суда на российских судоверфях.

**3.3.2 *Ледокольный флот.***

Еще больше проблем и у и ледокольного флота России, являющегося составной частью водного транспорта. Ему, как и другим флотам России, свойственна проблема старения судов. Например, в 2000 году вырабатывает свой ресурс самый старый из ледоколов России – «Арктика», построенный еще в 1974 году. Строительство нового займет не менее 7 лет, а обходится в 200-250 млн. долл. в зависимости от типа судна. Ледоколам периодически необходима перезарядка и капитальный ремонт. Для перезарядки ледоколов «Ямал», «Россия», «Таймыр» и «Советский союз» требуется около 200 млн. руб. Эти и другие затраты относятся к категории необходимых, так как ледокольный флот необходим России с ее обширными территориями. Без него невозможно перспективное развитие Северного морского пути. С помощью ледоколов ежегодно осуществляется северный завоз в отдаленные труднодоступные территории Крайнего Севера России, где продолжают жить немало наших сограждан.

Учитывая актуальность проблемы, правительство разрабатывает программу мер, направленных на продление ресурса судовых ядерных установок ледокольного флота совместно с Минатомом и Минэкономики. Разрабатываются технико-эксплуатационные характеристики улучшенного «ледокола XXI века». Согласно этому проекту намечено создать универсальный тип атомохода. Такие ледоколы смогут прокладывать путь не только в морях, но и в устьях рек. [21, c339]

В целом же, если делать вывод по ледокольному флоту, то он адаптируется к новым условиям хозяйствования, переживая финансовые трудности. К сожалению, сейчас этому составляющему водного транспорта не уделяется должного внимания, хотя такое должно быть в обязательном порядке.

**3.3.3 *Морские контейнерные перевозки.***

Контейнерные перевозки, как уже было сказано выше, играют важную роль в организации работы морского транспорта любой страны. В условиях переходной экономики положение с контейнеризацией морских перевозок,

осуществляемых российскими судами, не улучшилось, а даже ухудшилось. Если в 1990 году оборот контейнерных грузов всех портов бывшего СССР

-33-

соответствовал 29 месту в мире, то в 1995 по всем видам транспорта грузооборот контейнерных грузов составил 25 млн. т. Это в четыре раза меньше, чем в 1990 году.

Улучшение положения дел в морских контейнерных перевозках – одна из важных экономических задач России. Подобно другим странам, ей необходима целенаправленная политика протекционизма в этой области. Она предусматривает разнообразные формы защиты, включая налоговые льготы, прямое регулирование грузовых квот в национальных портах для национальных судоходных компаний.

В мировых контейнерных морских перевозках используются технологии, применимые к научно-техническому прогрессу. Внедрение таких технологий отечественными контейнероперевозчиками – еще одна важная задача, поставленная перед нами. [21, c341]

**3.3.4*Траулерный флот.***

Траулерный, или рыбопромысловый, флот России имеет больше проблем, чем какой-либо другой. Его износ представляет катастрофический характер. К 2000 году более 60 процентов должны стать на прикол по этой причине. Механизм обновления траулерного флота в настоящее время в России не создан. Акционеры судов предпочитают сдавать их в аренду и делают это практически бесконтрольно. Такое стало возможно в силу того, что рыбопромысловый флот в условиях переходной экономики престал считаться стратегическим и, соответственно, его суда были сняты с учета в Министерстве обороны. Бесконтрольность в использовании рыболовецких судов привела к тому, что нередко их арендаторами становятся компании с недобросовестной репутацией. Следствием этого являются грубые и массовые нарушения прав рыбаков. В частности, имеют место массовые нарушения найма, оплаты труда, отчисления средств в Пенсионный фонд.

Во многих портах сегодня стоят брошенные на произвол российские промысловые суда или арестованные за долги. Несколько десятков тысяч российских рыбаков оказались «списанными на берег».

По состоянию на июль 1999 года несколько сотен российских траулеров находились в портах Южной Кореи (Пусан), Китая (Далян), Тайваня.

12 изношенных российских судов стояло Саудовской Аравии. Два судна были арестованы в Кувейте, пять - за долги в Мозамбике, два находились в Кейптауне (ЮАР) с экипажами на борту. Российские траулеры были брошены также, по меньшей мере, в 20 странах, включая порты Намибии, Анголы, Нигерии.

**3.3.5 *Внутренний водный транспорт.***

Проблем у данного вида транспорта хватает. Это все тот же физический износ. Большую роль в развитии этого вида транспорта играет и наличие каналов, сокращающих и удешевляющих стоимость перевозки, а также судоходных рек. В 1992 году был введен в строй канал Майн-Дунай,

-34-

связывающий 18 государств Западной Европы, Балкан, Восточной Европы, Украины и России.

Благодаря введению этого канала усилились экономические связи в сфере торговли. В последнее время этот вид транспорта перестал развиваться, ему не уделяется внимание со стороны государства.

**3.4 Авиационный транспорт.**

В гражданской авиации, как и в других сферах российской экономики, наблюдаются кризисные явления. Они продолжаются несколько лет с тех пор, как перестало осуществляться государственное централизованное плановое управление авиацией. Авиационным компаниям не удалось объединить усилия и организовать эффективное управление отраслью.

Спад производства в авиационном комплексе превысил за последние пять лет 70 процентов. Около 75 процентов отечественных самолетов работают на продленных ресурсах. Производство самолетов и вертолетов неуклонно сокращается. Если в 1992 году было выпущено 199 самолетов и 83 вертолета, то в 1997 соответственно 7 и 5, а в 1998 – 5 и 7.

Правительство было вынуждено принять решение о списании 500 самолетов из-за крайней опасности полетов на них без отнесения расходов на авиакомпании. К 2001 году устаревшие российские самолеты перестанут выпускать за рубеж по экономическим соображениям. К этому времени Россия будет нуждаться в 652 воздушных судах. В условиях переходной экономики авиакомпании России очень строго ощутили на себе жесткую конкуренцию со стороны западных авиационных компаний. Работа в рыночных условиях потребовала от них жесткого коммерческого расчета, в котором не последнее место заняли технические характеристики машин, предназначенных к эксплуатации. Например, специалисты компании «Трансаэро» подсчитали, что повышение цены на авиакеросин делает самолет Боинг-737 более экономически выгодным в эксплуатации, нежели наши отечественные самолеты. И это несмотря на то, что цена лизинга иностранных лайнеров из-за девальвации рубля возросла в несколько раз.

Удельный расход топлива у российских самолетов в 1,5-2 раза выше, чем у зарубежных аналогов. При очень близких летных характеристиках самолетов ИЛ-96-300 и Боинг-767 – себестоимость летного часа Боинга меньше на 1000 долл. ИЛ-96-300 на 65 тонн тяжелее и имеет четыре двигателя вместо двух и как следствие больший расход топлива. [6] Надежность самолета ИЛ-96-300 также недостаточна. Из шести самолетов,

эксплуатируемых компанией «Аэрофлот», в течение 7 лет только 3 из них находились в исправном состоянии. В результате компания понесла убытки в 70 млн. руб., то есть примерно столько, сколько стоит новый лайнер.

На авиалиниях, обслуживаемых российскими летчиками, необходимы машины с высокими параметрами эффективности. До таких характеристик не дотягивают наши отечественные самолеты, а потому, по мнению

-35-

опытных летчиков, они должны быть доработаны. Российские летчики вовсе не идеализируют качество самолетов, произведенных на Западе. По некоторым данным, на которые они ссылаются, эксплуатируемые в настоящее время Боинги-737 и 767 по ряду экологических параметров к 2001 перестанут вписываться в жесткие американские требования по экологии.

Пока же авиационные компании, как и в других подотраслях, подсчитывают понесенные потери. Крупнейшие из них, как показали итоги, подведенные на собраниях акционеров, закончили 1998 год с нелучшими экономическими показателями. «Трансаэро» - с убытками, «Аэрофлот» – с минимальной прибылью. Компания «Внуковские авиалинии» балансирует на грани банкротства.

В условиях экономического кризиса отрасли авиаторы России ищут пути развития авиационной отрасли без опоры на государственный бюджет. Они прилагают усилия для привлечения крупнейших зарубежных фирм к сотрудничества в целях создания новых и совершенствования существующих образцов авиационной техники. Военно-транспортный самолет АН-70 является одним из лучших кандидатов для такого сотрудничества, а также на роль «среднего транспортного самолета», в производстве которого заинтесованы европейские потребители. Это подтверждается готовностью специалистов Германии, Италии, Испании, Великобритании совместно работать с Россией и Украиной над проектам его модификации, чтобы в дальнейшем в виде самолета АН-7Х он был принят европейскими странами для серийного производства.

К концу 2000 года планируется поднять в воздух первый летный экземпляр российско-французского вертолета МИ-38, который должен прийти на смену вертолета МИ-8. В реализации проекта его создания примут участие Московский и Казанский вертолетные заводы, российско-французское совместное предприятие «Евромиль» и французская компания «Еврокоптер». Серийное производство вертолета намечено на 2003 год.

Но все же, несмотря на все имеющиеся проблемы, в российской авиационной промышленности сохранен немалый потенциал, позволяющий надеяться на возрождение авиации. Именно у нас сейчас существуют новейшие технологии, но, к сожалению, не воплощенные в жизнь из-за отсутствия финансирования. Но при соответствующем финансировании можно поднять не только отечественную авиационную промышленность, но и авиацию в целом, так как авиация на сегодняшний день является самым быстрым способом транспортировки. [21, c367]

-36-

Заключение

Проведя курсовое исследование, можно сделать следующие выводы:

1. Роль транспорта в экономике России огромна. Транспорт оказывает всестороннее воздействие на экономическое развитие страны. Там, где правильно понимают роль транспорта, государство успешно развивается в экономическом, политическом и социальном отношениях. И наоборот, недооценка значения транспортной системы неизбежно приводит к замедлению развития государства. Транспортная система должна постоянно развиваться адекватно растущим потребностям. Недооценка и хроническое отставание транспорта в немалой степени происходят из-за непонимания государственного значения транспорта как особой отрасли народного хозяйства. Уникальность транспорта состоит в том, что, выступая в роли сферы материального производства, он одновременно выполняет вспомогательную функцию обслуживающей инфраструктуры. Часто роль транспорта недооценивают, умалчивая его важнейшую роль в области экономики.
2. Транспортный фактор обязательно учитывается при размещении производства в то или ином регионе. Транспортный фактор является одним из важнейших.
3. Народное хозяйство страны ежегодно несет потери из-за диспропорции в техническом вооружении различных видов транспорта, а особенно между уровнем развития постоянных сооружений и парком подвижного состава, например, между емкостью станций и численностью парка вагонов; пропускной способностью линий и густотой движения транспортных единиц; протяженностью автомобильных дорог и количеством тяготеющих к ним автомобилей.
4. Транспорт по территории нашей страны располагается неравномерно из-за структуры расселения населения нашей страны. Основные транспортные магистрали располагаются именно в европейской части страны. Здесь происходит наибольший товарообмен между соседним государствами.
5. Транспортное хозяйство, как и все отрасли экономики нашей страны требуют привлечение инвестиций, но эта проблема по-прежнему не решается из-за того, что зарубежные инвесторы боятся вкладывать деньги в российскую экономику из-за ее непредсказуемости. Проблемы из-за отсутствия инвестиций возникают в техническом оснащении транспорта особенно отечественного производителя, продукция которых отстает от западных аналогов на много лет из-за отсутствия разработок и воплощения этих проектов в жизнь.

Наличия инвестиций предполагает хорошее техническое оснащение транспорта. Для России эта проблема наиболее актуальна, так как

-37-

большее количество транспортных средств, да и оборудования в целом достались нам от СССР. Это оборудование уже отслужило свой срок и требует замены.

Состояние транспорта зависит от уровня научно-технического прогресса.

Именно на уровне достижений в науке и технике транспорт может развиваться. Пример, Япония достигла высокого уровня прогресса в области транспорта и экономике в целом не только за счет иностранного капитала, сколько путем приобретения мировых патентов новейших технологий.

1. Государство должно принимать меры для развития транспорта. Нужно применять щадящие налоги к российским перевозчикам, поддерживать наши дороги в хорошем состоянии, технически оснащать транспортную отрасль, привлекать зарубежных инвесторов для вложения денег в российскую экономику в целом и в частности в развитие транспорта. От того, как государство будет относиться ко всем проблемам транспорта, будет зависеть состояние нашей экономики.

Тема развития транспорта в нашей стране не до конца понимается нашим правительством. Есть множество проектов по реформированию транспортного хозяйства страны, но большинство этих проектов продолжают быть не воплощенными в жизнь.

### Приложение А

Таблица 1: зависимость размещения производства от транспортного фактора.[23, c108]

|  |
| --- |
| Отрасль роль |
| 1. Нефтедобывающая + |
| 1. Нефтеперерабатывающая + |
| 1. Газовая +++ |
| 1. Угольная + |
| 1. Теплоэлектроэнергетика + |
| 1. Гидроэлектроэнергетика \* |
| 1. Черная металлургия (полный цикл). ++ |
| 1. Черная металлургия (передельная). + |
| 1. Цветная металлургия (легких металлов). \* |
| 1. Цветная металлургия (тяжелых металлов). \* |
| 1. Тяжелое машиностроение. \* |
| 1. Транспортное машиностроение. ++ |
| 1. Точное машиностроение. \* |
| 1. Горно-химическая отрасль. + |
| 1. Химическая промышленность. \* |
| 1. Лесная. ++ |
| 1. Целлюлозно-бумажная. ++ |
| 1. Легкая. + |
| 1. Пищевая (сахарная). + |
| 1. Пищевая (кондитерская). + |

+++ - решающее значение.

++ - большое значение.

+ - малое значение.

\* - незначительное.

Приложение Б

**Таблица 1**: протяженность транспортных путей и пассажирооборот различных видов транспорта 1996 год. [20, c290]

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Протяженность тр. путей тыс. км** | **Грузооборот** | | **Пассажирооборот** | |
| Млрд. тыс. км | Удельный вес | Млрд. пассажиро-км | Удельный вес |
| Ж/Д транспорт | 87 | 1214 | 35 | 192,2 | 35 |
| Морской | --- | 297 | 8 | 0,2 | --- |
| Внутренний водный | 84 | 90 | 3 | 1,1 | --- |
| Трубопроводный | 210 | 1899 | 53 | --- | --- |
| Автомобильный | 745 | 31 | 1 | 182,2 | 34 |
| Воздушный | --- | 1,6 | --- | 71,7 | 13 |
| Другие виды | --- | --- | --- | 99,5 | 18 |
| Транспорт всего | --- | 3532,6 | 100 | 552,3 | 10 |

## Приложение В

**Диаграмма 1**: структура пассажирооборота транспорта. [12, c36]



1 - железнодорожный транспорт

2 - воздушный транспорт

3 – автомобильный транспорт

4 – внутренний водный

**Приложение Г.**

**Таблица 1**: общий объем международных перевозок и доля в нем российских и иностранных перевозчиков. [16, c25]

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Объем, млн т** | **Доля перевозчиков, %** | |
| **российских** | **иностранных** |
| 1990 | 2,0 | 75,0 | 25,0 |
| 1991 | 2,2 | 74,8 | 25,2 |
| 1992 | 2,6 | 73,0 | 27,0 |
| 1993 | 4,0 | 52,5 | 47,5 |
| 1994 | 6,4 | 43,9 | 56,1 |
| 1995 | 10,5 | 30,4 | 69,6 |
| 1996 | 13,0 | 28,5 | 71,5 |
| 1997 | 18,9 | 24,8 | 75,2 |
| 1998 | 16,1 | 26,7 | 73,3 |
| 1999 | 15,5 | 36,7 | 63,3 |
| 2000 | 17,0 | 40,0 | 60,0 |

**Таблица 2**: доля регионов в объеме международных автомобильных

перевозок в 1999 г., %. [16, c27]

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Регион** | **Импортные грузы** | **Экспортные грузы** |
| Москва | 53,9 | 11,6 |
| Санкт-Петербург | 11,3 | 5,4 |
| Ленинградская область | 2,2 | 13,6 |
| Московская область | 6,5 | 4,0 |
| Калининградская область | 4,7 | 2,1 |
| Приморский край | 2,2 | 2,0 |

**Таблица 3**: основные направления перевозок и доля рынка, контролируемая российскими перевозчиками\*. [16, c28]

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Страна** | **Доля в объеме перевозок, %** | **Доля российских перевозчиков, %** |
| Финляндия | 24,7 | 24,1 |
| Германия | 13,0 | 29,6 |
| Польша | 6,6 | 18,9 |
| Китай | 5,1 | 78,6 |
| Казахстан | 4,4 | 25,3 |
| Нидерланды | 4,2 | 21,2 |
| Турция | 3,6 | 2,3 |
| Италия | 3,5 | 26,4 |
| Украина | 3,2 | 26,3 |
| Литва | 2,8 | 12,0 |
| Прочие | 28,9 | --- |

\* По данным АСМАП

**Таблица 4**: импорт в Россию тяжелых грузовиков полной массой 16т и выше, шт. \* [16, c29]

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Производитель | **1998** | **1999** |
| «Daimler-Chrysler» | 446 | 156 |
| «DAF Truck» | 50 | 2 |
| «IVECO» | 169 | 81 |
| «MAN» | 33 | 11 |
| «Renault V.I.» | 71 | 8 |
| «Scania» | 147 | 50 |
| «Steyr Trucks» | 63 | 0 |
| «Volvo» | 417 | 69 |
| СП «МАЗ-MAN» | 1 | 52 |
| Всего | 1397 | 429 |

\* По данным агентства «Best + Assocles».

Список используемой литературы.

1. Аксенов И. Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 1991. - 383с.
2. Громов Н. Н., Панченко Т. А., Чудовский А. Д. Единая транспортная система: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1987. - 304с.
3. Козьева И. А., Кузьбожев Э. Н. Экономическая география и регионалистика: Учебное пособие для вузов. – Курск: КГТУ, 2000. с. 121-130.
4. Лаврентьев Б. Пазик – это солидно// Деловой вторник, 2000. №40. с.2.
5. Перепелюк А. В., Бондаренко В. О., Мироненко Л. А.. Экономика промышленного транспорта: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 1987.-336с.
6. Птичий А. Заграница поможет авиаторам// Финансовые известия, 1999. 19 августа.
7. Региональная экономика: Учеб. пособие для вузов/ Под ред. Т. Г. Морозовой. – М.: Банки и биржи, Юнити, 1995. С.140-148.
8. Российская автотранспортная энциклопедия.
9. Севрюков Д. Постой, паровоз! Не стучите, колеса// Деловой вторник, 2000. №34. с.2.
10. Семенов А. Транссиб заканчивается в Берлине// Известия, 1999. 17 сентября.
11. Сорокин К. Дорогой бензин – не самое жуткое// Деловой вторник, 2000. №34. с.2.
12. Статистическое обозрение, 1998. №1. с. 36-37.
13. Терешина Н. Л. Конкурентоспособность железных дорог: региональные аспекты// Железнодорожный транспорт, 2000. №6 с. 51-54.
14. Фадеев П. Железнодорожники приехали на рынок связи// Известия, 1999. №29.
15. Фадеев П. МПС грузит БАМ// Известия, 1999. 29 мая.
16. Фасхиев Х. А. Дальнобойщики и в цель, и мимо// ЭКО, 2000. №9. с.24-37.
17. Цифры и факты// За рулем, 2000. №9-10. с.76-78,85.
18. Цифры и факты// Железнодорожный транспорт, 2000. №5. с. 2-10.
19. Экономическая география транспорта/ Под ред. М. М. Казанского – М.: Транспорт, 1991. 280с.
20. Экономическая и социальная география России/ Под ред. А. Т. Хрущева. - М.: КРОН-ПРЕСС, 1997. с.282-302.
21. Экономическая и социальная география России: Основы теории и практики: Учебное пособие/ Под ред. Гребцовой. – Ростов н/Д: Феникс, 2000. с.316-367.
22. Экономическая география России: Учебное пособие. – М.: Юнити, 1999. с.230-249.
23. Экономическая и социальная география: Справочные материалы. – М.: Просвещение, 1994. с.102-110.