Введение

Большое влияние на экономическое и социальное развитие страны и ее регионов оказывает транспортная система. Транспорт является одним из основных звеньев производственной и социальной инфраструктуры. Транспорт призван обеспечивать своевременное, полное и качественное удовлетворение потребностей материального производства, непроизводственной сферы и населения в перевозках. Он оказывает многостороннее влияние на экономическое и социальное развитие страны и ее регионов, определяя во многом эффективность функционирования экономики и качества жизни населения.

Для Республики Башкортостан повышенное значение транспорта обусловлено рядом ее региональных особенностей. Во-первых, в республике широкое развитие получили грузоёмкие отрасли хозяйства (нефтяная, химическая, горнорудная, сельскохозяйственная и др.), которые дают большой объем продукции, имеющей к тому же обширные зоны сбыта. Во-вторых, крупномасштабное производство РБ связано со все расширяющимся ввозом недостающих видов сырья и топлива, машин и оборудования, товаров народного потребления, нередко из отдаленных регионов.

Транспортная сеть Башкортостана обеспечивает не только внутриреспубликанские, но и мощные транзитные потоки грузов и пассажиров из азиатской части России в европейскую ее часть (и обратно). Вдоль оси этих потоков сложилась крупнейшая в стране политранспортная магистраль в составе параллельно расположенных и тесно взаимодействующих транспортных артерий - железной дороги Самара-Уфа-Челябинск, многониточных трубопроводов, высоковольтной линии электропередачи Поволжье-Урал и автомагистрали Самара-Уфа-Челябинск.

О месте и роли транспорта в системе отраслей народного хозяйства Башкортостана свидетельствует то, что его доля в 2000 г. составила в структуре занятого населения республики около 5%, производственных фондов - 10,8%, валового регионального продукта - 6%.

1. Структура транспортной системы

В структуре транспортной системы принято различать транспорт общего и не общего 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, осуществляя общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспорта общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров и грузов.

Транспорт необщего пользования (ведомственный), как правило, перевозит грузы и пассажиров своего предприятия, объединения.

За последние годы объем перевозок грузов транспортом общего пользования (за исключением трубопроводного) в РБ и в России в целом заметно сократился, что является следствием общего спада производства и разрыва хозяйственных связей как между отдельными регионами России, так и бывшими союзными республиками, а ныне независимыми государствами Содружества.

Единая транспортная система Башкортостана сложилась под влиянием отраслевой и территориальной структуры его хозяйства и местоположения республики в транспортной сети страны. Это обусловило значительное своеобразие системы транспортного обслуживания республики, которое проявляется, прежде всего, в соотношении отдельных видов транспорта в перевозочном процессе.

«Соотношение видов транспорта в перевозочном процессе в республике не остается неизменным. Это обусловлено как различными темпами развития отдельных видов транспорта, так и изменениями в межрайонных и внутриреспубликанских транспортно-экономических связях республики. В перевозках грузов и пассажиров в долгосрочный период, как и по стране в целом, произошло снижение удельного веса железнодорожного и речного транспорта при одновременном увеличении доли остальных видов транспорта. Лишь в последние годы как результат проявления конкурентной среды между видами транспорта произошло резкое сокращение объема перевозок воздушным и автомобильным транспортом в пользу более дешевого железнодорожного транспорта. Что же касается магистрального трубопроводного транспорта, то сокращение объема его работы тесно связано с резким падением объема добычи нефти в РБ, запасы которой за продолжительный период разработки стали истощаться"1 .

В общем объеме перевозок грузов в республике главную роль играют магистральный трубопроводный и железнодорожный виды транспорта. Но в РБ доля железнодорожного транспорта в перевозках грузов на 30 пунктов выше, автомобильного - на 9 пунктов ниже, чем соответствующие показатели по РФ, а степень участия магистральных трубопроводов более чем в 3 раза выше среднефедерального уровня. Исключительно высокий удельный вес трубопроводного транспорта в перевозках является наглядной иллюстрацией общефедеральной специализации РБ на добыче, переработке и транспортировке нефти. В перевозках пассажиров резкое преобладание принадлежит автомобильному транспорту.

Ведущее место в транспортном обслуживании многоотраслевого хозяйства Башкортостана и особенно его межрайонных связей принадлежит железным дорогам. Автомобильный транспорт, как и повсюду, применяется главным образом на коротких расстояниях для осуществления перевозок в основном в городах, колхозах и совхозах, а также на подъездных путях к железнодорожным и речным магистралям. Поэтому он по грузообороту намного уступает железнодорожному транспорту, который наиболее эффективен в перевозках на дальние расстояния и играет важную роль в межрайонных и внешних транспортно-экономических связях республики.

1.1 Железнодорожная сеть Башкортостана

Железнодорожная сеть Башкортостана представляет собой пространственную систему линий с их перегонами, разъездами, обгонными путями и станциями. Территориальное размещение их в значительной мере определяется существующей в республике структурой и географией хозяйства и населения.

«Общая длина железных дорог общего пользования Башкортостана достигла в 2000 г. 1475 км. В республике имеются многочисленные подъездные пути широкой и узкой колеи (так называемые ж.д. необщего пользования), соединяющие промышленные предприятия с железными дорогами общего пользования»2 .

Железнодорожная сеть республики сочетает все виды рельсовых путей от низших до высших технических классов. Основу сети образуют федеральные (магистральные) линии, предназначенные для дальних, массовых и быстрых перевозок.

Главной железнодорожной артерией РБ служит электрифицированная сверхмагистраль Самара-Уфа-Челябинск с высокой загрузкой грузовым и пассажирским движением, имеющая наилучшую в стране техническую вооруженность. Она пересекает территорию республики с запада на восток почти по ее середине и является частью главной общероссийской широтной магистрали Москва-Владивосток (ее участок от Челябинска до Владивостока получил название Транссибирской магистрали) и играет исключительно важную роль в системе железнодорожной сети страны. Она представляет собой главное звено в связях Москвы с крупными промышленными центрами Поволжья, Южного Урала, Сибири и Дальнего Востока, обеспечивает основной выход из республики как в восточном, так и в западном направлениях.

Западнее столицы республики от магистрали Самара-Уфа-Челябинск ответвляется другая широтная рельсовая магистраль Чишмы-Ульяновск-Инза. Дорога на участке Чишмы-Туймазы электрифицирована, а на остальной части работает на тепловозной тяге.

В районе Уфы к магистрали Самара-Уфа-Челябинск примыкает еще одна широтная электрифицированная дорога Карламан-Белорецк-Маг-нитогорск. Она служит западным звеном Южно-Сибирской железнодорожной магистрали, идущей через Акмолы-Новокузнецк-Абакан-Тайшет и продолжающейся далее на восток в виде Байкало-Амурской магистрали. С вводом в эксплуатацию железной дороги Карламан-Бело-рецк-Магнитогорск завершилось создание новой рельсовой связи между европейской и азиатской частями страны. Дорога на сотни километров сократила путь из районов Башкирского Зауралья в столицу республики. Кроме того, она прорезала Уральские горы в той части, где они пока мало освоены, но богаты природными ресурсами.

На северо-западе территория Башкортостана выходит к электрифицированной двухпутной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург, представляющей кратчайший путь между Средним Уралом и Центром. Протяженность башкирского участка дороги 59 км. Однако восточнее названного участка дорога на значительном протяжении проходит недалеко от северных районов РБ и играет весьма важную роль в обслуживании их.

Все четыре магистральные дороги используются, главным образом, для пропуска транзита. На них преобладает поток с востока к Центру РФ, грузонапряженность дорог значительно выше сетевой.

Главные железные дороги дополняются железными дорогами районного и местного значения. Важное районное значение имеет железная дорога меридионального направления Дема-Мурапталово-Оренбург, вторая по протяженности дорога в пределах республики после башкирского участка магистрали Самара-Уфа-Челябинск. Эта однопутная железная дорога с двухпутными вставками на участке Дема-Карламан электрифицирована, а на остальном участке обслуживается тепловозной тягой. Дорога играет важную роль в обеспечении внутриреспубли-канских связей и обеспечивает кратчайшее сообщение РБ с Оренбургской областью. Западным Казахстаном, Средней Азией, Нижнем Поволжьем и Северным Кавказом. Преобладают грузовые потоки с юга на север.

Остальные железные дороги республики относятся к линиям местного значения и в большинстве своем выполняют территориально ограниченные функции. Они представляют собой тупиковые дороги, отходящие от широтных магистралей и выполняющие роль подъездных путей. Таковы дороги Черниковка-Загородная, Иглино-Дема (обход Уфы), Бердяуш-Дружинино, Миасс-Учалы, Уруссу-Нарышево, Аксаково-Белебей, Амзя-Агидель. На юго-востоке республика имеет выход на линию южного Зауралья (Магнитогорск-Сибай).

Рельсовые пути, размещенные на территории Башкортостана, по линии удобства эксплуатации и организации перевозок входят в состав трех железных дорог. Участок железной дороги Москва-Казань-Екатеринбург со своей линией Амзя-Агидель эксплуатируется Ижевским отделением Горьковской железной дороги, линии Магнитогорск-Белорецк, Магнитогорск-Сибай, Миасс-Учалы и Бердяуш-Дружинине - Карталинским и Златоустовским отделениями Южно-Уральской железной дороги, остальные - Башкирским отделением Куйбышевской железной дороги. Около 75% общей протяженности железных дорог республики и более 90% перевозок по ним приходится на долю Башкирского отделения Куйбышевской железной дороги.

Немногим более 26 % общей длины железных дорог относится к числу двухпутных, 2,5 % - к числу многопутных, остальная часть (71,5) - на долю однопутных. Для сравнения отметим, что по стране однопутными являются две трети протяженности всей железнодорожной сети.

Другая региональная особенность железнодорожной сети РБ - широкая схваченность ее электрификацией: около двух третей дорог работает на электрической тяге (по стране - более трети дорог). Электрифицированный железнодорожный транспорт является наиболее надежным, скоростным, высококомфортабельным, экономически выгодным, экологически чистым.

Важной региональной особенностью конфигурации железнодорожной сети Башкортостана является преобладание широтных и отсутствие сквозных меридиональных направлений.

Основное место среди грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, принадлежит продукции нефтепереработки, химии, стройинду-стрии, горнорудной и угольной промышленности. Пассажирские перевозки выполняются почти на всех линиях железных дорог республики (кроме подъездных путей предприятий). На них насчитывается более 150 железнодорожных станций, разъездов и других остановочных пунктов пассажирских и пригородных поездов.

1.2 Трубопроводный транспорт РБ

Высокий уровень развития трубопроводного транспорта в РБ обусловлен двумя причинами. Во-первых, развитие промышленности по добыче и переработке нефти и газа сопровождалось созданием разветвленной сети трубопроводов. Во-вторых, территорию республики, занимающую транзитное положение между восточными и западными регионами, пересекло большинство трубопроводов, соединивших эти две составные части страны. Пожалуй, ни один регион страны не имеет такую высокую плотность сети трубопроводов, как Республика Башкортостан. Обширна и географическая направленность трубопроводов, которая расходится отсюда в сторону восточного склона Урала, Сибири, Казахстана, Прикамья, Оренбуржья, Поволжья. Очень разнообразен и видовой состав трубопроводов, что обеспечивает перекачку сырой нефти, светлых нефтепродуктов, газового конденсата, этилена, горючего газа. Впервые в стране проложены здесь мазутопровод для подачи мазута от нефтеперерабатывающего завода до ТЭЦ, рассолопровод, по которому перекачивается раствор поваренной соли с соляного промысла до химического предприятия, трубопровод для подачи дистиллярной жидкости -отхода содового производства - на нефтяное месторождение, где она закачивается в недра для поддержания пластового давления.

Первый нефтепровод на территории республики длиной в 168 км стал функционировать в 1936 г., по которому ишимбайская нефть стала поступать на Уфимский нефтеперерабатывающий завод.

Широкому развертыванию строительства трубопроводов дало толчок освоение крупных запасов девонской нефти Туймазинского месторождения. Были проложены нефтепроводы, соединившие Туймазы с Уфой и Омском. Несколько позже для обеспечения выхода нефти Шкаповского и Арланского месторождений построили нефтепроводы на НПЗ в Ишимбае и Салавате. Особенно большим событием явилось завершение сооружения транссибирской подземной магистрали Туймазы-Омск-Иркутск протяженностью 3800 км, сыгравшей исключительно большую роль в разгрузке Транссибирской железной дороги от перевозок нефтесырья на нефтеперерабатывающие заводы Сибири.

Освоение быстро увеличивающегося грузооборота по нефтегрузам значительно облегчило создание трубопроводов для перекачки нефтепродуктов (Уфа-Омск-Новосибирск, Уфа-Курган-Петропавловск, Уфа-Западное направление).

Экономическая эффективность транспортировки нефти по магистральным трубопроводам в сравнении с другими видами транспорта общепризнанна. Так, нефтепровод Туймазы-Омск, построенный за полтора года и заменивший в сутки более десяти железнодорожных составов на самой нагруженной железной дороге страны, уменьшивший стоимость доставки нефти в 4 раза, окупил себя полностью за 2 года и 4 месяца эксплуатации. Причем до минимума были сведены потери нефти при транспортировании за счет высокой герметизации и обеспечена непрерывная и бесперебойная доставка нефтяного сырья на нефтеперерабатывающие заводы.

В 70-х гг. XX века для транспортировки тюменской нефти в Европейскую часть страны были проложены по территории республики мощные нефтепроводы (Усть-Балык-Курган-Уфа-Альметьевск, Нижневартовск-Самара и др.). Несколько позже территорию РБ пересекла многониточная система газопроводов Западная Сибирь - Центр.

За 1995 - 2000 гг. протяженность магистральных трубопроводов по перекачке нефти и нефтепродуктов увеличилась с 5098 до 5258 км (рост на 3,1%), в то время как объем передаваемых по ним грузов увеличился за этот же период на 68,7 %.

1.3 Автомобильный транспорт РБ

Автомобильный транспорт РБ. По объему перевозок пассажиров автомобильный транспорт стоит на первом месте, грузов - на третьем, уступая трубопроводному и железнодорожному видам транспорта. Он имеет в основном внутриреспубликанское значение и принимает сравнительно ограниченное, но растущее в последнее время участие в межрайонных транспортно-экономических связях республики.

Во многих районах Предуралья с развитой сетью железных дорог и водных путей автотранспорт занят главным образом перевозкой грузов и пассажиров из глубинок к железнодорожным станциям и пристаням. В ряде районов северной и северо-восточной частей республики автотранспорт выступает главным, нередко даже единственным видом транспорта.

Первые шаги по созданию автомобильного транспорта в Башкортостане были предприняты в 1921 г. созданием Башкирского центрального управления местного транспорта при Совете Народных Комиссаров республики. В первый год существования этого управления в его распоряжении насчитывалось 26 автомобилей, которыми было перевезено 88,7 тыс.пудов груза и 718 пассажиров.

С 1922-1923 гг. в республике началась работа по выявлению сети и грузонапряженности имеющихся дорог, а затем стали осуществляться меры по восстановлению их. В годы первой пятилетки было положено начало планомерному созданию в республике сети автомобильных дорог за счет приспособления существующих дорог к развивающемуся автомобильному движению и строительства новых шоссе.

Наибольший объем работ по развитию автомобильного транспорта приходится на послевоенный период, что было вызвано бурным развитием производительных сил республики. Так, за 1950-1970 гг. протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличилась в 2,8 раза, а грузооборот на автомобильном транспорте - в 10 раз (при увеличении грузооборота за указанное время на железнодорожном транспорте в 5,1 раза), интенсивность движения по автомобильным дорогам возросла в несколько раз. Заметно увеличилась средняя эксплуатационная скорость автомашин. Среди дорог, построенных в этот период, можно назвать автомобильные дороги в Туймазинском, Шкаповском, Чекмагушевском и Арланском нефтедобывающих районах. В эти годы по существу заново построена автомобильная дорога Уфа-Оренбург. Крупным событием было начало сооружения такой крупной магистрали, как Самара-Уфа-Челябинск. Значительный размах получило возведение мостов, путепроводов, автозаправочных станций, вокзалов и т.д. Многое сделано по пополнению парка автомашин, созданию ремонтных баз, гаражей.

Республика, встав на суверенный путь развития, стала предпринимать действенные меры по преодолению отставания инфраструктуры, в том числе одного из важнейших ее звеньев - материально-технической базы автотранспорта. За короткий срок были приобретены десятки асфальтобетонных заводов, асфальтоукладчиков, задействован ряд бензозаправок, создана сеть карьеров с камнедробилками. Возобновилась работа по переводу автомобилей на газовое топливо, что ощутимо снижает стоимость их эксплуатации и экологическую обстановку населенных пунктов. Построены автодорожные мосты через реку Белая в Уфе, Дюртюлях и в Гафурийском районе, через реки Бирь и Быстрый Танып в Мишкинском и Балтачевском районах, через реку Зилаир в Зилаирс-ком районе. Сданы в эксплуатацию новые автовокзалы в Уфе, Бакалах и некоторых других населенных пунктах. Создается автодорожное кольцо в обход Уфы, ведется реконструкция дорог Исянгулово-Зилаир, Сибай-Акъяр, Серменево-Старосубхангулово и отдельных участков дорог Уфа-Оренбург, Самара-Уфа-Челябинск и др. За 199171995 гг. в республике построено столько по протяженности дороге твердым покрытием, сколько за 1980-1990 гг. За 1995 - 2000 гг. строительство автомобильных дорог, мостов, автовокзалов, автозаправок получило еще больший размах.

В настоящее время в Республике Башкортостан эксплуатируется около 35 тыс.км автомобильных дорог, из которых 30,5 тыс.км имеет твердое покрытие. Ось автодорожной сети РБ образуют асфальтированные дороги Нефтекамск-У фа-Оренбург, Самара-Уфа-Челябинск, Уфа-Казань, большинство автодорог (Бирск-Месягутово-Сатка, Булгаково-Белорецк, Стерлитамак-Белорецк-Магнитогорск, Стерлитамак-Раевский, Ира-Сибай-Магнитогорск и другие) представляют собой боковые их ответвления.

Автомобильные дороги республики в ряде случаев проложены в одном направлении с трассами железных дорог, но в целом конфигурация сложившейся сети автодорог не совпадает с железнодорожной и она соответствует установившимся направлениям основных внутриреспуб-ликанских транспортно-экономических связей. Для Башкортостана, как и для многих областей и республик, характерна радиально-концентрическая структура сети дорог, причем в силу особенностей территориальной организации хозяйства здесь сложилось несколько центров формирования дорожной сети. Самым крупным из них является Уфа, от которой отходят во всех географических направлениях 5 дорог с усовершенствованным покрытием. От Стерлитамака берет начало такое же количество автодорог. В числе значительных узлов автомобильных дорог можно назвать Бирск, Туймазы, Белорецк, Месягутово. В нефтедобывающих районах созданы кольцевые или полукольцевые шоссейные дороги, охватывающие одно или несколько близлежащих разрабатываемых месторождений нефти.

Спад промышленного и сельскохозяйственного производства и строительства привел к снижению объемов перевозок автомобильным транспортом общего пользования с 57,1 млнтв 1990г. до 19 млн т в 2000 г., т.е. в 3 раза, в результате доля автоперевозок в структуре отправления грузов по видам транспорта общего пользования сократилась за указанный период с 16,7 до 12,4%.

Автомобильные пассажирские перевозки сократились по сравнению с автогрузоперевозками очень незначительно (в 1,5 раза) несмотря на то, что транспортная подвижность населения систематически снижалась из-за роста пассажирских тарифов,

Имело значение несколько иное реформирование отношений собственности отрасли. В отличие от многих регионов страны, где существующие крупные объединения автотранспорта распались на множество мелких коммерческих структур, в РБ объединение автомобильного транспорта общего пользования «Башавтотранс» (ныне Государственное унитарное предприятие «Башавтотранс») сохранило практически все свои низовые подразделения, единую централизованную базу технического обслуживания и ремонта, системы контроля безопасности движения и подготовки кадров. Несмотря на появление большого количества мелких автоперевозчиков, фирм по обслуживанию и ремонту автомобилей, создающих конкурентную среду на рынке транспортных услуг, ГУП «Башавтотранс» продолжает выполнять основной объем автоперевозок грузов и пассажиров за счет внедрения прогрессивных технологий и форм обслуживания. С целью расширения объема и улучшения качества услуг им в разных частях республики создано около полутора десятков терминалов, сеть которых продолжает расширяться. Для изучения спроса внедряется маркетинг, развитие получают транспортно-экспедиционные и связанные с ними другие услуги. В результате наметился некоторый рост рентабельности грузоперевозок.

Предприятия ГУП «Башавтотранс», располагающие 4% грузового парка республики, перевезли в 1996 г. более 20% от общего объема автомобильного грузооборота. В то же время большинство приватизированных предприятий не смогло улучшить свою работу, их руководители не перестроили формы управления и организации производственно-коммерческой деятельности в соответствии с новыми требованиями.

В последние годы в структуре перевозимых автомобильным транспортом грузов произошли существенные изменения. Главным видом грузов стали строительные материалы. Второе место занимает продукция сельского хозяйства, третье - грузы для сельского хозяйства (минеральные удобрения, нефтепродукты и т.д.). Значительная доля в перевозках автотранспорта приходится на лесные грузы и товары народного потребления.

Среди автомобильных дорог по грузонапряженности выделяются дороги Самара-Уфа-Челябинск, Нефтекамск-Уфа-Оренбург и Уфа-Казань. Далее по интенсивности движения грузовых автомобилей следуют дороги Булгаково-Белорецк, Буздяк-Чекмагуш-Дюртюли, Октябрьский-Белебей-Бижбуляк, Стерлитамак-Раевский, отдельные участки дороги Ира-Сибай-Магнитогорск.

Автомобильный транспорт осуществляет немногим больше половины перевозок пассажиров всеми видами транспорта общего пользования. Им в 2000 г. ежесуточно перевозилось более 1 млн 810 тыс. пассажиров.

Все города и более 10 поселков городского типа имеют внутригородской автомобильный транспорт (в Уфе представлены также трамваи и троллейбусы, в Стерлитамаке - троллейбусы, в Салавате - трамваи). Общее число автобусных маршрутов более 217, а средняя дальность поездки одного пассажира составляет 5,5 км.

В последние десятилетия особенно большое развитие получили пригородные перевозки пассажиров, что связано с дальнейшим углублением связей городов с окружающей территорией, в результате чего растут повседневные трудовые поездки жителей из пригородной зоны на предприятия и в учреждения городов и обратно, расширяется обслуживание жителей соседних поселений культурно-бытовыми учреждениями городов, а граждан - местами отдыха в пригородной зоне. На развитие пригородных перевозок оказывает влияние расширение индивидуального и коллективного садоводства, огородничества и дачно-жилищного строительства в пригородных зонах городов.

Пригородные автобусные перевозки в большей мере развиты в нефтедобывающих районах, где они обеспечивают доставку рабочих к нефтепромыслам. Большое количество пригородных маршрутов имеют, например, Нефтекамск, Белебей, Дюртюли и некоторые другие центры нефтедобычи.

В 2000 г. количество пригородных автобусных маршрутов составляло 666 общей протяженностью 26,1 тыс.км. Средняя дальность поездки одного пассажира превысила 20 км.

В последние годы доля междугородных и межобластных перевозок стала расти, хотя количество их маршрутов под влиянием реальностей рынка транспортных услуг несколько сократилось за счет тех, которые хронически не обеспечивали наполняемость курсирующих автобусов. В то же время осваивались десятки новых маршрутов (в том числе межобластных), а также чартерные рейсы из ряда городов республики в Москву.

В настоящее время большое число населенных пунктов всех административных районов республик получило постоянную автомобильную связь с железнодорожными станциями, пристанями, районными центрами и городами, а 19 городов и 50 сельских районных центров связаны с Уфой. Кроме того, действуют десятки межобластных (межреспубликанских) автобусных маршрутов. Столица республики связана автобусными сообщениями с Оренбургом, Тольятти, Набережными Челнами, Катав-Ивановском. Города Стерлитамак, Салават, Мелеуз, Кумертау и ряд крупных сел южной части республики (Исянгулово, Зилаир, Самарское и др.) связаны автобусными маршрутами с Оренбургом, Тюльганом, Саракташем, Медногорском. Средняя часть Зауралья связана с Магнитогорском, северная - с Миассом и Челябинском. Северо-восточные районы республики по межобластным автобусным линиям связаны со станциями Сулея, Кропачево, Ункурда, с городами Златоуст, Красноуфимск и Усть-Катав. Город Октябрьский имеет автобусные пассажирские связи с городами Татарстана (Азнакаево, Бавлы, Бугульма, Джалиль, Набережные Челны), а также с городами Самара, Бугуруслан, Оренбург, город Нефтекамск - с Ижевском и Пермью. Средняя дальность поездки одного пассажира в междугородном автобусном сообщении составляет около 45 км.

1.4 Внутренний водный транспорт РБ

Река Белая со своим судоходным притоком - рекой Уфой - составная часть Волжско-Камского водного пути, обеспечивающего республике связь с регионами Западного Урала, Поволжья, Центра, Северного Кавказа и Северо-Запада РФ и выход на Каспийское, Балтийское, Азовское и Черное моря. Важную роль играет внутренний водный транспорт и во внутриреспубликанских перевозках, особенно в сообщении с северными и северо-западными районами, не имеющими железнодорожной связи с остальными частями РБ. В зоне обслуживания внутреннего водного транспорта находится 15 административных районов, на долю которых приходится 22% территории и около трети населения республики.

Для судоходства на протяжении всего навигационного периода используются: река Белая от устья Сима до впадения в Каму, река Уфа -от села Нижний Суян до впадения в Белую и река Кама, с которой территория республики имеет непосредственное соприкосновение на протяжении около 40 км. По большой весенней воде суда могут заходить по Уфе на 77 км выше Нижнего Суяна (до устья реки Аи), на 100 км по Симу, на 15-20 км по Юрюзани и Урюшу. Эксплуатационная длина водных путей превышает 900 км.

Широкое развитие производительных сил республики повлияло на характер и масштабы эксплуатации речных путей. Еще в довоенные годы внутренний водный транспорт Башкортостана стал использоваться для отправки нефти и продуктов ее переработки, поток которых начал стремительно расти с 1945 г., когда был создан специализированный нефтеналивной флот. К 1965 г. объем нефтепродуктов, вывезенный из Башкортостана, достиг 40% объема вывоза этих грузов по всему Волго-Кам-скому бассейну. В дальнейшем, по мере развития трубопроводного транспорта, перевозки нефтегрузов внутренним водным транспортом стали сокращаться. Происходило также систематическое уменьшение объема лесных грузов в общих перевозках внутреннего водного транспорта. В настоящее время по объему перевозок грузов и пассажиров внутренний водный транспорт занимает одно из последних мест.

Перевозки по рекам РБ производятся АО «Бельское речное пароходство» и Башкирским филиалом АО Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер». Первое из них занимается перевозкой сухогрузов (строительные грузы, зерно и продукты перемола, лесные грузы и т.д.) и пассажиров, второе осуществляет вывоз жидкого топлива с нефтеперерабатывающих заводов РБ. Они имеют в своем составе современный самоходный, несамоходный (буксирный) сухогрузный и нефтеналивной, а также пассажирский флот, способный работать не только в пределах РБ, но и за ее пределами с выходом на судоходные реки Волжско-Камского бассейна, на Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря.

Внутренний водный транспорт РБ, как и железнодорожный, работает главным образом по отправлению. Но в перевозках внутреннего водного транспорта, в отличие от перевозок железными дорогами, более высока доля местного (внутриреспубликанского) грузообмена.

Во внутриреспубликанских перевозках водного транспорта основную роль играют такие массовые грузы, как минерально-строительные материалы (особенно песчано-гравийная смесь), добываемые средствами Вельского пароходства непосредственно со дна Белой, доставляемые баржами строительным организациям Уфы и других прибельских городов и районов республики. Для нужд прибрежных местностей от Уфимского воднотранспортного узла доставляют нефтепродукты, отчасти каменный уголь и товары народного потребления. На Уфимский мелькомбинат для переработки доставляется зерно с элеваторов, расположенных на нижнем течении Белой.

Внутренним водным транспортом из республики вывозятся, главным образом, нефтепродукты, нерудные строительные материалы, зерно, различное оборудование, товары народного потребления. Уфимский транспортный узел выступает значительным перевалочным пунктом грузов с воды на железную дорогу (песчано-гравийной смеси для последующей транспортировки в города и районы республики и отчасти соседних регионов, не примыкающих к речным путям).

Размеры и структура речного грузооборота Башкортостана большей частью определяются грузовой работой, выполняемой по реке Белой. В общереспубликанских речных перевозках около 15% приходится на долю реки Уфа; по Каме выполняется очень незначительная часть речных перевозок РБ.

По Белой, Каме и Уфе осуществляются также пассажирские перевозки по маршрутам Уфа-Пермь-Уфа, Уфа-Казань-Уфа, Уфа-Н.Новгород-Уфа, Уфа-Астрахань-Уфа и др.

В республике насчитывается около десяти портово-пристанских пунктов. Наиболее значительными по грузо" и пассажирообороту являются Уфа -самый крупный Вельский порт, Бирский, Дюртюли на реке Белой, Николо-Березовка на реке Кама и Караидель на реке Уфа.

Социально-экономическое положение, которое сложилось в стране в последние годы, определяет нынешнее состояние речного транспорта. За 1990-2000 гг. объем перевозок грузов уменьшился с 19,5 млн т до 6,1 млн т (в 3,3 раза), пассажиров - с 0,7 млн человек до 0,2 млн (в 3,5 раза). Недогрузка флота, вызванная резким сокращением поступления грузов и поездок населения, обусловленная повышением тарифов и снижением платежеспособного спроса на перевозки, привела к тому, что значительная часть флота, оборудования и механизмов портов и пристаней находятся на консервации. Условия рынка требуют от речников перестраивать свою работу. Если раньше Вельское речное пароходство работало по заказам на доставку грузов, спущенным сверху, то ныне оно само ищет клиентуру, расширяя географию перевозок, осваивая совершенно новые для себя маршруты: Россия-Болгария, Россия-Чехия, Россия-Югославия (через Азовское и Черное моря и реку Дунай).

1.5 Воздушный транспорт

В силу графических особенностей расположения республики важное экономическое значение имеет воздушный транспорт. Воздушный транспорт на территории республики начал функционировать в 1932 г., когда был организован первый авиаотряд в составе 4 самолетов для перевозки почты и борьбы с вредителями сельского хозяйства. В 1933 г. была открыта первая местная авиалиния по кольцевому маршруту Уфа-Магнитогорск-Белорецк-Мелеуз-Мраково-Баймак-Архангельское-Уфа. В том же 1933 г. воздушным транспортом Башкортостана перевезено 12 т почтовых грузов и 200 пассажиров .

В послевоенные годы были установлены авиаперевозки между Уфой и Москвой, некоторыми другими крупными городами и многими районными центрами республики. Коренной перелом в воздушном транспорте Башкортостана произошел в середине 60-х гг., когда в Уфе был введен новый аэропорт и на воздушные линии вышли новые типы самолетов (АН-24, ТУ-124, ТУ-134 и др.). Впервой половине 70-х гг. Уфимский аэропорт вошел в число 15 крупнейших аэропортов Союза. По данным Госкомстата РБ использование воздушного транспорта достигло максимального уровня по перевозке грузов в 1980 г. (30,0 тыс.т), пассажиров - в 1990 г. (1753 тыс.чел.), почты - в 1990 г. (2,9 тыс. т), по проведению авиахимических работ в сельском и лесном хозяйстве в 1985 г. (840 тыс.га). Значительного уровня достигло применение воздушного транспорта в оказании скорой медицинской помощи населению отдаленных районов, обслуживании геолого-поисковых партий и нефтепромыслов (доставка вахт и грузов), в патрулировании лесных массивов и т.д.

В связи с тем, что Аэрофлот СССР, царивший до этого безраздельно, в начале 90-х гг. под влиянием рыночных отношений распался на сотни различных авиакомпаний, на базе Уфимского объединенного авиаотряда была создана авиакомпания «Башкирские авиалинии» (БАЛ). Она располагает двумя десятками самолетов ТУ-154 и ТУ-134, АН-24, АН-74, АН-2, вертолетов К-26, МИ-8, МИ-34. На самолетах АН-74 выполняются грузовые перевозки по Европе и странам Юго-Восточной Азии. «Башкирские авиалинии» используют передовой опыт зарубежных и отечественных компаний.

С учетом изменений в географии пассажиропотоков, вызванных распадом советского Союза, пересмотрена сеть воздушных путей, связывающих РБ с городами Балтии, Молдовы и некоторых других стран ближнего зарубежья. Восстановлены рейсы на Ереван и Баку. Введены новые линии из Уфы в Красноярск, Магадан, Норильск и т.д. Увеличено количество маршрутов и рейсов из республики к нефтедобывающим центрам Тюменской области. По-прежнему активно действуют рейсы Уфа-Москва, Уфа-Санкт-Петербург, Уфа-Екатеринбург, Уфа-Минеральные воды, Уфа-Сочи, Уфа-Анапа. Транзитные линии связывают Уфу с Ростовом-на-Дону, Краснодаром.

Расширяется сеть международных перевозок. В первые годы работы авиакомпании «БАЛ» эти перевозки носили нерегулярный характер, связанный с обслуживанием «челночного» малого бизнеса. По мере расширения оптовой торговли с зарубежными странами, развития иностранного туризма и отдыха стали осваиваться новые направления: на Турцию (Стамбул, Анталия, Измир, Даламан), Кипр, Испанию, Болгарию (Варна). Стали также повышаться регулярность рейсов и культура обслуживания иностранных пассажиров и клиентов. По мере возможностей осуществляются мероприятия по развитию материально-технической базы флота: в Уфимском аэропорту возводится международный терминал для обслуживания иностранных авиапассажиров, а недалеко от существующего аэропорта начато строительство международного аэропорта, способного принимать самолеты большой пассажиро-(грузо) вместимости и обеспечивать пассажиров всем необходимым сервисом. Это позволило Уфимскому аэропорту обрести международный статус, и он стал значительной узловой точкой воздушных перевозок между Европой и Средней, Восточной и Юго-Восточной Азией, между Ближним Востоком, Сибирью и Дальним Востоком.

2. Обеспеченность Башкортостана транспортной коммуникацией

По оценке уровня обеспеченности стран и регионов транспортной коммуникацией обращаются обычно к показателям сравнительной длины сети видов транспорта, к единице площади и к числу жителей. На каждые 1 тыс.кв.км территории РБ приходится 10,5 км железных дорог общего пользования, что более чем в 2 раза больше, чем по Российской Федерации, но на 27% ниже средней по европейской ее части (без слабо освоенного Северного экономического района), и намного меньше, чем в соседних регионах (за исключением Пермской области).

Лучше обеспечены железными дорогами центрально-прибельская, западная и зауральская части республики. Районы, самые отдаленные от железных дорог (на 60-80 и более км), образуют два значительных ареала, занимающих около 20% территории республики. Первый из них шириной в 50-60 км тянется по северу республики, по обе стороны от линии Верхне-Яркеево-Дюртюли-Бирск-Караидель-Больше-Устьикинское. Второй ареал максимального удаления от рельсовых путей охватывает южный сектор Башкирского Урала (Зилаирское плато). Указанные ареалы характеризуются слабой хозяйственной освоенностью и значительным отставанием от среднереспубликанского уровня социально-экономического развития. Большинство железных дорог РБ отличались до начала экономического кризиса большой грузонапряженностью, некоторые их участки работали без резервов пропускной и провозной способности. За 1990-1998 гг. плотность сети автомобильных дорог с твердым покрытием повысилась на 50,3% и достигла 150 км на каждые 1000 кв. км территории, что почти в 5 раз превосходит среднероссийские показатели. Обеспеченность территории РБ автодорогами почти в 2 раза выше, чем Пермской и Свердловской областей, но заметно ниже, чем Республики Татарстан, которая опережает нашу республику и по оснащенности территории рельсовыми путями. При этом необходимо подчеркнуть, что среди соседних регионов (за исключением Оренбургской области) РБ имеет значительно низкий удельный вес дорог с усовершенствованным (асфальтобетонное, цементобетонное, черное шоссе и черное гравийное) покрытием, ограничивающим использование большегрузных машин и автопоездов.

Автомобильные дороги с твердым покрытием распределены по территории республики весьма неравномерно. Ими лучше всего обеспечены районы, расположенные по среднему и нижнему течениям Белой, где средняя плотность дорог с твердым покрытием составляет 160-170 и более км на 1000 кв.км территории. Западные районы, для которых характерна плотность дорог в 150-160 км на 1000 кв.км территории, имеют среднюю обеспеченность. Недостаточно развита сеть автодорог в горно-восточной и северо-восточной частях республики, где на 1000 кв.км территории приходится 80-100 км автодорог с твердым покрытием.

По уровню обеспеченности внутренними водными судоходными путями РБ находится в относительно лучшем положении, чем Российская Федерация, Свердловская область и Удмуртская Республика,, но уступает Самарской, Пермской областям и особенно Республике Татарстан.

Сравнение РБ по обеспеченности территории магистральными трубопроводами (66,8 км на 1000 кв.км) и воздушными авиалиниями говорит в ее пользу.

Приведенные количественные показатели транспортной сети свидетельствуют в целом об отставании РБ по обеспеченности ею на фоне европейской части РФ (без ее Северного экономического района), имеющей примерно такую же степень хозяйственной освоенности, как наша республика, и на фоне большинства прилегающих регионов Урала и Поволжья.

Начавшаяся в конце 80-х гг. тенденция сокращения перевозок грузов и пассажиров продолжается. Это приводит к снижению интенсивности перевозок. Так, «за 1990-2000 гг. интенсивность перевозок грузов по РБ сократилась по железным дорогам с 37,2 до 22,3, автомобильным дорогам - с 0,3 до 0,1, внутренним водным судоходным путям с 8,2 до 2,9 миллионов тонно-километров на 1 километр длины путей, а интенсивность перевозок пассажиров снизилась по железным дорогам с 2392 до 1656, автомобильным дорогам - с 429 до 230, внутренним водным судоходным путям - с 146 до 52 тыс. пассажиро-километров на 1 км длины путей»3.

Снижение интенсивности перевозок вызывает снижение инвестиционной активности в транспортной системе. А это ставит под угрозу разрушения материальную базу транспортной системы: путей сообщения, постоянных устройств и подвижного состава. Для предотвращения таких последствий реализуются программы «Дороги России», «Развитие внутреннего водного транспорта», «Российская система транспортно-экспедиционного обслуживания» («Терминал») и др. В республике создан целевой внебюджетный дорожный фонд, за счет чего финансируется строительство автомобильных дорог. Немало делается также по поддержанию других видов путей сообщения в работоспособном состоянии.

В настоящее время предъявляемые к перевозке объемы грузов и пассажиров, обеспеченных безусловным платежеспособным спросом, полностью реализовываются. Нарастание грузо- и пассажиропотоков после преодоления спада производства на первых порах также в целом не будет лимитироваться. Но это не значит, что транспортная система РБ не имеет локальных «узких мест» и что нет надобности во внесении в нее значительных корректировок, диктуемых прежде всего особенностями конфигурации транспортных коммуникаций.

Своеобразием нынешнего начертания транспортной сети Башкортостана является прежде всего господствующее широтное направление магистральных путей, так как опорная транспортная сеть сформировалась главным образом под влиянием задач обслуживания транзитных потоков грузов и пассажиров между европейской и азиатской частями страны. На развитие сети путей сообщения местного значения оказало влияние размещение производительных сил республики и отчасти местные природные условия.

Взаимообусловленность размещения производительных сил и конфигурация путей сообщения местного назначения наглядно проявляются в более густой сети транспорта в пределах основного промышленного ареала республики, расположенного в Башкирском Предуралье, и в разреженности транспортных коммуникаций на Башкирском Урале и в Зауралье, где они в большинстве случаев представляют подъезды к магистралям, проходящим по территории соседних областей.

Влияние природных условий на общее начертание транспортной сети местного значения находит отражение в относительной разобщенности наземных путей сообщения восточных и центральных районов Башкортостана, вызванной мощными хребтами Южного Урала.

Современная конфигурация транспортной сети Башкортостана в основных своих чертах соответствует в целом достигнутому уровню развития и размещения его производительных сил и месту, занимаемому республикой в межрайонном разделении труда. Но в то же время она нуждается в значительном совершенстве. Это, прежде всего, сохранение работоспособности, а в обозримой перспективе - усиление мощности за счет обеспечения наилучшей технической вооруженности транзитных широтных линий общефедерального значения, в первую очередь железных дорог Самара-Уфа-Челябинск и Карламан-Белорецк-Магнитогорск.

Следует отметить, что отсутствие сквозного рельсового соединительного хода между магистралями широтного направления - один из остро ощущаемых недостатков территориальной структуры железнодорожной сети Башкортостана. По этой причине в северной части республики внут-риреспубликанские связи меридионального направления в железнодорожном сообщении осуществляются кружным путем через территории нескольких областей и республик, что вызывает большие пробеги грузов. С учетом этого еще в 1927 г. Совнаркомом РСФСР было принято решение начать строительство линии Оренбург-Уфа-Пермь. Однако строительство магистрали затянулось, в разное время вводились отдельные ее участки, и в настоящее время она функционирует на линии Оренбург-Уфа-Загородная. Достройка магистрали вдоль Западного Урала на ее северном участке - от Уфимского узла (ст. Загородная) до Перми - необходима для улучшения маневренности железнодорожной сети всего Урало-Поволжья, в том числе и Башкортостана, расширения экономических связей регионов Западного Урала, ускорения экономического развития северо-западной части республики.

Республика Башкортостан, став суверенным субъектом обновленной России, имеет ныне больше возможностей для регионального социально-экономического развития, стимулируя вовлечение в хозяйственный оборот неосвоенных или недостаточно используемых природных ресурсов, а в ближайшей перспективе и повышение занятости населения, продвижение промышленности в новые районы, что повысит значение окраинных (особенно на северо-востоке, юго-востоке и юге республики) и горных районов. Это будет способствовать уплотнению сети транспорта в районах нового освоения, в том числе на периферии республики. В этом плане как вполне назревшую проблему можно отметить строительство железной дороги Сибай-Подольск, которая положит начало освоению крупнейшего медноколчеданного месторождения республики.

Наметившиеся сдвиги в отраслевой структуре хозяйства в сторону повышения роли обрабатывающих отраслей будут способствовать увеличению в перевозках удельного веса полуфабрикатов и готовых изделий с одновременным повышением в общем грузообороте доли внутриреспубликанского обмена. Последнее обстоятельство влечет за собой рост объема автоперевозок с соответствующим расширением сети автомобильных дорог.

Среди наиболее значительных новостроек последних лет отметим автодороги Сибай-Аскарово-Серменево и Кага-Старосубхангулово, соединившие глубинки с автодорогами Булгаково-Белорецк, Стерлитамак-Белорецк-Магнитогорк. Создан Западный обход Уфы с мостом через реку Белая.

Значительное влияние на совершенствование опорной сети автомобильных дорог могло бы оказать строительство дороги Раевский-Белебей, которая вместе с существующими дорогами Стерлитамак-Раевский и Бижбуляк-Октябрьский создаст новую широтную дорогу по общему направлению Самара-Магнитогорск. Очевидно, будут продолжены новые отрезки автомобильных дорог, которые в совокупности с существующими создадут дополнительные широтные и меридиональные магистрали. Так, соединение лежащих друг от друга на расстоянии 50 км сел Ангасяк (Дюртюлинский район) и Беженово (Бирский район) приведет к образованию новой линии Казань-Месягутово-Сатка. С целью улучшения увязки дорожной сети республики с автодорогами соседних регионов требуется строительство новых участков дорог (Приютово-Абдулино, Утягулово-Зианчурино и др.).

Развитие автодорожной сети РБ должно быть обеспечено также за счет повышения классности существующих дорог путем переустройства и замены покрытий. Это относится прежде всего к таким магистральным линиям, как Нефтекамск-Уфа-Оренбург, Булгаково-Белорецк, Стерлитамак-Белорецк-Магнитогорск, Уфа-Казань, Бирск-Месягутово-Сатка, Ира-Сибай-Магнитогорск.

Уровень транспортной обеспеченности народного хозяйства зависит не только от сложившейся густоты и качественного состояния железных и автомобильных дорог и других видов транспортной коммуникации, но и от интенсивности их использования, определяемой состоянием подвижного состава (транспортного парка), освоенностью прогрессивных способов перевозок и т.д.

«За 1990-2000 гг. в РБ произошло заметное пополнение автомобильного парка: количество грузовых автомобилей увеличилось с 65,2 тыс. до 99,7 тыс., легковых автомобилей с 235,6 тыс. до 533,2 тыс. (в том числе в собственности граждан с 229,3 тыс. до 507,3 тыс.), но количество автобусов общего пользования и трамвайных вагонов стало несколько меньше, количество троллейбусов заметно увеличилось»4. Приостановилось пополнение парка речного флота, железнодорожного транспорта.

Замедление или приостановка воспроизводственных процессов приводит к увеличению изношенности основных производственных фондов транспорта.

Обновление транспортного парка целесообразно осуществлять не столько за счет количественного наращивания, сколько за счет улучшения его структуры. Прогрессивный современный опыт в развитых странах свидетельствует о необходимости повышения в списочном составе автопарка удельного веса автомобилей особо малой (до 2 т) грузоподъемности, предназначенных для перевозок небольших объемов грузов, в парке грузовых вагонов - удельного веса специализированных большегрузных вагонов, обеспечивающих широкое использование прогрессивных технологий погрузочно-разгрузочных работ. Не менее важной задачей является оснащение подвижного состава транспортных средств, в первую очередь автомобилей, с марками повышенной скорости, прочности и надежности, минимальными энерго- и топливозатратами, минимальным вредным воздействием на окружающую среду, максимальным обеспечением комфортабельных условий проезда пассажиров.

Замедлились темпы внедрения прогрессивных способов перевозки грузов -контейнеризации и маршрутизации перевозки грузов, применения автопоездов и большегрузных толкаемых барж, развитие перегрузочных комплексов и т. д.

Деятельность транспорта в переходный период к рынку обнажила многие свои проблемы. Принципиально важным для усиления его положительного влияния на ход рыночных реформ в республике является развитие конкурентной среды, развитие предпринимательства, принципиально новой инфраструктуры транспортных предприятий. В первую очередь, эти процессы должны быть активизированы в таких секторах транспортной деятельности, как хозяйственно-техническое обслуживание транспортных средств, производство перегрузочных работ, транспортно-экспедиционные услуги, обслуживание пассажиров, информационная система и мониторинг транспортных услуг и т.д.

Список использованной литературы

1. Башкортостан. Краткая энциклопедия. - Уфа, 1996;
2. Дорожная отрасль Башкортостана. - Уфа, 1999;
3. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства.- М.: Наука, 1990;
4. Курс эконоимики Башкортостана / Под ред. И.А.Хисамутдинова. - Уфа,2003;
5. Транспорт и связь Республики Башкортостан: Стат. сб.. - Уфа, 2001;
6. Транспортная система Башкирии: региональные особенности и пути совершенствования. - Уфа, 1987;
7. Хисматов М.Ф. Башкирия. Экономико-географический очерк. - Уфа: Башкнигоиздат, 1979;
8. Хисматов М. Ф. Народнохозяйственный комплекс Республики Башкортостан // Открытая книга Башкортостана. - Уфа: Китап, 1995;
9. Уралтранснефтепродукт. 30 лет. - Уфа: Слово, 2000;
10. Экономика Башкортостана / Под ред. Х.А. Барлыбаева. - Уфа, 2003;
11. Экономическая энциклопедия регионов России. Республика Башкортостан / Под ред. Ф.И.Шамхалова. - М.: Изд.Экономика, 2004.