***Министерство образования РФ***

***Самарская Государственная Экономическая Академия***

***Кафедра экономической и социальной географии***

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

###### **ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ**

######  **«Развитие и размещение транспортного комплекса РФ»**

Cтудента I-го курса, дневного отделения 2-ой группы специальности ЭППД

Шатохина Сергея Александровича

Научный руководитель к.э.н., Илюхин С. А.

Дата защиты\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Оценка при защите\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Члены комиссии\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

***Самара 2000***

 РЕЦЕНЗИЯ НА КУРСОВУЮ РАБОТУ

по теме: «Развитие и размещение транспортного комплекса РФ»

# СОДЕРЖАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ 3

ВВЕДЕНИЕ 4

1. Значение транспорта для хозяйства страны. Структура транспортного комплекса. 5

1.1. Значение транспортного комплекса в ЕНХК. 5

1.2. Структура транспортного комплекса 8

2. Развитие и размещение транспортного комплекса РФ 19

2.1. Развитие и размещение различных видов транспорта 21

2.2. Размещение транспорта по экономическим районам. 33

3. Экономическая оценка деятельности транспортного комплекса 48

4. Проблемы транспортного комплекса и перспективы его развития. Контейнирование и комбинированные перевозки. 51

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 54

Используемая литература 55

ПРИЛОЖЕНИЕ 56

# ВВЕДЕНИЕ

На сегодняшний день российская экономика находится в глубоком кризисе, и одной из важнейших задач ее является интеграция в мировую экономическую систему, основу которой составляют глобальные рынки товаров и услуг, которые функционируют в условиях рыночной конкуренции на внутри- и межгосударственном уровнях. Рынок транспортных услуг наряду с информационным и финансовым рынками обеспечивает жизнедеятельность и устойчивость функционирования всей системы.

Транспорт является важным связующим звеном в эконо­мике Российской Федерации, без которого невозможно нор­мальное функционирование ни одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны. Стабилизация положения в экономике, ее подъем невозможны без решения основных проблем транс­портного комплекса.

Развитие рыночных отношений в транспортном комплексе выдвигает задачу более тесной координации работы всех видов транспорта между собой. Переход на рыночную экономику создаёт благоприятную среду для внедрения прогрессивных идей и принципов логистики. Одним из её основных компонентов является кооперация различных видов транспорта в рамках комбинированных перевозок.

Это позволит эффективно использовать технические, экономические и экологические преимущества разных видов транспорта, что обеспечит удовлетворение интересов государства, которые заключаются в сокращении импортных транспортных услуг, а значит, и в дополнительном поступлении налогов в казну, и негосударственных компаний-участников — получение дополнительного рынка сбыта и прибыли от перевозок.

В последние годы актуальность развития комбинированных перевозок в России возросла. За последние 6 лет объёмы международных автомобильных перевозок в стране увеличились более чем в 6 раз. При этом доля перевозок, осуществляемая российскими перевозчиками, уменьшилась за тот же период в 3 раза.

Переход на рыночную экономику создал новые и усугубил уже имеющиеся проблемы в сфере данных перевозок, основными из которых являются стандартизация технических средств, модернизация и развитие терминалов, внедрение нового оборудования и т.д. В частности, в международных автоперевозках остро стоит проблема незаконного, в нарушение международных договоров, внедрения перевозчиков ряда иностранных государств на рынке внутрироссийских автомобильных перевозок.

Перспективы же развития комбинированных перевозок очевидны. Это позволит сохранить автомобильные дороги России, значительно улучшить экологию окружающей среды и криминогенную обстановку в пути следования, ликвидировать “пробки” на пунктах таможенного контроля, привлечь дополнительные объёмы перевозок главным образом на железную дорогу, снизить издержки на транспортировку грузов различными видами транспорта, а значит, повысить доходы всех задействованных субъектов — грузовладельцев, экспедиторов и перевозчиков, то есть всего транспортного комплекса.

Изучению состояния транспортного комплекса, его проблем и перспектив развития и посвящена данная работа.

# Значение транспорта для хозяйства страны. Структура транспортного комплекса.

## Значение транспортного комплекса в ЕНХК.

Транспорт — одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.[[1]](#footnote-1)

Рассматривая транспорт как отрасль материального производства, необходимо отметить ряд его специфических особенностей. Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит новой продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и, доставляя готовую продукцию потребителю, увеличивая тем самым её стоимость на величину транспортных издержек, которые включаются в себестоимость про­дукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной промышленности, где они могут достигать 50%.[[2]](#footnote-2)

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

Правда традиционное представление о необходимости снижения удельных транспортных затрат на современном этапе научно-технической революции подвергается сомнению, так как экономические выгоды территориального разделения труда, широкой и всесторонней специализации производства часто перекрывают увеличение транспортных издержек.

Однако данное положение действует только при определённых условиях. К важнейшему из них относится наличие достаточных транспортных резервов.[[3]](#footnote-3)

 Значение транспорта, как важной составной части экономики Россий­ской Федерации, определяется его ролью в территориальном разделении общественного тру­да: специализация районов, их комплексное развитие невоз­можны без системы транспорта. Транспортный фактор оказы­вает влияние на размещение производства. Не принимая его во внимание, нельзя достичь рационального размещения произво­дительных сил. При размещении производства учитываются по­требность в перевозках, масса исходных материалов и готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транс­портными путями, их пропускная способность и т. д. В зависимости от влияния этих составляющих рассматриваются вариан­ты размещения предприятий. Рационализация перевозок влия­ет на эффективность производства, как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Большое значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой является одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным пре­имуществом для размещения производительных сил и дает ин­теграционный эффект.[[4]](#footnote-4)

Транспортный фактор имеет особо важное значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размеще­нием ресурсов, населения и основных производственных фон­дов. Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков. В условиях перехода к рыноч­ным отношениям роль транспорта существенно возрастает. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффектив­ность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а, с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, а, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной ча­стью рыночной инфраструктуры.[[5]](#footnote-5)

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

В результате в 80-е структурная диспропорция, возникшая между производством и транспортом, стала приводить к регулярным сбоям в работе транспортной системы страны, особенно ее важнейшего звена – железнодорож­ного транспорта. Только экономический кризис 90-х годов с резким падением производства в России и странах ближнего зарубежья привёл к адекватному снижению объёмов грузовых перевозок, что снизило остроту проблемы, но не сняло её с повестки дня.[[6]](#footnote-6)

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

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

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

На второй стадии они сформировали самостоятельные системы, функционирующие и развивающиеся достаточно автономно. При этом транспорт выделился в самостоятельную народнохозяйственную отрасль со сложившейся устойчивой внутренней структурой, собственными критериями – максимизация пропускной способности транспортных магистралей – и показателями работы – учёт транспортных расходов и проделанной работы (в тонно-километрах). Именно на этой стадии развития в настоящее время находится транспортная система России.

На третьей стадии производство и транспорт должны объединиться в такую производственно-транспортную систему, в рамках которой они взаимодействуют в качестве отдельных подсистем. При этом меняются не только целевые функции обеих подсистем, но и критерии и показатели их работы. На первый план выступает задача минимизации потерь при их взаимодействии.

Важно подчеркнуть, что в этом случае транспорт рассматривается как активный элемент взаимодействия, при котором он не только организует перевозки с учётом изменяющихся потребностей производства, но и само производство активно упорядочивает связи и формирует свои программы развития, исходя из возможностей и потребностей транспорта. Функция транспорта в таком взаимодействии заключается не только в полном обеспечении потребностей производства в перевозках, но и в качественном и своевременном транспортном обслуживании поставщиков и потребителей с колеблющимися ритмами работы, т. е. С учетом постоянно изменяющихся и в перспективе в условиях рыночной экономики часто неопределенных потребностей производства в транспортных услугах.

Таким образом, гибкость, эластичность транспорта, возможность работать в разных, в том числе вероятностных, режимах, реализовывать «пиковые» потребности в перевозках — вот те требования, которые предъявляются современным транспортным системам.

Перечисленные выше особенности транспортной системы страны ставят целый ряд проблем его территориальной организации. Важную роль в их решении призвано сыграть изучение территориальной организации транспортных систем, особенностей и закономерностей становления и развития территориальных транспортных структур и формируемой ими системы транспортно-географичеких отношений в их взаимодействии с другими территориальными социально-экономическими системами.

## Структура транспортного комплекса

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

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

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

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

Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором.

***Транспорт необщего пользования*** (ведомственный), как правило, перевозит грузы и пассажиров своего предприятия, объединения (ассоциации, концерна и т.п.).[[7]](#footnote-7)

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

Для измерения перевозочной работы используют следующие показатели: перевозка грузов в тоннах; грузооборот в тонно-километрах; перевозка пассажиров; пассажирооборот в пассажиро-километрах.[[8]](#footnote-8)

**Грузооборот** определяется как сумма произведений веса каждой партии (отправки) перевозимого груза в тоннах на расстояние её перевозки в километрах.

**Пассажирооборот** характеризует перевозку пассажиров с учётом расстояний, на которые перевезены пассажиры.[[9]](#footnote-9)

Показатель **«объём перевозок»** учитывает массу перевезённого груза и определяется как **Q=∑qnn**, где **q** – количество отправленного груза с 1,2, …, n-го пункта сети.[[10]](#footnote-10)

Объём перевозок пассажиров за год рассчитывают следующим образом: **A**=**Σаnn**, где **a**1**, а**2**,…, а**n ***—***число отправленных пассажиров соответственно с 1-го, 2-го,…, n-го пункта сети.[[11]](#footnote-11)

Основными видами транспорта являются: железнодорожный, автомобиль­ный, внутренний водный, морской, трубопроводный и воздушный тран­спорт. Взаимодействуя между собой, они обра­зуют транспортную систему России.[[12]](#footnote-12)

Каждый из данных видов транспорта выполняет в рамках транспор­тной системы России определенную функцию в соответствии со своими технико-экономическими особенностями, провозной способностью, геогра­фическими и историческими особенностями развития.[[13]](#footnote-13)

В перевозке грузов наиболее дешевыми являются трубопро­водный, морской, железнодорожный и внутренний водный транспорт, а в перевозке пассажиров — железнодорожный и автомобильный. Однако необходимо иметь в виду, что эффек­тивность использования того или иного вида транспорта необ­ходимо рассматривать в каждом конкретном случае с учетом многих факторов, таких, как вид груза, его массовость, рас­стояние перевозки, сроки доставки, транспортабельность, техни­ко-эксплуатационные условия необходимого участка пути и т.п.[[14]](#footnote-14)

В условиях России **железнодорожный транспорт** наиболее эффективен для перевозки массовых видов грузов на средние и дальние расстояния с высокой концентрацией грузовых потоков, а также для перевозки пассажи­ров на средние расстояния и в пригородном сообщении.

**Автомобильный транспорт** не может составить конкуренции железнодо­рожному в массовых межрайонных грузовых перевозках прежде всего из-за его высокой удельной энергоемкости и себестоимости перевозок, большой дальности перевозок и отсутствия современной сети автодорог высокого технического уровня.

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.2.1 Протяжённость транспортных путей, грузо- и пассажирооборот различных видов транспорта общего пользования в 1998 г.[[15]](#footnote-15)

Как видно из табл. 1.2.1, ведущее место по грузообороту среди универсаль­ных видов транспорта принадлежит железнодорожному — 32,4%, а на долю автомобильного, морского и речного приходится менее 8% от общего грузооборота. Доля железнодорожного и речного транспорта в общем грузо­обороте последние десятилетия падает. В то же время доля узкоспециализи­рованного трубопроводного транспорта постоянно увеличивается и в насто­ящее время составляет 60%. Доля воздушного транспорта в грузообороте крайне незначительна.

Роль отдельных видов транспорта в пассажирских перевозках выглядит иначе. Как видно из табл. 1.2.1, важное место в пассажирообороте занимают железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. Та­кая структура грузо- и пассажирооборота связана с техникою экономическими особенностями каждого вида транспорта, обширной территорией, природно-климатическими условиями России. Немаловажное значение имеет и себестоимость пере­возок различными видами транспорта.[[16]](#footnote-16)

**Железнодорожный транспорт**

Железнодорожный транспорт — основной вид магистрального транспорта, обеспечивающий межрайонные перевозки массовых видов грузов. Его веду­щее значение обусловлено двумя факторами: технико-экономическими пре­имуществами над большинством других видов транспорта и совпадением направления и мощности основных транспортно-экономических межрайон­ных и межгосударственных (в границах СНГ) связей России с конфигура­цией, пропускной и провозной способностью железнодорожных магистралей (в отличие от речного и морского транспорта).[[17]](#footnote-17)

Железнодорожный транспорт имеет целый ряд достоинств, которые и определили его преимущественное развитие в стране.[[18]](#footnote-18)

Железнодорожный транспорт отличают универсальность (способность перевозить практически все виды грузов), высокая провозная и пропускная способность (двухпутная электрифицированная железная дорога может про­пустить в сутки до 150—200 пар поездов и обеспечить перевозку более 100 млн. т грузов в каждом направлении), сравнительно невысокая себесто­имость перевозок (в отличие от воздушного и автомобильного транспорта), относительно свободное размеще­ние, то есть независимость от природных условий (строительство железных дорог прак­тически на любой территории, регулярность, то есть возможность ритмично осуществлять пере­возки во все времена года, в отличие от речного транспорта), сравнительно высокая скорость движения, надежность и др.[[19]](#footnote-19)

Кроме того, он позволяет экономить жидкое углеводородное топливо за счет широкой электрификации тяги.[[20]](#footnote-20)

Железнодорожный транспорт особенно эффективен в перевозках на дальние расстояния, и принимая во внимание огромную территорию Рос­сии, можно ожидать, он и в перспективе останется ведущим видом транспорта в массовых грузовых перевозках на дальние расстояния и в пассажирских перевозках на средние расстоя­ния и пригородные сообщения.[[21]](#footnote-21)

Сеть железных дорог обеспечивает основные грузопотоки не только между экономическими районами России, но и между Россией и странами ближнего зарубежья. Именно железные дороги относятся к основным эле­ментам территориального каркаса хозяйственного ландшафта страны на макро- и мезоуровнях.[[22]](#footnote-22)

В структуре перевозимых железнодорожным транспортом грузов резко выделяются каменный уголь и кокс (занимает первое место в грузообороте и второе — по объему перевозок) и минеральные строительные материалы (первое место по объему перевозок и второе — по грузообороту). На третьем месте идут нефтяные грузы (прежде всего мазут и светлые нефтепродукты). Значительную долю занимают руда, черные металлы, лесные и хлебные грузы, минеральные и химические удобрения. На долю этих восьми видов массовых грузов приходится почти 9/10 всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта для перевозки таких видов массовых грузов, как каменный уголь и кокс (свыше 90% от объема их перевозки всеми видами транспорта), руда, минеральные удобрения, цемент (около 90% по каждому виду), черные металлы (свыше 75%), лесные грузы (свыше 60%), хлебные грузы (свыше 50%).

Для железнодорожного транспорта характерна концентрация грузовых перевозок на главных направлениях транспортно-экономических связей. При этом основная нагрузка приходится на относительно небольшую про­тяженность железнодорожной сети. Половина всего грузооборота выполня­ется 1/6 частью железных дорог. При средней грузонапряженности железно­дорожной сети России 27 млн. т-км на 1 км эксплуатационной длины они имеют грузонапряженность в 2 раза большую. К наиболее грузонапряженным линиям относятся Транссибирская магистраль, особенно ее участок от Омска до Новосибирска (это наиболее грузонапряженный участок железной дороги в мире — более 100 млн. т-км на 1 км длины) — в основном за счет перевозки кузнецкого угля.[[23]](#footnote-23) Уголь доставляется на Урал, в Центральные районы, в Поволжье. Значительные грузопотоки нефтяных грузов идут из Западной Сибири, Урало-Поволжья, Северного Кавказа. Основная масса лесных грузов идет с Европейского Севера и из Сибири. Грузо­потоки черных металлов формируются Центральной и Сибир­ской металлургическими базами для потребителей Централь­ного района, Северного Кавказа, Северо-Запада. Хлебные гру­зы формируются в лесостепной и степной зонах и идут в густонаселенные потребляющие районы.[[24]](#footnote-24)

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

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

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

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

Крупнейшими железнодорожными узлами отправления пассажиров в дальнем сообщении являются Москва и Санкт-Петербург в европейской части России и Новосибирск — на востоке страны.[[25]](#footnote-25)

**Автомобильный транспорт**

Автомобильный транспорт относится к динамично развивающимся видам транспорта.

В условиях России, в отличие от европейских стран и США, автомобильный транспорт используется в основном для пе­ревозки небольших потоков грузов на короткие и средние расстояния. Средняя дальность перевозки 1 т груза составляет всего 24 км.[[26]](#footnote-26) Это связано со сравнительно высокой себестоимостью данного вида транспорта и его малой грузоподъемностью.[[27]](#footnote-27)

 К достоинствам автомобильного транспорта следует отнести высокую ско­рость и высокую маневренность автотранспортных средств, позволяющую осущес­твлять перевозку грузов и пассажиров «от двери до двери» без промежуточ­ных погрузочно-разгрузочных операций и пересадки пассажиров, а значит и без до­полнительных затрат на эти операции.[[28]](#footnote-28)

Наряду с этим у автотранспорта есть и большой недостаток — сравни­тельно высокие себестоимость и удельная энергоемкость грузовых перево­зок, которые значительно выше по сравнению с железнодорожным и водным транспортом.

Высокий уровень себестоимости автоперевозок в России — результат не только малой грузоподъемности автомобиля как единицы подвижного соста­ва (в сравнении с грузоподъемностью грузового поезда, морского и речного судна), но и следствие отсутствия развитой сети автодорог высокого техни­ческого класса (и связанный с этим повышенный износ автомашин, расход топлива и др.) и рациональной структуры автопарка (не хватает автомобилей малой и большой грузоподъемности, что оказывает отрицательное влияние на производительность труда при автоперевозках).

Сфера применения автомобильного транспорта чрезвычайно широка. Автомобили выполняют большую часть городских, пригородных и короткобежных внутрирайонных грузовых перевозок. Они подвозят грузы от прои­зводителей продукции к станциям железных дорог, речным пристаням, морским портам и развозят от них к потребителям. Таким образом, автомо­бильный транспорт может участвовать в перевозках одного и того же груза несколько раз. Поэтому его доля в перевозках грузов чрезвычайно велика и составляет почти 80% от общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта.

Дальние межрайонные перевозки автомобильный транспорт осуществля­ет в тех случаях, когда либо другие виды транспорта отсутствуют (например, в северных и восточных районах страны), либо грузы относятся к ценным или скоропортящимся (перевозки фруктов, овощей и пр.).[[29]](#footnote-29)

Обеспеченность автодорогами с твердым покрытием служит важным показателем развития транспорта в стране.[[30]](#footnote-30)

Основу автодорожной сети России общей протяженностью 929 тыс. км (из них длина шоссейных дорог общего пользования — 574 тыс. км, ведомственных — 355 тыс. км) формируют дороги с твердым покрытием, доля которых составляет 3/4.[[31]](#footnote-31)

В России 40% сельских населенных пунктов не имеют связи с сетью путей сообщения общего пользования. Качество автодорожной сети невысокое: 11% автодорог — грунто­вые, 1/3 дорог, имеющих твердое покрытие, — гравийные, щебеноч­ные, шлаковые и булыжниковые, они не соответствуют техниче­ским нормам. Такие дороги быстро изнашиваются и требуют ре­монта, а в условиях экономического кризиса ремонтные работы имеют тенденцию к сокращению.[[32]](#footnote-32)

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

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

Автомобильный транспорт широко применяется как для внутрипроизводственных (технологических) перевозок, так и для доставки грузов из пунктов производства в пункты потребления продукции. Поэтому в структуре пере­возок основное значение имеют строительные грузы (в том числе кирпич и цемент), вскрышные породы и грунт, хлебные грузы, черные металлы, лесные грузы, товары народного потребления.[[33]](#footnote-33)

Автомобильный транспорт (автобусы) выполняет основной объем пасса­жирских перевозок — почти 90% от всех перевозок пассажиров основными видами магистрального транспорта. Однако основная их часть — около 80% — приходится на внутригородские перевозки. Доля пригородных поез­док составляет 18%, а междугородных — лишь 2%. В последние годы в крупных городах резко возрастает парк индивидуальных легковых автомоби­лей, что приводит к увеличению их доли в пассажирских перевозках.[[34]](#footnote-34)

Также необходимо учесть, что в России производится только 10—12% грузовых автомобилей и ав­тобусов от уровня производства в бывшем СССР. Это в ближай­шем будущем осложнит развитие автомобильного транспорта.[[35]](#footnote-35)

**Морской транспорт**

Морской транспорт имеет важное значение в транспортной системе России: он стоит на третьем месте по грузообороту после железнодорожного и трубопроводного транспорта.[[36]](#footnote-36)

Морской транспорттакжеигра­етважную роль во внешнеэкономических связях страны и служит одним из основных источников получения валютных средств.[[37]](#footnote-37)

Это связано с тем, что в отличие от других видов транспорта морскими судами перевозят главным образом экспортно-импортные грузы. Внешние (заграничные) пе­ревозки грузов преобладают. Внутренние (каботажные) перевозки большого 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.

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

В то же время зависимость морского транспорта от природных условий (особенно в условиях замерзания морской акватории), необходимость созда­ния на морских побережьях сложного и дорогостоящего портового хозяйст­ва, удаленность от морских побережий основных экономических районов и центров страны, относительно слабые экономические и внешнеторговые связи со странами, расположенными за пределами Европы, ограничивают сферу его применения в России.[[38]](#footnote-38)

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

Из-за недостаточных глубин 60% рос­сийских портов не в состоянии принимать крупнотоннажные суда. Производственные же мощности портов позволяют обеспечивать только 54% потребности переработки грузов, остальные экс­портно-импортные грузы перерабатываются в Прибалтике, Ук­раине, Грузии, Азербайджане.[[39]](#footnote-39)

Резко сократили возможности использования морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам.[[40]](#footnote-40)

Сейчас в России расположены 216 перегрузочных комплексов су­хогрузов и 26 — наливных судов, но после распада СССР стра­на осталась без комплексов по перевалке калийных солей, неф­тяных грузов и сжиженного газа, без железнодорожных переправ в Германию и Болгарию. Остался только один припорто­вый элеватор по приемке импортного зерна и один специализиро­ванный комплекс по приемке импортного сахара-сырца.[[41]](#footnote-41)

По тоннажу российский торговый флот занимает седьмое место в мире (16,5 млн. т. дедвейта), но большая часть судов настолько физически изно­шена, что не позволяет многим из них заходить в иностранные порты. Из 5,6 тыс. судов 46% относятся к рыболовным и рыботранспортным, 1,1 тыс. судов предназначена для перевозки генеральных грузов, 245 судов — нефтетанкеры. Флоту не хватает судов современных типов, таких как лихтеровозы, контейнеровозы, суда комбинированного типа, морские паромы, суда типа «Ро-Ро» (т.е. с горизонтальной погрузкой и выгрузкой).[[42]](#footnote-42)

Специфика внешней торговли России и перевозок морским транспортом предопределила преобладание в составе грузов массовых и объемных, прежде всего нефтяных. Значительна также доля руды, строительных материалов, каменного угля, лесных и хлебных грузов.[[43]](#footnote-43)

Очень нерациональна структура транспортного флота. Проблемы морского транспорта России тре­буют незамедлительного решения, так как оказывают большое влияние на экономическое положение в стране.[[44]](#footnote-44)

**Внутренний водный транспорт**

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

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в последние десятилетия сокращается и в настоящее время составляет 89 тыс. км. Также падает и доля речного транспорта в грузообороте (2% в 1998 г.), так как он не выдерживает конкуренции с другими видами магистрального транспорта, и прежде всего с железнодорожным транспор­том, сфера применения которого в сравнении с речным транспортом практически идентична.[[45]](#footnote-45)

Это связано с тем, что основные по­токи массовых грузов осуществляются в широтном направле­нии, а большинство судоходных рек имеет меридиональное на­правление. Негативное влияние также оказывает сезонный ха­рактер речных перевозок. Ледостав на Волге длится от 100 до 140 дней, на реках Сибири — от 200 до 240 дней. Речной транспорт уступает другим видам и в скорости движения. Но он обладает и преимуществами: более низкой себестоимостью перевозок, требует меньше капитальных затрат на обустройство путей, чем в сухопутных видах транспорта.[[46]](#footnote-46)

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

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

Среди перевозимых грузов лидирующее положение занимают минераль­но-строительные материалы (песок, гравий, щебень и др.). До 3/4 перево­зимых строительных материалов добываются средствами речного транспорта в руслах рек. Следующими по важности грузами являются лесные. На их долю приходится более 1/10 от общего объема перевозок. Почти 3/4 всех лесных грузов перевозится в плотах, а 1/4 — в трюмах судов. Поэтому себестоимость перевозки круглого леса на речном транспорте в несколько раз меньше, чем на железнодорожном. При возможности речные пути максимально используют для транспортировки лесных грузов в плотах. Относительно велики также перевозки нефти, нефтепродуктов, каменного угля и зерна.[[47]](#footnote-47)

**Трубопроводный транспорт**

В настоящее время трубопроводы относятся к узкоспециализированному виду транспорта. Они предназначены для транспортировки жидких и газо­образных продуктов, в основном нефти, нефтепродук­тов и газа.[[48]](#footnote-48)

Преимуществами этого вида транспорта явля­ются: наименьшая себе­стоимость, 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.[[49]](#footnote-49)

По назначению магистральные трубопроводы разделяются на нефте-, продукто- и газопроводы. В последнее время получают развитие и другие виды трубопроводов (пульпопроводы, пневмопроводы и др.).

Развитие трубопроводного транспорта неразрывно связано с освоением нефтяных и газовых месторождений, территориальной организацией нефте- и газоперерабатывающей промышленности, размещением основных потребителей нефти, газа и продуктов их переработки на внутреннем и внешнем рынках.[[50]](#footnote-50)

Преобладание в производстве первичной энергии в России газа и нефти (их доля достигает 4/5), огромный территориальный разрыв между нефтяны­ми базами, районами добычи газа и основными их потребителями (средняя дальность перекачки 1 т груза по трубопроводам составляет более 2400 км) привели к очень высокой доле трубопроводного транспорта в структуре грузооборота всех видов транспорта — 60% (1998 г.). Из них около 2/3 приходится на газопроводный, и соответственно 1/3 — на нефтепроводный транспорт.

С 1990 по 1998 г. удельный вес трубопроводного транспорта резко увеличился (с 42,1 до 60%), прежде всего за счет сохранения объемов перекачки природного газа на фоне резкого (в 2 раза) сокращения перевозок грузов другими видами транспорта.[[51]](#footnote-51)

**Воздушный транспорт**

В транспортной системе России воздушный транспорт является одним из основных видов пассажирского транспорта и занимает третье место по объему пас­сажирских перевозок. В его общей работе перевозки пассажиров составляют 4/5, а грузов и почты — 1/5.[[52]](#footnote-52)

 Использование авиационного транспорта дает большой временной выиг­рыш (за счет большой скорости самолетов и от спрямления трассы полета) по сравнению с другими видами транспорта на средних и особенно больших расстояниях. Считается, что на расстояниях свыше 1000 км в пассажирских перевозках начинает преобладать воздушный транспорт. Поэтому не случай­но среднее расстояние перевозки одного пассажира воздушным транспортом на внутренних линиях достигает почти 2 тыс. км, что в 3 раза превышает аналогичный показатель для железнодорожного транспорта (перевозки пас­сажиров в дальнем сообщении).[[53]](#footnote-53)

Воздушный транспорт используется в народном хо­зяйстве для перевозки срочных грузов, выполняет работы при строительстве трубопроводов, мостов, ЛЭП, участвует в прове­дении работ для сельского хозяйства, геологоразведки, рыбного промысла.[[54]](#footnote-54)

Особую роль играет воздушный транспорт для слабоосвоенных районов Сибири и Дальнего Востока, где он вместе с сезонным речным транспортом часто является единственным средством сообщения.[[55]](#footnote-55)

В районах Крайнего Севера и приравненных к нему территориях большую роль в перевозках грузов и пассажиров играют вертолёты. Они доставляют грузы и пассажиров на нефтепромыслы и другие производственные объекты, геологические партии к месту их работы, оказывают срочную медицинскую помощь и т.д.[[56]](#footnote-56)

География воздушных перевозок пассажиров определяется прежде всего характером заселения и освоения отдельных частей страны, территориальной организацией систем городского расселения, размещением крупных курорт­ных зон, масштабами и направлениями международных поездок.[[57]](#footnote-57)

Уровень развития воздушного транспорта является показателем степени научно-технического потенциала страны. В последние годы замедлились темпы развития воздушного транспорта. Спрос в транспортной работе превышал предложе­ние.[[58]](#footnote-58)

Основу парка гражданской авиации страны составляют самолеты Ил-62, Ту-154, Ту-134, Як-40, разработанные в 60—70-х годах и устаревшие мораль­но и физически (26% воздушных судов находятся в эксплуатации от 15 до 30 лет).[[59]](#footnote-59) В настоящее время техническая укомплектованность на­земной базы составляет 60%, а по аэровокзальным комплексам — не более 50%. Износ основных фондов оценивается в 70%.[[60]](#footnote-60) Поэтому остро стоит вопрос технического перевооружения воздушного транспорта, перехода на новые типы отечественных самолетов (Ил-96-300, Ту-204, Ил-114, Ан-70), имеющие лучшие летные и эксплуатационные характе­ристики.[[61]](#footnote-61)

**Прочие виды транспорта**

Одним из прочих видов транспорта является электронный транспорт. Передача электроэнергии на расстояние является специфическим, узкоспециализированным и высокоэффективным видом транспорта.

Передача электроэнергии на расстояние по высоковольтным линиям электропередач (ЛЭП), как правило, обходится намного дешевле перевозки топлива на электростанции. Исключение составляют лишь транспортировка газа по трубопроводам большого диаметра. Электронный транспорт даёт возможность объединения разрозненных электростанций в энергосистемы, что значительно повышает экономическую эффективность работы отрасли электроэнергетики в целом.[[62]](#footnote-62)

# Развитие и размещение транспортного комплекса РФ

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

1. Районы сплошного экономического освоения, следовательно, и с густой транспортной сетью, объединяющей все или большинство видов транспорта.

2. Районы выборочного экономического освоения со слабо развитой транспортной сетью, представленной одним или несколькими видами транспорта.

3. Районы интенсивного земледелия со слабо развитой транспортной сетью.

4. Районы освоения лесных ресурсов со сравнительно редкой освоенной транспортной сетью.

5. Курортные зоны.

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

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

Транспортный узел — это пункт, в котором сходятся не менее 2-3 линий одного вида транспорта. Когда в одном населённом пункте сходятся пути сообщения различных видов транспорта, он называется комплексным. Здесь ярко прослеживается взаимосвязь различных видов транспорта. В комплексных транспортных узлах осуществляется перевалка грузов и пересадка пассажиров.[[63]](#footnote-63)

Транспортные узлы бывают государственного, межрайонного, районного и местного значения. Кроме того, транспортные узлы классифицируются по назначению, сочетанию видов транспорта, по выполняемым функциям, по транспортному балансу, по величине грузооборота. Комплексные транспортные узлы могут иметь также сочетания: железнодорожно-водные (железнодорожно-речные, железнодорожно-морские), железнодорожно-автомобильные, водно-автомобильные.[[64]](#footnote-64)

Уровень развития транспортной системы экономических районов неодинаков. Обеспеченность путями сообщения как по общей длине, так и по плотности (километров пути на 1000 км2) отличается в десять и более раз. Наиболее развитой транспорт­ной системой выделяются Центрально-Черноземный, Цен­тральный, Северо-Западный, Северо-Кавказский, Волго-Вятский районы; наименее развитой — Дальневосточный, Восточно­сибирский, Западно-Сибирский, Северный экономические районы. Отличаются районы и по структуре грузооборота. В районах, где в межрайонном масштабе разрабатываются такие полезные ископаемые, как железная руда, уголь, основные пе­ревозки осуществляются по железным дорогам; там, где добы­вают нефть, газ, велика доля трубопроводного транспорта; в районах, где разрабатываются лесные ресурсы, значителен удельный вес внутреннего водного транспорта; в районах, спе­циализирующихся на обрабатывающих отраслях, главная роль принадлежит железнодорожному транспорту. Так, например, в Западно-Сибирском районе преобладает железнодорожный транспорт и высок удельный вес трубопроводного транспорта, в Центральном районе подавляющая часть перевозок осуществ­ляется по железной дороге. Районы добывающей промышлен­ности имеют активный транспортный баланс, т. е. вывоз пре­вышает ввоз, так как масса сырья, топлива больше массы гото­вой продукции, а районы обрабатывающей промышленности соответственно — пассивный, т.е. ввоз превышает вывоз.[[65]](#footnote-65)

Мощности транспортных потоков также имеют существен­ные различия и зависят от размещения основных источников сырья, топлива, материалов и т.д. Можно выделить три основных магистральных направления транспортной системы страны:

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

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

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

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

Помимо основных магистральных направлений имеется гус­тая транспортная сеть внутрирайонного и местного значений. Сочетаясь между собой, они образуют Единую транспортную систему России. По мере развития производительных сил стра­ны в целом и отдельных ее районов транспортная система ну­ждается в постоянном совершенствовании как в отношении рационализации размещения, так и в повышении ее качествен­ного уровня: обновлении материально-технической базы, улучше­нии организационно-управленческой системы, использовании новейших достижении научно-технического прогресса. Разви­тие транспортной системы Российской Федерации направлено на более полное обеспечение потребностей хозяйства и населе­ния страны транспортными услугами.[[66]](#footnote-66)

## Развитие и размещение различных видов транспорта

**Железнодорожный транспорт**

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

Общая протяженность железнодорожных путей составляет 148 тыс. км, из них 87 тыс. км приходится на дороги общего пользования, а 61 тыс. км — на ведомственные.(1996 г.)[[67]](#footnote-67)

Плотность железнодорожной сети в Российской Федерации мала — 5 км на 1000 км2, поэтому очень высока грузонапряженность железных дорог.[[68]](#footnote-68)

Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог расположена в европейской части страны. Здесь, за исключением Северного экономического района, густота железных дорог общего пользования в несколько раз выше среднеевропейского уровня (51 км на 10 000 км2): она изменяется от 136 км в Волго-Вятском до 276 км в Центрально-Чернозем­ном районе.[[69]](#footnote-69)

Конфигурация сети, расположенной в европейской части страны, — радиально-кольцевая с центром в Москве. От московского железнодорож­ного узла отходят основные магистрали в направлении Донбас­са, Одессы, Чопа, Баку, Казани, Самары, Саратова, Волгогра­да, Ташкента, Минска, Риги, Санкт-Петербурга, Архангельска и других городов.[[70]](#footnote-70)

Для Восточной Сибири и Дальнего Востока характерны не только низкая плотность железных дорог (соответственно 21 км и 14 км на 10 000 км2), но и их исключительное расположение в южных, наиболее освоенных районах. Железнодорожное строительство на севере Западной Сибири в 70— 80-х годах снизило контраст в уровне насыщенности ее территории желез­нодорожными сетями (36 км на 10 000 км2, в том числе в Тюменской обл. — 17 км).[[71]](#footnote-71)

Здесь железнодорожная сеть имеет ярко выраженное широтное направление с малой разветвленностью. Важнейшей магистралью, связывающей Центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, является Трансконтинентальная железная дорога: Москва — Рязань — Рузаевка — Сызрань — Самара — Уфа — Челябинск — Ир­кутск — Чита — Хабаровск — Владивосток длиной 9332 км. Построена Байкало-Амурская магистраль Усть-Кут — Комсомольск-на-Амуре. Важное значение для России имеют Южно-Сибирская и Средне-Сибирская железнодорожные магистрали, проходящие через территорию Казахстана. В меридиональном направлении действует участок Тюмень — Сургут — Уренгой.[[72]](#footnote-72)

В последние годы из-за тяжелого социально-экономического кризиса и отсутствия инвестиций железнодорожное строительство в России практичес­ки не ведется. В стадии реализации находятся только два достаточно крупных проекта: на севере продолжается строительство Арктической магис­трали: Лабытнанги—Бованенковская для обеспечения освоения газовых мес­торождений Ямала, а на востоке — Амуро-Якутской магистрали: Беркатит— Томмот—Якутск для обеспечения горнодобывающих центров Якутии.[[73]](#footnote-73)

Пассажирские пере­возки убыточны. Идет деградация транспортного хозяйства, за­медлилось развитие железнодорожной сети. Резко снижаются по­ставки рельс, шпал, транспортных средств. Не хватает средств для расчетов с поставщиками. Распад СССР и разрыв транспортно-экономических связей имели тяжелые последствия. Например, даже участок Транссиба проходит через территорию сопредель­ного государства Казахстан, не говоря уже о Среднесибирской и Южносибирской магистралях. А это самые грузонапряженные магистрали, обслуживающие связи "восток—запад" России. Участок дороги через Тюмень, минуя Казахстан, по технико-экономическим данным не в состоянии пропустить грузы Транссиба, а тем более взять хотя бы часть грузов Среднеси­бирской и Южносибирской железных дорог.[[74]](#footnote-74) Всё это требует реше­ния ряда неотложных проблем, связанных с новым железнодорожным строительством для обеспечения надежных транспортных связей на направ­лениях Центр—Северный Кавказ и европейская часть страны—Сибирь, проходящих по территории Российской Федерации.[[75]](#footnote-75)

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

Основные направления развития железнодорожного транс­порта разрабатываются в рамках *комплексной программы "Транспорт России".*[[76]](#footnote-76)

**Автомобильный транспорт**

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

Автомобильные дороги делятся на дороги общего пользования и ведомственного значения. Дороги общего пользования классифицируются на три типа: магистральные, рассчитанные на движение без ограничения скорости и предназначенные для грузового и пассажирского транспорта; магистрали, на которых движение имеет скоростные ограничения; местные, рассчитанные на замедленное, не изолированное от пешеходов движение автомобилей.[[77]](#footnote-77)

Все дороги имеют федеральное, республиканское, краевое, областное, автономных образований и местное значения.

В зависимости от качества, технической оснащённости дорог определяется их пропускная способность. По пропускной способности автомобильные дороги делятся на пять категорий:

1 категория: более 7000 автомобилей в сутки;

2 категория: от 3000 до7000 автомобилей в сутки;

3 категория: от1000 до 3000 автомобилей в сутки;

4 категория: от 200 до 1000 автомобилей в сутки;

5 категория: до 200 автомобилей в сутки.[[78]](#footnote-78)

Обеспеченность автодорогами с твердым покрытием служит важным показателем развития транспорта в стране.[[79]](#footnote-79)

Основу автодорожной сети России общей протяженностью 929 тыс. км (из них длина шоссейных дорог общего пользования — 574 тыс. км, ведомственных — 355 тыс. км) формируют дороги с твердым покрытием, доля которых составляет 3/4. Автодороги общего пользования составляют более половины (62%) от всей автодорожной сети. Остальные дороги — ведомственные.[[80]](#footnote-80)

В России 40% сельских населенных пунктов не имеют связи с сетью путей сообщения общего пользования. Качество автодорожной сети невысокое: 11% автодорог — грунто­вые, 1/3 дорог, имеющих твердое покрытие, — гравийные, щебеноч­ные, шлаковые и булыжниковые, они не соответствуют техниче­ским нормам. Такие дороги быстро изнашиваются и требуют ре­монта, а в условиях экономического кризиса ремонтные работы имеют тенденцию к сокращению.[[81]](#footnote-81)

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

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

Конфигурация автодорог во многом повторяет радиально-кольцевой ри­сунок железнодорожной сети: крупнейшие автомагистрали (12 дорог) лучами расходятся от Москвы к Санкт-Петербургу (Ленинградское шоссе), Риге (Рижское шоссе), Минску (Минское шоссе), Киеву (Киевское шоссе), Симферополю (Симферопольское шоссе) и т.д., а на некотором отдалении от Москвы они соединяются кольцевыми и хордовыми структурами. Однако к востоку от Урала число автодорог резко сокращается. До настоящего времени еще не построена сквозная автодорога в широтном направлении, соединяющая западные и восточные районы страны.[[82]](#footnote-82)

**Морской транспорт**

Развитие морского транспорта России определяется географическим положением, характером морей, омывающих территорию страны, уровнем развития производительных сил, международным разделением труда.[[83]](#footnote-83)

Россия имеет 39 портов и 22 портовых пункта. Длина причалов составляет 60,5 тыс. км. Крупные порты — Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Астрахань, Новороссийск, Туапсе, Находка, Владивосток, Ванино и др. В связи с освоением природных ресурсов Крайнего Севера и Дальнего Востока обеспечена круглогодичная навига­ция в Норильск, на Ямал, Новую Землю. Здесь наибольшее значение имеют порты: Дудинка, Игарка, Тикси, Певек.[[84]](#footnote-84)

Резко сократили возможности использования морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам.[[85]](#footnote-85)

Сейчас в России расположены 216 перегрузочных комплексов су­хогрузов и 26 — наливных судов, но после распада СССР стра­на осталась без комплексов по перевалке калийных солей, неф­тяных грузов и сжиженного газа, без железнодорожных переправ в Германию и Болгарию. Остался только один припорто­вый элеватор по приемке импортного зерна и один специализиро­ванный комплекс по приемке импортного сахара-сырца.[[86]](#footnote-86)

Вся морская акватория России поделена на 5 морских бассейнов, в которых осуществляется работа по перевозке грузов и пассажиров. К каждому из них тяготеют конкретные экономические районы.[[87]](#footnote-87)

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. Переход под юрисдикцию других государств крупнейших портов — Одесского, Ильичевского, Рижского, Новоталлинского, Клайпедского, Вентспилсского и других — привел к тому, что мощность морских портов России только на 1/2 удовлетворяет собственные потребности.[[88]](#footnote-88)

Первое место в грузообороте перешло к Дальневосточному бассейну (46,5% всех отправленных грузов в 1994 г. морским транспортом России), охватывающему значительную территорию Дальневосточного экономического района. В этом регионе морской транспорт для всего побережья от Берингового пролива до Владивостока является основным видом транспорта и выполняет малый и большой каботаж, а также международные перевозки.[[89]](#footnote-89)

Через порты Дальневосточного бассейна (Александровск-Сахалинский, Владивосток, Магадан, Находка, Охотск, Петропавловск-Камчатский, Провидения, Советская Гавань, Усть-Камчатск, Холмск, Южно-Сахалинск) осуществляются внешнеторговые связи со странами Тихоокеанского региона, а также обеспечиваются транспортно-экономические связи с прибрежными регионами Дальнего Востока. К наиболее круп­ным здесь относятся морские порты на берегу Японского моря: Владивос­ток, Находка, расположенный около нее новый порт Восточный с крупными угольным и лесным терминалами, а также порт Ванино на линии железно­дорожной морской паромной переправы Ванино—Холмск (о. Сахалин).[[90]](#footnote-90)

На втором месте — Черноморско-Азовский бассейн (23,7% отправленных грузов), занимающий выгодное географическое положение и имеющий выход в страны Европы и Ближнего Востока. К нему тяготеют часть территории Северо-Кавказского экономического района, ряд областей Центрального, Уральского и Поволжского экономических районов.[[91]](#footnote-91)

Через оставшиеся у России порты Черноморского бассейна (Азов, Ейск, Новороссийск, Таганрог, Сочи, Туапсе и др.) ведется в основном экспорт нефти. Здесь находится самый крупный по грузообороту в России нефтяной порт Новороссийск с глубоководным нефтепирсом «Шесха-рис», позволяющим обслуживать суда грузоподъемностью до 250 тыс. т. Мень­шее значение имеет также нефтяной порт Туапсе. Реализация крупных нефте­добывающих проектов в Казахстане и Азербайджане, а также потребности России в экспорте сжиженного газа создали предпосылки для строительства на Черноморском побережье России ряда новых нефтяных и газовых портов и причалов. Предполагаются также развитие Таганрогского порта и строительство на Азовском побережье нового крупного морского порта.[[92]](#footnote-92)

Третье место занимает Северный бассейн (или бассейн Северного Ледовитого океана — 15,0% отправленных грузов), перевозящий грузы четырёх прилегающих к нему экономических районов: Северного, Уральского, Западно-Сибирского и частично Восточно-Сибирского. Суда этого бассейна выполняют перевозки грузов для населения и предприятий всего побережья Крайнего Севера, т.е. осуществляют большой каботаж между такими арктическими портами, как Тикси, устьями рек Хатанги, Яны, Индигирки, Колымы и портом Певек.[[93]](#footnote-93)

 В бассейне Северного Ледовитого океана выделяются два порта — Мурманск на побережье Баренцева моря и Архангельск в Белом море. На их долю приходится более половины грузооборота всего бассейна. Архангельск — специализированный лесоэкспортный порт России. Мурманск — единствен­ный незамерзающий порт России на севере.[[94]](#footnote-94)

Важное 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 Севморпути (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%). К нему тяготеют Северо-Западный экономический район, а также ряд областей Волго-Вятского и Уральского экономических районов. Выход в этот бассейн областей Волго-Вятского и Уральского экономических районов обусловлен высокой развитостью промышленности и внешними связями ряда отраслей.[[95]](#footnote-95)

Основными морскими портами здесь являются: Балтийск, Выборг, Калининград и 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.[[96]](#footnote-96)

К Каспийскому бассейну (всего 0,4% отправленных грузов) примыкают Северо-Кавказский и Поволжский экономические районы. Посредством судоходных рек и каналов он связан практически со всеми морскими бассейнами Европейской части России.[[97]](#footnote-97) Здесь действуют два относительно крупных порта: Махачкалинский и совмещенный морской и речной Астраханский. Возведена первая очередь глубоководного порта Оля. В связи с повышением уровня Каспийского моря в работе каспийских портов, особенно Махачкалинского, наблюдаются значи­тельные трудности.[[98]](#footnote-98)

Очень нерациональна структура транспортного флота. Проблемы морского транспорта России тре­буют незамедлительного решения, так как оказывают большое влияние на экономическое положение в стране.[[99]](#footnote-99)

**Речной транспорт**

Россия обладает большой и разветвленной сетью речных путей и озер. Однако существенную роль он играет либо в тех регионах, где направления основных транспортно-экономических связей и речных путей совпадают (Волжско-Камский речной бассейн в европейской части России), либо в слабоосвоенных регионах с практически полным отсутствием альтер­нативных видов транспорта (Север и Северо-Восток страны).[[100]](#footnote-100)

В России насчитывается более 100 тыс. рек, имеющих общую протяжённость около 2,5 млн. км, из них свыше 500 тыс. км пригодны для судоходства.[[101]](#footnote-101)

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

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в последние десятилетия сокращается и в настоящее время составляет 89 тыс. км, также на речном транспорте постоянно сокращается средняя дальность перевозки 1 т груза и в настоящее время с учетом всех видов речных сообщений она составляет менее 200 км.[[102]](#footnote-102)

Внутренние судоходные водные пути относятся к разным речным бассей­нам. Преобладающую часть грузовых перевозок и грузооборота выполняют пароходства трех воднотранспортных бассейнов: Волжско-Камского, Запад­но-Сибирского и Северо-Западного.[[103]](#footnote-103)

Большая часть оборота речного транспорта приходится на европейскую часть страны. Важнейшей транспортной речной магистралью здесь является Волги со своим притоком Камой. На севере европейской части России заметную роль играют Се­верная Двина, Онежское и Ладожское озера, реки Свирь и Не­ва. Большое значение для развития речного транспорта в стра­не имело создание единой глубоководной системы и строитель­ство Беломоро-Балтийского, Волго-Балтийского, Московско-Волжского и Волго-Донского каналов. В связи с освоением природных ресурсов на востоке страны возрастает транспорт­ное значение Оби, Иртыша, Енисея, Лены, Амура. Особенно заметна их роль в обеспечении районов пионерного освоения, где практически отсутствуют сухопутные транспортные магист­рали. В настоящее время в связи с экономическим кризисом идет сокращение объемов перевозок грузов и пассажиров реч­ным транспортом, протяженности внутренних водных судоход­ных путей, уменьшается количество причалов.[[104]](#footnote-104)

Волжско-Камский бассейн, обслуживающий экономически наиболее раз­витые и плотно заселенные районы европейской части России, — главный. На него приходится свыше 1/2 грузооборота всего речного транспорта страны. Подавляющая часть перевозок в этом бассейне осуществляется по Волге, Каме и каналу имени Москвы. Наиболее крупными портами 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 бассейна выступает Архангельск.

Важное 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-Балтийс-кое, Волго-Донское. Составляя лишь 6% от общей протяженности внутренних водных путей, данная система выполняет свыше 2/3 всей перевозочной работы речного транспорта страны. На водных путях Единой глубоководной системы обеспечиваются гарантированные глубины до 4—4,5 м.[[105]](#footnote-105)

**Трубопроводный транспорт**

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

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

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

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

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

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

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

К этим высокопроизводительным системам преобладающего широтного направления подключены нефтяные месторождения Республики Коми (не­фтепровод Ухта—Ярославль), Северного Кавказа (Грозный—Тихорецк), Ка­захстана (Новый Узень—Гурьев—Самара и Гурьев—Орск—Уфа) и др. На Дальнем Востоке проложен нефтепровод через Татарский пролив Оха— Комсомольск-на-Амуре.[[106]](#footnote-106)

В связи с освоением новых нефтяных месторождений в Азербайджане и Казахстане (Тенгизское месторождение и др.) прорабатываются варианты стро­ительства и реконструкции экспортных нефтепроводов через территорию Рос­сии с выходом на нефтяные терминалы на Черноморском побережье.

Сеть нефтепродуктопроводов имеет меньшее развитие и составляет 15 тыс. км. Ее основу формирует широтная магистраль, протянувшаяся от Уфы на восток до Новосибирска и на запад до Бреста. Строительство нефтепродук­топроводов экономически целесообразно при объемах транспортировки не менее 2—3 млн т в одном направлении. В остальных случаях используют железнодорожный, водный и автомобильный транспорт. По нефтепродуктопроводам перекачивают только светлые нефтепродукты (бензин, керосин и др.). Мазут и другие темные нефтепродукты из-за их вязкости перевозят преимущес­твенно железнодорожным транспортом.

*Газопроводный транспорт* — самый молодой вид транспорта. Первые магистральные газопроводы были построены в годы Великой Отечественной войны. Особенно быстро газопроводный транспорт развивался в 70—80-е годы, достигнув максимальной протяженности (149 тыс. км.) в 1991 г.

Начало строительства магистральных газопроводов в нашей стране отно­сят к 1946 г., когда вступил в строй газопровод Саратов—Москва протяжен­ностью 840 км и диаметром трубы 325 мм. Через десять лет, в 1956 г., был введен в эксплуатацию крупнейший в то время в Европе газопровод Ставрополь—Москва (1254 км, диаметр трубы 720 мм).

В начале 60-х годов при строительстве газопроводов Краснодарский край— Ростов-на-Дону—Серпухов—Ленинград протяженностью около 2 тыс. км и кольцевого распределительного газопровода по территории Московской обл. протяженностью почти 1 тыс. км начали широко применять трубы большого диаметра — 820 и 1020 мм. В 1963 г. газ из Средней Азии пришел по газопроводу Газли—Воскресенск (2694 км), положившему начало созданию газопроводной системы «Средняя Азия—Центр».

С начала 70-х годов основные районы строительства магистральных газопроводов сместились на север страны, где были сооружены газопроводы Медвежье—Надым—Ухта—Торжок—Минск с ответвлением Надым—Пунга— Пермь, Уренгой—Сургут—Тюмень—Челябинск. В 1984 г. построена круп­нейшая в России газопроводная система «Западная Сибирь—Европа», основу которой составляет газопровод Уренгой—Помары—Ужгород протяженностью 4,5 тыс. км, давшая выход российскому газу в страны Центральной и Западной Европы. Среди других выделяется экспортный газопровод «Союз»: Оренбург—Волгоград—Ужгород протяженностью 2750 км.

На Дальнем Востоке построен газопровод от месторождений природного газа Северного Сахалина до Комсомольска-на-Амуре. Небольшие по протя­женности газопроводы действуют также в Якутии (от Усть-Вилюйского месторождения на Якутск) и на севере Восточной Сибири (от Мессояхского месторождения на Норильск).[[107]](#footnote-107)

**Воздушнй транспорт**

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

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

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

Крупнейшим авиатранспортным узлом России и стран СНГ является Москва. На четыре московских аэропорта (Шереметьево, Домодедово, 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 (Кольцове), 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.[[108]](#footnote-108)

## Размещение транспорта по экономическим районам.

**Северо-Западный экономический район.**

Северо-Западный район располагает всеми видами современного транспорта. На его до­лю приходится значительная доля морских и речных перевозок.

В настоящее время транспортная система ориентированна на решение трёх основных задач:

* выход к Балтике через Москву всей южной и юговосточной части России и прилегающих государств СНГ.
* выход к Балтике Белоруссии и Украины и связь Балтийского бассейна с Черноморским.
* связь с Балтикой северных регионов России.

Именно решение этих трёх задач делает Северо-Запад наиболее перспективной зоной мирохозяйственных связей России.[[109]](#footnote-109)

Санкт-Петербург — крупнейший порт страны и мира, но перспективы дальнейшего развития порта очень ограничены тем, что он вырос «в теле» крупного города, массовый транзит через который нецелесообразен. Да и ресурсы городской территории также ограничены. Поэтому расчетная мощность Петербургского порта после его расширения оценивается в 25-30 млн. т. грузооборота в год. А потребности России в этом регионе оцениваются в перспективе в 100-120 млн. т. ежегодно. Поэтому начато создание на Балтике системы российских портов. Предполагается расширение уже существующих небольлших портов в Выборге и Высоцке и строительство новых крупных портов в устье реки Луги и в районе города Ломоносова.[[110]](#footnote-110)

Ведущим видом транспорта является железнодорожный. По плотности железнодорожной сети район находится на одном из первых мест в стране. От Санкт-Петербурга берут начало 12 направле­ний дорог на Москву, Урал (через Череповец—Вологду), Белоруссию и Украину (через Витебск—Оршу—Харьков). Железные дороги связывают Северо-Запад с Севером (С-Петербург—Петрозаводск—Мурманск и через Вологду и Котлас с Сыктывкаром и Воркутой), государствами Балтии (С-Петербург—Таллин, С-Петербург—Псков—Рига, С-Петербург—Псков—Вильнюс и далее — на Калининград).

Особое значение все эти дороги имеют потому, что соединяют практически всю Россию с Балтикой. Здесь же происходит и «ввод» в Балтику Мариинской водной системы, дающей непосредственную связь северных морей России с её южными морями.[[111]](#footnote-111)

По железным дорогам района перевозятся продукция лесной промышленности, металл, топ­ливо, оборудование, машины и другая продукция. В вывозе преобладает продукция машиностроения, химической, дерево­обрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. Во ввозе — топливно-энергетические ресурсы, лес, металл, строительные материалы, продовольствие. В последние годы получил развитие трубопроводный транспорт.

Для района характерно значительное преобладание ввоза над вывозом, что является следствием специализации района на обрабатывающей промышленности. Наиболее тесные связи сложились с Северным районом. Развиты экономические связи с Центральным экономическим районом.

Существенно новой оценки заслуживает геополитическое положение региона. После прекращения существования СССР именно этот регион стал для России практически единственным непосредственным выходом в западную (атлантическую) сферу мирового рынка. И сразу выяснилось, что этот выход совершенно недостаточно обустроен для успешного выполнения своей новой роли — сказываются предпочтения прежних лет (по количеству портов, сухопутных путей за рубеж, инфраструктурному обеспечению, обустройству государственной границы). Но решать задачу неизбежно придётся, поскольку ни на черноморские порты, ни на порты государств Балтии Россия всерьёз рассчитывать не может. Необходимо особо подчеркнуть, что сформировать полноценный морской выход России в Европу — это чрезвычайно важная задача не только для Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а для всей России. Но главную роль, безусловно, должна играть сама Российская Федерация. Не исключено, что это и есть важнейший в будущем ресурс развития.[[112]](#footnote-112)

Следует обратить внимание и на то, что уже в ближайшей перспективе (в рамках ближайших 5-10 лет) может заметно возрасти мирохозяйственное значение Северного морского пути. В этом вопросе имеется очень много неясностей, но в целом тенденция такова, что научно-технический прогресс и поляризация мирового рынка на западную и восточную зоны с эпицентрами в Северной Атлантике и в Северной части Тихого океана потребует более интенсивного и масштабного освоения зоны Северного морского пути. Отчетливо просматривается неоднозначная проблема освоения Северного морского шельфа. В решении обеих проблем неизбежно придётся участвовать и Северо-Западу.[[113]](#footnote-113)

В настоящее время транспорт региона, особенно морской, не справляющийся с объемом экспортно-импортных перевозок, испытывает большие трудности. Поэтому здесь намечаются очень значительные масштабы нового транспортного строительства. Широкую известность получил проект высокоскоростной магистрали, которая через Санкт-Петербург (в обход города) свяжет Москву со Скандинавией. Одновременно проектируется реконструкция и модернизация Октябрьской магистрали.

В планах создания региональной межотраслевой транспортной системы большое значение отводится сооружению кольцевой автомобильной магистрали вокруг Санкт-Петербурга (это позволит освободить город от значительной части грузового автотранспорта), реконструкции аэропорта Пулково и строительству нового современного аэропорта. Наконец, значительные масштабы должно принять сооружение трубопроводов (в первую очередь от Киришского НПЗ).[[114]](#footnote-114)

**Се­верный экономический район.**

Се­верный экономический район обладает выгодным географическим положением, выходом к морям: Баренцеву, Белому, Печорскому; имеет незамерзающий порт — Мурманск, что обеспечивает постоянные морские связи со странами мира. Поэтому транспортная система Се­верного экономического района включает все виды современ­ного транспорта.[[115]](#footnote-115)

Основные перевозки осуществляются тремя видами транс­порта: железнодорожным, морским и речным. На их долю при­ходится основная часть грузооборота. В последние годы все большее развитие получает трубопроводный транспорт.[[116]](#footnote-116)

Основу транспортной сети составляет железнодорожный транспорт, который состоит из трех главных магистралей: Волхов — Петрозаводск — Мурманск, Вологда — Архангельск, Коноша — Котлас — Воркута. В южной части района в пределах Вологодской области проходит часть широтной транспортной дороги Санкт-Петербург — Череповец — Вологда, в крайней западной части района — линия Санкт-Петербург — Сортавала — Юшкозеро. По территории района также проходят две меридиональные железные дороги: Москва — Архангельск и Санкт-Петербург — Мурманск. Созданная сеть железных дорог связывает реги­он со всеми районами страны. Но в отличие от других районов европейской части России железнодорожная сеть и сеть автомобильных дорог очень малы.[[117]](#footnote-117)

Широко используются водные виды транспорта — речной и морской. Большое значение для внутренних перевозок играет речной транспорт. Основные судоходные реки — Северная Двина, Вычегда, Сухона, Печора, Мезень, Пинега, Уса. Судоходны и озёра — Ладожское, Онежское. Создан Беломорско-Балтийский канал, который в настоящее время нуждается в срочной реконструкции. Внутренними естественными путями через систему ка­налов осуществляется перевозка громоздких транспортоёмких грузов, в основном топлива (угля), леса, руды, машин, строительных ма­териалов.[[118]](#footnote-118)

Приморское положение Северного района способствовало развитию морского транспорта и сейчас он играет важную роль в обеспечении межрайонных и внешнеэкономических связей страны. По морям, омывающим территорию района, проходит Северный морской путь, по которому осуществляется перевозка грузов вдоль Аркти­ческого побережья. Этой трассой из Норильска в Мурманск дос­тавляется сырье для перерабатывающих предприятий района, на запад вывозят главным образом на экспорт лес. На территории района находятся крупнейшие морские порты, через которые осуществляются экспортно-импортные связи России со многими странами мира: Архангельск — самый крупный лесоэкспортный порт России и Мурманск — крупнейшая рыбная база страны.

Основными автомобильными магистралями являются магистрали Петрозаводск — Мурманск и Вологда — Архангельск. В лесопромысловых районах создана сеть лесовозных дорог.[[119]](#footnote-119)

Получил развитие в Северном районе трубопроводный транспорт, играющий важную роль в межрайонных связях. Действуют нефтепроводы: Вой-Вожский — Ухта; Тэбук — Ухта; Вуктыл — Ухта — Рыбинск — Торжок; Ухта — Ярославль и другие.[[120]](#footnote-120) Из Тимано-Печорского ТПК берет свое начало га­зопровод «Сияние Севера». Часть газопроводов Западной Си­бири проложены по территории Северного района, например Уренгой — Надым — Вуктыл — Центр.

Многоотраслевая специализация района предопределяет широкое развитие межрайонных экономических связей. Из района вывозятся значительные объемы различных грузов: нефти, газа, апатитовых руд, леса и лесоматериалов, цветных металлов, бумаги, картона.

 В район ввозятся в основном продукты питания, корма, по­требительские товары, металл, машины и оборудование, строй­материалы.

**Центральный экономический район.**

ЦЭР отличается выгодным географическим положением в центре европейской части России, находится в узле важнейших транспортных путей — железнодорожных, автомобильных, водных, трубопроводов, авиалиний.[[121]](#footnote-121)

Поэтому район характеризуется развитым транспортным комплексом, во многом определяющим экономическую роль района. Транспортная сеть представлена всеми видами транспорта.[[122]](#footnote-122)

По плотности железнодорожной сети (электрифицированной на подходах к Москве) район занимает 1-е место и значительно превосходит среднероссийский показатель. В грузо- и пассажирообороте ве­дущая роль принадлежит железнодорожному транспорту, но быстро растет доля автоперевозок. Район первенствует в РФ по протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием.

Район также имеет и довольно густую сеть трубопроводов. Крупнейший транспортный центр — Москва, которая является узлом 11 железнодорожных линий; 15 авто­магистралей; многочисленных воздушных трасс, связывающих Москву с регионами России, странами ближнего и дальнего зарубежья; трубопрово­дов; важного участка Единого водного пути европейской части РФ, который связывает Москву по системе каналов и Волге с Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Черным морями.[[123]](#footnote-123)

Транспортный баланс пассивен. Преобладает ввоз многотоннажного сырья и топлива (энергоносители, лес, лесоматериалы, стройматериалы, хлеб, прокат черных и цветных металлов, сахар, импортные промышленные и продовольственные товары, хлопок) над вывозом транспортабельной го­товой продукции (машины, оборудование, автомобили, станки, приборы, инструмент, изделия электротехники, бытовые приборы, ткани, обувь и т.д.).

Сегодня в районе весьма актуальны многие транспорт­ные проблемы, например техническая реконструкция желез­ных дорог и обновление подвижного состава; создание со­временных автомагистралей и обустройство местных дорог; улучшение водных путей и оптимизация грузопотоков на транспорте; реализация крупных инвестиционных проектов, в частности строительства скоростной железнодорожной маги­страли Москва — Санкт-Петербург; совершенствование трубо­проводной сети и усиление безопасности функционирования транспортной системы.

В условиях перехода к рынку будут происходить структурные изменения транс­порта и связи; возрастет роль электроники и производства средств автоматизации и управления.

**Волго-Вятский экономический район.**

Волго-Вятский регион рас­полагает всеми видами транспорта — железнодорожным, реч­ным, автомобильным, трубопроводным и воздушным. Наи­большее значение имеет железнодорожный транспорт, на долю которого приходится свыше 2/3 всех межрайонных перевозок. Бедность Волго-Вятского региона минерально-сырьевыми и топливными ресурсами определяет особенности транспортно-экономических связей. В структуре грузоперевозок значитель­ный удельный вес занимает топливо, особенно уголь, а также черные металлы и сырье для химической промышленности. На внутрирегиональные связи приходится около 20% всех грузов перевозимых железнодорожным транспортом. За пределы ре­гиона вывозятся: древесина, нефтепродукты, разнообразная продукция машиностроения, цемент. Во внутрирегиональных перевозках преобладают древесина, строительные материалы. Система широтных железнодорожных магистралей, представ­ленная в регионе, обеспечивает интенсивно растущий транспортно-экономический обмен между восточными и западными регионами России.[[124]](#footnote-124)

Основными магистральные железнодорожными линиями, проходящими через территорию района, являются: Москва — Нижний Новгород — Киров — Пермь; Москва — Арзамас — Казань; Нижний Новгород — Саранск — Пенза; Санкт-Петербург — Котельнич — Киров — Пермь. Имеется также ряд железных дорог, обеспечивающих внутрирайонные грузоперевозки. На железные дороги приходится около 80% грузооборота района. По густоте железнодорожной сети особенно выделяются Нижегородская область, Мордовская и Чувашская республики. Протяженность железных дорог в Волго-Вятском районе составляет 3,3 тыс. км.[[125]](#footnote-125)

Наиболее тесные связи Волго-Вятский ре­гион имеет с Центральным, Поволжским, Уральским региона­ми России.

Географическое положение Волго-Вятского региона на Волжской магистрали с ее разветвленными судоходными при­токами (Ока, Вятка и др.) создает благоприятные условия для развития речного транспорта и тесного его взаимодействия с железнодорожным. Речные судоходные пути по рекам Волжского бассейна составляют 3 тыс. км. Нижегородский воднотранспортный узел является по речному грузообороту крупнейшим в России. С ре­ки на железную дорогу ведется перегрузка угля, соли, металла, хлебных грузов, цемента, строительных материалов, поступающих из Поволжского, Северо-Кавказского, Центрального и других ре­гионов европейской части. С железной дороги на водную магист­раль идет перевалка леса, лесопродуктов, разнообразных хими­ческих грузов, металлический лом, различные виды машин и оборудования.[[126]](#footnote-126)

Во внутренних грузоперевозках региона широко использует­ся автомобильный транспорт. Имеется ряд автомобильных путей с твердым покрытием, в том числе современная шоссейная магистраль Москва — Нижний Новгород. Однако их протя­женность явно недостаточна, особен­но в сельской местности, что сдерживает развитие внутрирегио­нальных перевозок.[[127]](#footnote-127)

Все большее место в грузообороте региона занимает трубо­проводный транспорт. По территории региона проходят три нефтепровода, проложенные от Альметьевска (Татарстан) до Нижнего Новгорода, по которым поступает не только Поволжская, но и Сибирская нефть. Проложенная сеть газопроводов позволяет транспортировать природный газ из Западной Сибири и Поволжья.[[128]](#footnote-128)

Преобладание продукции отраслей обрабатывающей промышленности определило превышение ввоза продукции над вывозом. В район ввозятся топливо (сырая нефть, газ, каменный уголь), прокат черных и цветных металлов, пластмассы, шины, стройматериалы, зерно, мясо. Вывозятся же автомобили, бумага, оборудование, станки, продукция химических предприятий.[[129]](#footnote-129)

**Центрально-Черноземный экономический район.**

Центрально-Черноземный район занимает весьма выгодное транспортно-географическое положение и обладает развитым транспортным комплексом: по густоте транспортной сети он существенно превышает средние показатели по России. Основные виды транспорта — железно­дорожный и автомобильный; в районе также получили разви­тие речной, трубопроводный и авиационный виды.[[130]](#footnote-130)

Через территорию района проходят, как в меридиональном, так и в широтном направлении важнейшие железнодорожные магистрали. В южном направлении — железные дороги: Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону; Москва — Донбасс; Москва — Курск — Харьков. В восточном направлении: Саратов — Тамбов — Мичуринск; Воронеж — Курск — Киев; Валуйки — Минск и другие.

Автомобильные дороги обслуживают главным образом внутрирайоннные перевозки. Через Центрально-Черноземный район проходят и крупные автострады: Москва — Симферополь; Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону; Москва — Тамбов.[[131]](#footnote-131)

Через рай­он проходят большие потоки транзитных грузов, отражающие связи северных и центральных районов с южными, восточными и западными. Последние годы сильно возрос поток грузов из самого ЦЧЭР, связанный с развитием ТПК КМА (железная ру­да, черные металлы, минерально-строительное сырье). По­этому пропускная способность отдельных линий уже недос­таточна, техническая оснащенность транспорта слабая, необхо­димо улучшение взаимодействия различных видов транспорта в регионе.

Центрально-Черноземный район имеет развитые экономи­ческие связи с Центральным, Уральским, Западно-Сибирским и Поволжским районами России и с Украиной. Из региона вы­возятся железная руда, минерально-строительные материалы, черные металлы, хлеб, сахар. Поскольку экономика региона в сильной степени испытывает дефицит энергетических и техно­логических видов топлива, преобладает ввоз каменного угля, кокса, нефти и нефтепродуктов, а также ввозятся в больших объемах минерально-строительные грузы, минеральные удоб­рения, черные металлы, товары народного потребления и т.д.[[132]](#footnote-132)

**Северо-Кавказский экономический район.**

Транспорт имеет огромное значение для внутрирайонных перевозок и для связей с другими районами России и странами зарубежья.[[133]](#footnote-133)

Ведущая роль в межрайон­ных перевозках Северного Кавказа принадлежит железнодо­рожному транспорту. Главными железнодорожными магистра­лями являются Северо-Кавказская: Миллерово — Ростов — Армавир — Гудермес — Махачкала — Баку, испытывающая в последние годы в связи с Чеченской войной большие трудности (и нередко по ней прекращалось движение) и Волгоград — Сальск — Краснодар — Но­вороссийск, пересекающиеся в Тихорецке. От них отходят ли­нии в центральное Поволжье, Закавказье, на Украину. Надо заметить, однако, что развитие железнодорожного транспорта отстает от потребностей хозяйства района. На многих участках наблюдается чрезмерная концентрация перевозок и перенасы­щение поездами (например, Ростов — Армавир; Армавир — Ту­апсе; Кропоткин — Краснодар — Новороссийск и др.). Остро стоит проблема улучшения связей Северного Кавказа с запад­ными и особенно с восточными районами России.[[134]](#footnote-134) Следует также отметить дорогу Астрахань — Кизляр, роль которой неуклонно возрастает.[[135]](#footnote-135)

Во внутрирайонных перевозках преобладает (85%) автомо­бильный транспорт. Морские пути Северного Кавказа обеспе­чивают его связи со странами ближнего и дальнего зарубежья, имеют не только внутреннее, но и внешнеторговое значение. Крупнейшие порты — Новороссийск, Туапсе, Махачкала. Реч­ное судоходство развито на Дону, Кубани, Северском Донце.[[136]](#footnote-136)

Разветвленную сеть имеет трубопроводный транспорт. Особенно важна роль нефте­провода Махачкала — Грозный — Туапсе. Сейчас решается вопрос о надёжности этого транспорта.[[137]](#footnote-137)

По балансу производимой и потребляемой продукции Северо-Кавказский экономический район имеет положительное сальдо, т. е. размеры производства товарной продукции пре­вышают потребление. В межрайонном обмене Северный Кав­каз выступает поставщиком продукции сельскохозяйственного, энергетического и транспортного машиностроения, нефтехи­мии, пищевой и легкой промышленности, агропромышленного комплекса. Вывозятся также цемент и уголь. Основные продук­ты ввоза — прокат черных металлов, некоторые виды мине­ральных удобрений, деловая древесина и пиломатериалы, авто­мобили, тракторы, а в последнее время нефть.[[138]](#footnote-138)

В перспективе развития транспортного комплекса стоит задача строительства обводной дороги в обход территории Чечни.[[139]](#footnote-139)

**Поволжский экономический район.**

Важную роль в развитии хозяйственного комплекса Поволжья играют связи с другими районами и зарубежными странами. Поволжье вывозит сырую нефть и нефтепродукты, газ, электроэнергию, цемент, тракто­ры, автомобили, самолеты, станки и механизмы, рыбу, зерно, овощебахчевые культуры и т. д. Ввозит лес, минеральные удоб­рения, машины и оборудование, продукцию легкой промыш­ленности. Поволжье располагает развитой транспортной сетью, которая обеспечивает грузопотоки большой мощности. Важней­шую роль играет железнодорожный транспорт. Поволжье пересе­кают магистрали: Москва — Казань — Екатеринбург, Москва — Сызрань — Самара — Челябинск; Ртищево — Саратов — Уральск (эта дорога связывает Поволжье с Украиной и Казахстаном); Инза — Ульяновск — Мелекес — Уфа; Волгоград связан железно­дорожными магистралями с Тихорецкой, Лихой, Грязями. Большое значение для внутрирайонных связей имеет меридио­нальная дорога — Свияжск — Ульяновск — Сызрань — Иловля. Построены дороги Кизляр — Астрахань — Агрыз; Элиста — Двины; Астрахань — Гурьев и др. Велика роль Волги как транс­портного пути. Развит трубопроводный транспорт. Нефтепроводы и газопроводы соединяют Поволжье со многими районами страны и с зарубежными странами Восточной и Западной Ев­ропы. Развит автомобильный и авиационный транспорт.[[140]](#footnote-140)

**Уральский экономический район.**

Транспорт играет огром­ную роль в функционировании хозяйственного комплекса Ура­ла. Это объясняется, с одной стороны, активным участием рай­она в территориальном разделении труда, а с другой — высо­ким уровнем комплексности экономики Урала, который проявляется в том, что многие отрасли хозяйства работают не изолированно, а в тесной взаимосвязи друг с другом. Отсюда — высокий удельный вес внутрирайонных перевозок (до 60%).[[141]](#footnote-141)

Важнейшая роль среди видов транспорта в Уральском экономическом районе принадлежит железным ­дорогам. Основу железнодорожной сети составляют пересекающиеся почти под прямым углом широтные и меридиональные магистрали.[[142]](#footnote-142) Наибольшее значение из широтных магистралей, осуществ­ляющих экономические связи с другими районами, имеет участок Транссибирской магистрали Челябинск — Владивосток. Но главной широтной дорогой по-прежнему остаётся старинный Сибирский тракт, связывающий Москву с Сибирью. Широтные магистрали пересека­ют Урал на широте Челябинска и Оренбурга — Орска. Меридиональные дороги одновременно выполняют роль распределителей грузов, прибывших на Урал в порядке межрайонного обмена. Лучше развита сеть меридиональных дорог на Восточном склоне Урала. Выделяется линия Полуночное — Орск; параллельно ей идёт дорога Серов — Челябинск. На западном склоне Урала проходит железная дорога Соликамск — Бакал. Построена также железная дорога в Тюменскую область Ивдель — Обь. Предполагается построить Западно-Уральскую меридиональную и Северо-Уральскую широтную железные до­роги, намечается строительство вторых путей, так как высока грузонапряженность дорог.[[143]](#footnote-143)

Автомобильный транспорт имеет большое значение для внутрирайонных перевозок различных грузов. Недостаточны протяженность и качество автомобильных дорог с твердым покры­тием. В дальнейшем намечается создать новые автомобильные и железнодорожные выходы в Северо-Кавказский, Волго-Вятский, Западно-Сибирский экономические районы и Казахстан.

Велика роль трубопроводного транспорта: через Урал про­ходят нефте- и газопроводы из Западной Сибири в европей­скую часть страны и за рубеж.[[144]](#footnote-144)

Получил развитие и авиационный транспорт. Через территорию Урала проходят многие внутренние и международные авиалинии. Главный узел авиалиний — Екатеринбург.[[145]](#footnote-145)

Уральский экономический район относится к районам наиболее высокого в стране грузопотребления и грузоотправления. Это объясняется тем, что регион осуществляет разнообразные экономиче­ские связи со многими регионами страны и странами зарубежья. Из восточных районов Урал получает в основном сырье и топливо, а поставляет продукцию обрабатывающих отраслей.[[146]](#footnote-146) С европейскими районами осущест­вляется преимущественно обмен готовыми изделиями и конст­рукционными материалами (причем вывоз по объему превыша­ет ввоз). Наиболее тесные связи — с соседними экономически­ми районами: Западно-Сибирским и Поволжским, а также с Казахстаном. Западная Сибирь поставляет Уралу уголь, кокс, нефть и газ, а в перспективе — электроэнергию, а ввозит глав­ным образом продукцию машиностроения и строительные ма­териалы. Из Казахстана поступают железные руды, медные концентраты, электроэнергия, уголь и другие грузы. Поволжье получает лес, металлы, обменивается с Уралом продукцией хи­мии и машиностроения, поставляет продукты питания.[[147]](#footnote-147)

**Западно-Сибирский экономический район.**

Транспортные магистрали Западной Сибири отличаются высокой грузонапряженностью. Помимо основной Сибирской железнодорожной магистрали была построена Южно-Сибирская магистраль, сыгравшая большую роль в развитии производительных сил Кузбасса и Алтая. От неё отошли линии в северном и южном направлениях. Была также построена железная дорога: Иртышская — Карасук — Камень-на-Оби — Алтайская. Новой железнодорожной магистралью является Тюмень — Тобольск — Сургут — Нижневартовск — Уренгой. В значительной мере межрайонные и внутрирайонные перевозки грузов Западной Сибири осуществляются по рекам Обь — Иртышского бассейна. Особенно широкое развитие в Западной Сибири получили трубопроводный транспорт и линии электропередач. Большое значение имеет автомобильная дорога Чуйский тракт,обеспечивающая связи с Монголией. Важное значение для пассажирских и грузовых перевозок имеет воздушный транспорт, без которого трудно представить осуществление регулярных внутренних и внешних связей.[[148]](#footnote-148)

 Особенностью межрайонных связей является преобладание вывоза над ввозом. Район вывозит нефть, газ, уголь, пиломатериалы, металл, концентраты руд цветных металлов и др. Ввозятся машины и оборудование, продовольствие и товары народного потребления.[[149]](#footnote-149)

**Восточно-Сибирский экономический район.**

Большое значение в осу­ществлении межрайонных и внутрирайонных связей имеет же­лезнодорожный транспорт. Особенно велика роль Транссибир­ской магистрали (Москва — Омск — Красноярск — Иркутск — Владивосток) и ответвлений от нее: Тайшет — Братск — Усть-Кут, связавшая недавно по­строенный БАМ с Транссибом; Тайшет — Абакан, соеди­нившая Южно-Сибирскую магистраль с Транссибирской; Улан-Удэ — Наушки; Борзя — Соловъёвск. Од­нако железнодорожная сеть развита еще слабо.[[150]](#footnote-150)

Построен западный участок БАМа: Тайшет — Братск — Лена. Для обхода тоннельного участка байкальской железной дороги построен участок дороги Иркутск — Слюдянка. На севере сооружена также дорога Дудинка — Норильск.[[151]](#footnote-151)

Железные дороги сконцентрированы на юге района и име­ют преимущественно широтное направление. В меридиональ­ном направлении (на север от Транссиба) проложены дороги Хребтовая — Усть-Илимск, Решеты — Богучаны, Ачинск — Абалаково, обеспечившие необходимые условия для строитель­ства гидроэлектростанций и вывоза древесины.[[152]](#footnote-152)

Важное значение имеет речной транспорт (судоходен Енисей). Он удачно взаи­модействует не только с железнодорожным, но и с морским транспортом, использующим Северный морской путь. Наиболее крупные порты, через которые происходит соединение речного судоход­ства с морским, — Диксон в Енисейском заливе, Дудинка и Игарка на Енисее.

Восточная Сибирь располагает сетью автомобильных дорог, но развита она слабо, что препятствует освоению ценных природных ресурсов. Наиболее известны Усинский тракт (Абакан — Кызыл), автомагистраль от Абазы (Хакасия) к Ак-Довураку (Тува). Нефтепроводом Восточная Сибирь связана с Западной Сибирью и Поволжьем. Важное значение имеет авиационный транспорт, без которого на необъятных просто­рах региона трудно представить осуществление регулярных внутренних и внешних связей.

Важной особенностью межрайонных связей Восточной Си­бири является двухкратное преобладание вывоза над ввозом. Из района вывозятся лес и пиломатериалы, железные руды, руды и концентраты руд цветных металлов и др. Ввозятся машины и оборудование, нефть, продовольствие, товары народного по­требления. Наиболее тесные связи регион имеет с соседней За­падной Сибирью. В перспективе планируется строительство газопровода, по которому газ будет передаваться в Китай, а затем в Японию.[[153]](#footnote-153)

**Дальневосточный экономический район.**

Хозяйственное развитие района в огромной степени зависит от ускоренного развития транспорта, так как редкая заселенность требует активного функционирования внутрирайонных связей, основанных на тесном взаимодействии различных видов транспорта.[[154]](#footnote-154)

В Дальневосточном районе функционируют все сущест­вующие виды транспорта, но основную роль играет желез­нодорожный. На его долю приходится до 80% перевозимых грузов.[[155]](#footnote-155)

Начало активного транспортного освоения южной части района связано с прокладкой в XIX в. Транссибирской магист­рали. За последнее время Транссибирская магистраль обросла боковыми линиями, иногда являющимися подъездными ветка­ми к лесозаготовительным базам, но в ряде случаев имеющими самостоятельное значение: до Советской Гавани (через Комсомольск-на-Амуре), до Находки и Посьета. Железнодорожное освоение средней зоны Дальнего Востока связано с Байкало-Амурской магистралью (БАМ). С построй­кой этой магистрали Россия получила второй выход на Тихо­океанское побережье и возможность освоения различных видов полезных ископаемых в зоне тяготения БАМа. Кроме широт­ной магистрали БАМ включает и дорогу от Транссибирской магистрали через Тынду, Беркакит, Томмот, Якутск — "Малый БАМ", а также ряд линий, соединяющих Байкало-Амурскую магистраль с Транссибирской.[[156]](#footnote-156)

В значительном объеме межрайонные и внутрирайонные перевозки грузов Дальневосточного района осуществляются морским транспортом. Плавание в суровых арктических морях обеспечивается с помощью ледоколов. К Северному морскому пути примыкает река Лена, образующая транспортную пере­мычку между железнодорожной магистралью и морским путем вдоль берегов Северного Ледовитого океана. Совершенно иной режим работы морского транспорта Тихоокеанских морей. Прак­тически круглый год осуществляются внутрирайонные и междуна­родные перевозки по Японскому и Берингову морям. Главными грузами в перевозках по Дальневосточному району являются лес, уголь, строительные материалы, нефть, рыба и продовольственные товары. Крупнейшие порты этих морей Тикси, Ванино, Петро­павловск-Камчатский, Нагаево (Магадан), Владивосток, Находка, Советская Гавань.[[157]](#footnote-157)

Автомобильными дорогами район обеспечен слабо. Но в районах, оторванных от других транспортных путей, значение автотранспорта велико. Для дальних перевозок есть несколько крупных автомагистралей, например, с юга в Республику Саха ведет дорога Невер — Алдан — Якутск. Самая северная дорога проходит от Якутска до Магадана. Большое транспортное зна­чение имеет дорога Хабаровск — Биробиджан, Колымский тракт. Помимо автомагистралей на севере района есть множе­ство автозимников и дорог местного значения. Более развита сеть автомобильных дорог в южных районах Дальнего Востока.[[158]](#footnote-158)

Огромно для Дальнего Востока значение воздушного транс­порта как для связей с другими районами России, так и для внутрирайонных перевозок (особенно для пассажироперевозок). Самолетами и вертолетами осуществляются связи с труд­нодоступными районами. На огромных пространствах севера Дальнего Востока наряду с другими видами транспорта сохраняется олений транспорт.[[159]](#footnote-159)

Через Дальний Восток осуществляются экономические связи России со многими зарубежными странами, особенно со странами, расположенными в бассейне Тихого и Индийского океанов (Япония, Китай, Южная Корея, страны Южной и Юго-Восточной Азии). Дальний Восток вывозит в эти страны лес и лесоматериалы, продукцию целлюлозно-бумажной промышленности, рыбу, цемент и др.[[160]](#footnote-160)

#  Экономическая оценка деятельности транспортного комплекса

Пассажирские перевозки — один из основных видов транспортной деятельности. Транспортный рынок пассажирских перевозок предоставляет пассажирам услуги различных видов транспорта, которые не равноценны по стоимости, скорости, регулярности и комфорту.

Диаграмма 2.2.1 Доля видов транспорта в пассажирооброте в %[[161]](#footnote-161)

Как видно из диаграммы 2.2.1, первое место по пассажирообороту в 1998 году занимал автомобильный транспорт, его доля составляла 45 %, однако, если не учитывать внутригородские автобусные перевозки, то первенство принадлежит железнодорожному транспорту, доля которого равна 40,2 %.

Важное место в пассажирских перевозках занимает воздушный транспорт. Его доля в общем пассажирообороте составляет 14,6 %. Однако в последние годы число пассажиров, перевезённых воздушным транспортом, снизилось почти в 3 раза из-за значительного повышения стоимости проезда и снижения платежеспособности населения. На снижение пассажирооборота сказалось дробление «Аэрофлота» на мелкие авиакомпании, что привело к ухудшению безопасности полётов и качества обслуживания пассажиров.

На пассажирские перевозки речным и морским транспортом приходится всего 0,2 %. Сегодня суда морского флота в большей мере используются для туристических целей, речные суда — для перевозки пассажиров на внутренних магистралях в Поволжском, Северо-Западном и других районах страны. За последнее время объём перевозок пассажиров водным транспортом снизился в 3 раза.

На рынке транспортных услуг получают развитие отдельные виды пассажирских перевозок: международные воздушные, местные и пригородные автобусные, багажные и грузобагажные железнодорожные. Тарифная политика прежде всего на воздушном транспорте становится более гибкой, усиливается конкуренция между отдельными видами транспорта и пассажирскими компаниями.

Таблица 2.2.1 Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования[[162]](#footnote-162)

 (миллиардов пассажиро-километров)

Всего же в 1998 г. пассажирооборот составил 481,2 млрд. пассажиро-километров, что на 30,3 млрд. пассажиро-километров меньше по сравнению с прошлым годом. Из таблицы 2.2.1. видно, что за период с 1990 по 1998 год пассажирооборот постоянно сокращался, и с 1990 по 1998 год сокращение составило 309,8 млрд. пассажиро-километров (791,0 и 481,2 млрд. пассажиро-километров соответственно). Статистические данные ярко свидетельствуют о том, что вся транспортная система Российской Федерации охвачена кризисом.

В последние годы имеет место тенденция к падению пассажирооборота на всех видах транспорта. Так, за период с 1993 по 1997 г. пассажирооборот на всех видах транспорта сократился на 27 %, в частности на железнодорожном на 37,4 %, автомобильном на 13,1 %, воздушном на 26,1 % и водном транспорте — 52,6 %. Только в 1997 году впервые за последние годы, пусть и незначительно — на 0,6 %, возросли перевозки пассажиров всеми видами транспорта.

Сокращение спроса на пассажирские перевозки вызвано напряжённой социально-экономической обстановкой в стране, снижения жизненного уровня населения, значительным ростом тарифов. Объём международных пассажирских перевозок сократился в результате установления зарубежными железными дорогами высоких цен за проследование российских поездов по их территории, что также привело к снижению спроса на пассажирские перевозки.[[163]](#footnote-163)

Работа пассажирского транспорта тесно связана с такими факторами, как подвижность населения, усилившаяся конкуренция между различными видами транспорта, неравномерность и неопределённость спроса на перевозки, убыточность пассажирских перевозок и их финансирование.

За анализируемый период общая подвижность населения страны по всем видам транспорта сократилась на18,7 % по числу отправлений, а по количеству пассажиро-километров на 26,2 %, в том числе на железнодорожном транспорте по числу отправлений на 21,6 %, пассажирообороту на 36,7 %. За последние годы из-за снижения жизненного уровня населения значительно изменилась география пассажиропотоков, уменьшилось отправление пассажиров в междугородном сообщении, изменилось распределение их по видам транспорта. Так, за этот период доля автомобильного транспорта увеличилась на 19,1 %.

Решая проблему ценовой политики транспортного комплекса, необходимо определять ценовую эластичность спроса разных групп населения на перевозки. Это позволит прогнозировать возможные последствия изменения цен, влияющих на величину их спроса, и сумму дохода от пассажирских перевозок. Так, доходы населения Российской Федерации за период с 1992 по 1997 г. сократились в два раза, пассажирооборот в дольнем следовании — на 41,3 % (т.е. тоже почти в два раза), в пригородном сообщении — на 18,9 %.[[164]](#footnote-164)

В грузовых перевозках ситуация выглядит иначе. Ведущее место по грузообороту среди универсаль­ных видов транспорта принадлежит железнодорожному — 32,4%, а на долю автомобильного, морского и речного приходится менее 8% от общего грузооборота. Доля железнодорожного и речного транспорта в общем грузо­обороте последние десятилетия падает. В то же время доля узкоспециализи­рованного трубопроводного транспорта постоянно увеличивается и в насто­ящее время составляет 60%. Доля воздушного транспорта в грузообороте крайне незначительна. Но по объему пас­сажирских перевозок воздушный транспорт занимает третье место.

На фоне 1,8 %-го роста объёмов промышленного производства в стране почти на 2% увеличились суммарные объёмы перевозок грузов.

В 1998 году они составили 2337,6 миллионов тонн грузов по видам транспорта общего пользования, что на 233,2 миллиона тонн меньше по сравнению с прошлым годом. За период с 1990-го по 1998-ой год данный показатель снизился почти в 3 раза или на 4520,9 миллионов тонн (6858,5 и 2337,6 миллионов тонн соответственно).

Грузооборот в 1998 году составил 3146 миллиардов тонно-километров, что на 109,5 миллиардов тонно-километров меньше по сравнению с прошлым годом. Всего же за период с 1990-го по 1998-ой год уменьшение грузооборота составило 2744,6 миллиардов тонно-километров.

# Проблемы транспортного комплекса и перспективы его развития. Контейнирование и комбинированные перевозки.

Переход на рыночную экономику создаёт благоприятную среду для внедрения прогрессивных идей и принципов логистики. К числу её основных компонентов относятся высококачественный сервис и быстрое осуществление инноваций (автоматизация процессов, телекоммуникационные системы, информационные базы данных, комбинированные перевозки и т.д.).

Общий объём экспортно-импортных грузовых перевозок в 1997 году составил менее половины уровня 1989 года. Причем в наибольшей степени они упали на железнодорожном транспорте, в то время как международные автомобильные перевозки за последние шесть лет выросли в 6,5 раза. Вместе с тем доля российских перевозчиков на рынке международных автоперевозок в 1990 г. составляла 75%, в 1996 — лишь 27%, а по прогнозу на 2000 г. снизится до 15,4 %.

Изменению ситуации, сложившейся на рынке грузовых перевозок, может способствовать кооперация (в рамках комбинированных перевозок) автоперевозчиков (прежде всего российских) и железной дороги, а также экспедиторских компаний, банков и таможенных органов.

Мировой опыт показывает, что залогом успешного развития комбинированных перевозок является глубокая техническая и технологическая проработка всех этапов логистической цепи (ЛЦ). Для этого необходима классификация таких перевозок. Целью её является выделение технических и технологических особенностей их различных видов.

Что же следует понимать под комбинированными перевозками (КП)? Их можно характеризовать как **вид грузовых перевозок с транспортными цепями между отправителями и получателями грузов при сохранении транспортной упаковки в процессе перегрузки универсальных транспортных средств с одного вида транспорта на другой**. Существуют также понятия КП как **планомерного взаимодействия или систематической кооперации различных видов транспорта в организации транспортных цепей**. Из самого определения комбинированных перевозок следует наличие системы жёсткого согласования и соответствия технических и технологических аспектов взаимодействия. Поэтому в нём фактически и закладываются основы классификации.

Исторический анализ показывает, что развитие системы классификаций КП шло по пути скорее стихийного формирования.

Критерии, положенные в основу действующих классификаций, учитывали виды комбинированных перевозок, типы автомобильного подвижного состава и универсальных транспортных средств (контейнеров), участвующие в ЛЦ. Кроме того, проводилась классификация по способам перегрузки, развоза автотранспортом, выделялись сопровождаемые и несопровождаемые КП. Однако обоснования выбора того или иного критерия и принципов построения классификации в целом освещались недостаточно.

Классификация КП по своей сути является не только технико-технологической, но и экономической категорией. Они конкурентноспособны лишь в том случае, если на рассматриваемом направлении предлагается не один, а все возможные их виды.

Наиболее полной и подробной из числа существующих представляется классификация, предложенная В. Блазиусом, которая была опубликована в сборнике «Экспрессинформация. Организация комплексной работы разных видов транспорта». 1992, №2. ВИНИТИ.

Главное противоречие этой классификации заключается в том, что КП рассматриваются как кооперация различных видов транспорта (в данном случае автомобильного и железнодорожного). Однако, основой классификации (назовём это базовым критерием) являются технические и технологические особенности универсальных и автомобильных транспортных средств, а железнодорожный подвижной состав с его типами, особенностями и характеристиками не выступает в качестве составляющей или самостоятельного критерия. Следовательно, нарушается основополагающий принцип кооперации — техническое и технологическое согласование транспортных средств в рамках ЛЦ, а сам базовый критерий следует признать по крайней мере неполным.

**Контрейлерные перевозки определяются как комбинированные перевозки, при которых автомобильные транспорте средства (полуприцепы, автопоезда в полном составе) перевозятся на специализированном железнодорожном подвижном составе (платформах).** Система перевозок типа **RoadRailer (Роудрейлер) заключается в доставке специализированных полуприцепов, оснащённых усиленной рамой, устройствами для установки на железнодорожные тележки и втягивания колёсных пар для движения по железной дороге.**

**Контейнеры и контейнерные прототипы.** Согласнобазовому критерию данная укрупненная группа включает в себя следующие виды КП: контейнерные перевозки, системы «ACTS» и «Cargo», сменные кузова.

**Контейнеры.** Классифицировать контейнеры в рамках КП на морские и внутренние представляется нецелесообразным, поскольку современные требования к их техническим характеристикам (система стандартов ISO) обеспечивают их полную универсальность. Специализированные контейнеры — рефрижераторные, танк-контейнеры и прочие — не требуют специализированного подвижного состава, а значит, разделение на подвиды не проводится.

**Система «ACTS».** Основой являются прототип контейнера, оснащённый роликами, и специализированные железнодорожные платформы с поворотными рамами. Поскольку данная технология обеспечивается одним определённым видом подвижного состава, подвиды не выделяются.

**Система «Cargo».** Этот вид КП основан на перевозках грузов малых отправлений, вместимостью до шести грузовых единиц на европоддонах, и позволяет использовать универсальные платформы. Разделение на подвиды не проводится.

**Сменные кузова.** Эта система отличается от перевозок контейнеров тем, что сменный кузов имеет меньшую массу тары и дополнительно оборудуется специальной нижней рамой для установки на железнодорожный подвижной состав, аналогичный тому, что и при системе «ACTS».

**Автомобильные транспортные средства.**

В укрупненную группу технологий входят роудрейлеры и контрейлеры. В данном случае базовый критерий производит разделение по типу автотранспортных средств на стандартные и специализированные (требующие оснащения специальными устройствами для движения по железной дороге).

**Роудрейлеры.** Как уже было обозначено ранее, система перевозок данного типа основана на транспортировке автомобильных полуприцепов на железнодорожных тележках. При этом вагоны-платформы не используются. По типу железнодорожного подвижного состава возможны доставка полуприцепов на съёмных двухосных тележках и бимодальные перевозки.

**Бимодальные перевозки.** Основаны на использовании полуприцепов, оснащённых и автомобильными и железнодорожными колёсными парами. Для движения по автомобильным дорогам рельсовые колёсные пары поднимаются, а автомобильные —опускаются; по железной дороге — наоборот.

**Съемные тележки.** Отличительной особенностью технологии является наличие специального полуприцепа, оснащённого устройствами для установки на тележки, и имеющего усиленную раму. В остальном он мало отличается от стандартного.

**Контрейлеры.** По типам автотранспортных средств делятся на: полуприцепы и полные автопоезда (полуприцеп с седельным тягачом). Кроме того, все виды КП делятся на сопровождаемые и несопровождаемые. Хотя речь идет о всех видах, очевидно, что реально данное разделение касается лишь контрейлерных перевозок. К несопровождаемым относятся полуприцепы, к сопровождаемым — полные автопоезда. Следовательно, имеет место дублирование критериев. Последний из них, поскольку он не является составляющей базового критерия, исключается из классификации.

**Полные автопоезда.** Этот вид КП, как и все контрейлерные перевозки, обеспечивается специальным видом железнодорожного подвижного состава. Это объясняется следующим: согласно предельно допустимым нормам высота автопоездов и полуприцепов в порожнем состоянии не должна превышать 4 м. Это не позволяет перевозить их на универсальном подвижном составе, так как не соблюдается габарит погрузки. По типу железнодорожного подвижного состава такие перевозки разделяются на систему «Движущееся шоссе» и технологию с использованием специальных платформ со стационарной пониженной площадкой (карманом).

**«Движущееся шоссе».** При данном подвиде КП полностью укомплектованные автотранспортные средства (полные автопоезда) перевозятся на специализированных платформах, оснащённых нестандартными колёсными парами, диаметр которых менее стандартных. Это позволяет погруженному автопоезду вписаться в габарит погрузки.

**Стационарная пониженная площадка (СПП).** В этом случае платформа имеет усиленную раму и карман в полу, в котором размещаются автомобильные колёсные пары полуприцепа и тягача. Глубину кармана определяет габарит погрузки.

**Полуприцепы.** При контрейлерных перевозках полуприцепы не должны оснащаться дополнительным оборудованием для перегрузки, а также иметь какие-либо прочие особенности по отношению к стандартным. По типу подвижного состава этот вид КП разделяется на два подвида: с СПП и с МПП (мобильная пониженная площадка).

**СПП (перевозки полуприцепов).** Конструкция платформы аналогична той, что и при перевозке автопоездов, однако есть и одно отличие: потребная площадь СПП для полуприцепов значительно меньше, так как в кармане должны размещаться только задние автомобильные колёсные пары, что значительно сокращает потребную длину вагона.

**МПП (перевозка полуприцепов).** Отличительной особенностью данного типа платформ является наличие специального устройства, обеспечивающего подъём и опускание кармана. При верхнем положении площадки платформа принимает вид обычной универсальной платформы. Такая конструкция позволяет значительно сократить время на выполнение грузовых операций.

В рамках системы КП следует особо отметить роль контейнерных перевозок. Они выступают не только как самостоятельный вид технологии, но и в качестве стержневой основы всей системы. Не секрет, что все прочие технологии чрезвычайно зависимы от многих объективных и субъективных факторов, поскольку они являются, по сути, специализированными. Поэтому большинство типов подвижного состава приспособлено для перевозки контейнеров (исключением являются лишь роудрейлеры). Данное решение позволяет за счет совместной загрузки кольцевых маршрутов базовыми транспортными средствами и контейнерами обеспечить загрузку в одном из направлений (в тех случаях, когда имеется большой процент порожнего пробега вагонов) или в обоих направлениях (в случае сезонного падения объёмов перевозок). Это обеспечивает экономическую эффективность КП.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Данная курсовая работа была посвящена выявлению и изучению основных проблем транспортного комплекса и перспектив его развития.

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

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

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

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

И, наконец, большое внимание при написании данной курсовой работы было уделено рассмотрению проблем транспортного комплекса и перспектив его развития. В частности, классификации комбинированных перевозок, её необходимости для решения ряда назревших проблем. Также были рассмотрены технические и технологические особенности каждого из видов комбинированных перевозок, их необходимость, актуальность, эффективность и перспективы внедрения и применения, а также роль для эффективного функционирования всего транспортного комплекса.

# Используемая литература

1. Воронин В.В. «Экономическая география Российской Федерации, в 2 ч., ч 1, Самара: СГЭА; 1997.
2. «Экономическая и социальная география России»/Под ред. А.Т. Хрущева.–М.:МГУ, 1997.
3. «Российский статистический ежегодник»: Стат. сб./Госкомстат России. – М., 1998.
4. «Россия в цифрах»: Крат. стат. сб./Госкомстат России.–М., 1999.
5. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. «Экономическая география России».–М.; Просвещение, 1999.
6. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. «Единая транспортная система». –М.; Транспорт, 1987.
7. «Региональная экономика»/Под ред. проф. Т.Г. Морозовой. – М.: ЮНИТИ, 1999.
8. «Регионоведение»/Под ред. проф. Т.Г. Морозовой. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998.
9. «Железнодорожный транспорт»/Ж.д. транспорт., №7–99,.

10. http://www.gks.ru

# ПРИЛОЖЕНИЕ

Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования

(миллиардов пассажиро–километров)[[165]](#footnote-165)

Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования

(миллионов человек)[[166]](#footnote-166)

Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования

(миллионов тонн)[[167]](#footnote-167)

Грузооборот по видам транспорта общего пользования

(миллиардов тонно–километров)[[168]](#footnote-168)

Коммерческий грузооборот предприятий транспорта

в процентах к 1996 г.[[169]](#footnote-169)

1. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.282. [↑](#footnote-ref-1)
2. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.212. [↑](#footnote-ref-2)
3. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.282. [↑](#footnote-ref-3)
4. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.212. [↑](#footnote-ref-4)
5. Там же, с.213. [↑](#footnote-ref-5)
6. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.282. [↑](#footnote-ref-6)
7. Госкомстат России «Россия в цифрах»: Крат. стат. сб., с.240. [↑](#footnote-ref-7)
8. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. «Единая транспортная система», с.34. [↑](#footnote-ref-8)
9. Госкомстат России «Россия в цифрах»: Крат. стат. сб., с.241. [↑](#footnote-ref-9)
10. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. «Единая транспортная система», с.34. [↑](#footnote-ref-10)
11. Там же, с.35. [↑](#footnote-ref-11)
12. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.213. [↑](#footnote-ref-12)
13. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.285. [↑](#footnote-ref-13)
14. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.214. [↑](#footnote-ref-14)
15. См. «Российский статистический ежегодник1998», Госкомстат России, с.541-558. [↑](#footnote-ref-15)
16. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.214. [↑](#footnote-ref-16)
17. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.287. [↑](#footnote-ref-17)
18. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.215. [↑](#footnote-ref-18)
19. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.288. [↑](#footnote-ref-19)
20. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.215. [↑](#footnote-ref-20)
21. Там же, с.216. [↑](#footnote-ref-21)
22. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.288. [↑](#footnote-ref-22)
23. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.292. [↑](#footnote-ref-23)
24. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.216. [↑](#footnote-ref-24)
25. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.292-293. [↑](#footnote-ref-25)
26. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.293. [↑](#footnote-ref-26)
27. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.218. [↑](#footnote-ref-27)
28. Там же, с.219. [↑](#footnote-ref-28)
29. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.293. [↑](#footnote-ref-29)
30. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-30)
31. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.293. [↑](#footnote-ref-31)
32. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-32)
33. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.294. [↑](#footnote-ref-33)
34. Там же, с.295. [↑](#footnote-ref-34)
35. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-35)
36. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.295. [↑](#footnote-ref-36)
37. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.217. [↑](#footnote-ref-37)
38. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.295. [↑](#footnote-ref-38)
39. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.217. [↑](#footnote-ref-39)
40. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.295. [↑](#footnote-ref-40)
41. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.217. [↑](#footnote-ref-41)
42. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.295. [↑](#footnote-ref-42)
43. Там же, с.296. [↑](#footnote-ref-43)
44. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.218. [↑](#footnote-ref-44)
45. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.297. [↑](#footnote-ref-45)
46. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.218. [↑](#footnote-ref-46)
47. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.297. [↑](#footnote-ref-47)
48. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.298. [↑](#footnote-ref-48)
49. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-49)
50. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.298. [↑](#footnote-ref-50)
51. Там же, с.299. [↑](#footnote-ref-51)
52. Там же, с.300. [↑](#footnote-ref-52)
53. Там же, с.301. [↑](#footnote-ref-53)
54. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-54)
55. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.301. [↑](#footnote-ref-55)
56. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. «Экономическая география России», с.588. [↑](#footnote-ref-56)
57. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.301. [↑](#footnote-ref-57)
58. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-58)
59. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.301. [↑](#footnote-ref-59)
60. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-60)
61. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.301. [↑](#footnote-ref-61)
62. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. «Экономическая география России», с.588. [↑](#footnote-ref-62)
63. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.323. [↑](#footnote-ref-63)
64. Там же, с.324. [↑](#footnote-ref-64)
65. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.214. [↑](#footnote-ref-65)
66. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.215. [↑](#footnote-ref-66)
67. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.291. [↑](#footnote-ref-67)
68. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.216. [↑](#footnote-ref-68)
69. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.291. [↑](#footnote-ref-69)
70. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.216. [↑](#footnote-ref-70)
71. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.292. [↑](#footnote-ref-71)
72. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.216. [↑](#footnote-ref-72)
73. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.291. [↑](#footnote-ref-73)
74. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.217. [↑](#footnote-ref-74)
75. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.291. [↑](#footnote-ref-75)
76. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.217. [↑](#footnote-ref-76)
77. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.329. [↑](#footnote-ref-77)
78. Там же, с.330. [↑](#footnote-ref-78)
79. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-79)
80. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.293. [↑](#footnote-ref-80)
81. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-81)
82. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.294. [↑](#footnote-ref-82)
83. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.334. [↑](#footnote-ref-83)
84. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.217. [↑](#footnote-ref-84)
85. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.295. [↑](#footnote-ref-85)
86. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.217. [↑](#footnote-ref-86)
87. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.334. [↑](#footnote-ref-87)
88. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.296. [↑](#footnote-ref-88)
89. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.335. [↑](#footnote-ref-89)
90. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.296. [↑](#footnote-ref-90)
91. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.335. [↑](#footnote-ref-91)
92. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.296. [↑](#footnote-ref-92)
93. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.334. [↑](#footnote-ref-93)
94. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.296. [↑](#footnote-ref-94)
95. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.334. [↑](#footnote-ref-95)
96. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.296. [↑](#footnote-ref-96)
97. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.335. [↑](#footnote-ref-97)
98. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.297. [↑](#footnote-ref-98)
99. «Региональная экономика» /Под ред. Т.Г. Морозовой, с.218. [↑](#footnote-ref-99)
100. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.297. [↑](#footnote-ref-100)
101. В.В. Воронин «Экономическая география Российской Федерации» Часть I, с.330. [↑](#footnote-ref-101)
102. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.297. [↑](#footnote-ref-102)
103. Там же, с.298. [↑](#footnote-ref-103)
104. «Региональная экономика» под ред. Т.Г. Морозовой, с.218. [↑](#footnote-ref-104)
105. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.298. [↑](#footnote-ref-105)
106. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.299. [↑](#footnote-ref-106)
107. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.300. [↑](#footnote-ref-107)
108. «Экономическая и социальная география России» под ред. А.Т. Хрущёва, с.301. [↑](#footnote-ref-108)
109. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.145. [↑](#footnote-ref-109)
110. Там же. [↑](#footnote-ref-110)
111. Там же. [↑](#footnote-ref-111)
112. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.147. [↑](#footnote-ref-112)
113. Там же, с.148. [↑](#footnote-ref-113)
114. Там же, с.146. [↑](#footnote-ref-114)
115. Там же, с.164. [↑](#footnote-ref-115)
116. рэ, с.264. [↑](#footnote-ref-116)
117. рэ,с.265. [↑](#footnote-ref-117)
118. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.173. [↑](#footnote-ref-118)
119. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.173. [↑](#footnote-ref-119)
120. Там же, с.173. [↑](#footnote-ref-120)
121. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.179. [↑](#footnote-ref-121)
122. рэ, с.270. [↑](#footnote-ref-122)
123. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.189. [↑](#footnote-ref-123)
124. рэ, с.301. [↑](#footnote-ref-124)
125. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-125)
126. рэ, с.301. [↑](#footnote-ref-126)
127. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-127)
128. рэ, с.302. [↑](#footnote-ref-128)
129. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.219. [↑](#footnote-ref-129)
130. рэ, с.316. [↑](#footnote-ref-130)
131. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.207. [↑](#footnote-ref-131)
132. Там же, с.316. [↑](#footnote-ref-132)
133. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.247. [↑](#footnote-ref-133)
134. рэ, с.331. [↑](#footnote-ref-134)
135. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.248. [↑](#footnote-ref-135)
136. рэ, с.331. [↑](#footnote-ref-136)
137. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.248. [↑](#footnote-ref-137)
138. рэ, с.331. [↑](#footnote-ref-138)
139. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.248. [↑](#footnote-ref-139)
140. рэ, с.343. [↑](#footnote-ref-140)
141. Там же, с.362. [↑](#footnote-ref-141)
142. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.266. [↑](#footnote-ref-142)
143. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.267. [↑](#footnote-ref-143)
144. Там же, с.362. [↑](#footnote-ref-144)
145. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.267. [↑](#footnote-ref-145)
146. рэ, с.362. [↑](#footnote-ref-146)
147. Там же, с.363. [↑](#footnote-ref-147)
148. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.280. [↑](#footnote-ref-148)
149. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.280. [↑](#footnote-ref-149)
150. рэ, с.394. [↑](#footnote-ref-150)
151. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.309. [↑](#footnote-ref-151)
152. рэ, с.394. [↑](#footnote-ref-152)
153. рэ, с.394. [↑](#footnote-ref-153)
154. рэ, с.406. [↑](#footnote-ref-154)
155. Там же, с.406. [↑](#footnote-ref-155)
156. Там же, с.406. [↑](#footnote-ref-156)
157. Там же, с.406. [↑](#footnote-ref-157)
158. Там же, с.407. [↑](#footnote-ref-158)
159. рэ, с.407. [↑](#footnote-ref-159)
160. «Регионоведение» под ред. Т.Г. Морозовой, с.332. [↑](#footnote-ref-160)
161. См. «Российский статистический ежегодник 1998» Госкомстат России, с.547. [↑](#footnote-ref-161)
162. См. «Российский статистический ежегодник1998», Госкомстат России, с.547. [↑](#footnote-ref-162)
163. «Железнодорожный транспорт» №7-99, с.60. [↑](#footnote-ref-163)
164. «Железнодорожный транспорт» №7-99, с.61. [↑](#footnote-ref-164)
165. «Российский статистический ежегодник»/Госкомстат России, с.547. [↑](#footnote-ref-165)
166. Там же, с.544. [↑](#footnote-ref-166)
167. «Российский статистический ежегодник»/Госкомстат России, с.538. [↑](#footnote-ref-167)
168. Там же, с.541. [↑](#footnote-ref-168)
169. http://www.gks.ru [↑](#footnote-ref-169)