содержание

География транспорта и смежные науки

Перевозки пассажиров в России в 1940-90 гг.

Характеристика Балтийского морского бассейна

Литература

География транспорта и смежные науки

География транспорта - прикладная дисциплина, входящая в состав географии – системы естественных физико-географических, экономико- и социально-географических наук, изучающих географическую оболочку земли, природные, производственно-территориальные и социально-территориальные комплексы и их компоненты. Систему географических наук объединяет тесная взаимосвязь между изучаемыми ими объектами и общностью конечной задачи, заключающейся в комплексном исследовании природы, населения и экономики и в установлении характера взаимодействия между человеческим обществом и географической средой. География транспорта, как и все географические науки, совмещает в себе проблемный и региональный аспекты исследований и относится системе экономической географии.

Предметом изучения географии транспорта является территориальное размещение транспорта и перевозок, закономерности, условия и особенности развития транспорта в составе территориально-хозяйственных комплексов различных континентов, стран и регионов.

К смежным с географией транспорта можно отнести все науки входящие в комплекс экономической географии (общая экономическая география, география промышленности, сельского хозяйства, экономическая картография и т.д.), т.к. объектами их изучения являются территориальная организация общества, особенности формирования территориально-экономической структуры хозяйства различных стран и регионов, транспорт является неотъемлемой частью развитого человеческого общества в целом и экономической системы.

# Перевозки пассажиров в России в 1940-90 гг.

Объем перевозок пассажиров в России за 1940-1994 гг., млн. чел.

| Виды транспорта | 1940 | 1960 | 1970 | 1980 | 1985 | 1990 | 1993 | 1994 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Железнодорожный | 990 | 1606 | 2500 | 2971 | 3035 | 3143 | 2586 | 2365 |
| Автомобильный | 429 | 7445 | 15053 | 23356 | 26018 | 28626 | 24124 | 23438 |
| Воздушный | - | 10 | 45 | 66 | 73 | 91 | 42 | 33 |
| Речной | 64 | 98 | 117 | 103 | 98 | 90 | 40 | 29 |
| Морской | - | - | - | - | 18 | 16 | 6 | 4 |
| ВСЕГО | 1483 | 9159 | 17715 | 26496 | 29242 | 31966 | 26798 | 25869 |

Приведенная выше таблица и построенные на ее основании графики характеризуют объем перевозок пассажиров в России за 1940-1994 годы.

Общий объем перевозок пассажиров с 40-го по 90-й год вырос в 22 раза. Но легко заметить что, начиная с 80 года, темпы прироста резко снизились (70-80 гг. – на ~ 60%, 80-90 гг. лишь на ~ 20%). Это связанно с общим наступавшим застоем в развитии государства в целом и его экономики, в том числе и транспорта. Начиная с 90 года число перевезенных пассажиров стало снижаться и снижается до сих пор. Это связанно, на мой взгляд, с резким переходом к «российскому капитализму». Этот переход привел к параличу всю экономику страны и естественно транспортный комплекс, как одну из важнейших ее составляющих. Помимо того, что у большинства населения просто не стало денег на оплату транспортных услуг, непродуманные реформы привели к развалу и банкротству многие транспортные предприятия. У оставшихся наплаву нет средств для своего развития и приобретения новой техники, без которой не выдержать конкуренции, особенно при международных перевозках.

Картина распределения пассажиропотоков по видам транспорта является отражением современного состояния пассажирского транспорта.

Начиная с 60-х годов, ведущую роль в пассажирских перевозках играет автомобильный транспорт. Начиная с 70-х годов, на его долю приходится ~ 90% всего количества перевезенных пассажиров. Около 9% приходится на долю железных дорог, а остальные виды транспорта перевозят менее 1% пассажиров. Но спад и кризис не обошли никого.

Различие лишь в том, что у морского транспорта лучшие времена были в 1985 году, у речного – в 70-ом, у воздушного, автомобильного и железнодорожного – в 90-м.

Можно сделать вывод о том, что подъем в пассажирских перевозках наступит только вместе с общим подъемом в экономике страны, который приведет к увеличению доходов населения. Пока не будет платежеспособных пассажиров, пассажирский транспорт не выйдет из кризиса.

# Характеристика Балтийского морского бассейна

Балтийским морем называют часть Атлантического океана между берегов Северной и Средней Европы площадью 419 тыс. м2. Преобладающие глубины на Балтике составляют 40-100 метров, максимальная глубина 470 метров. Крупные острова: Борнхольм, Готланд, Эланд, Сааремаа, Хийумаа, Рюген, Аландские. Крупные заливы: Ботнический, Финский, Рижский. В Балтийское море впадают реки Нева, Даугава (Западная Двина), Неман, Висла, Одра. Основные порты: Ленинград, Таллинн, Рига, Вентспилс, Лиепая, Клайпеда, Калининград, Гданьск-Гдыня, Щецин, Киль, Росток, Любек, Копенгаген, Мальмё, Стокгольм, Лулео, Турку, Хельсинки. Соленость воды в западной части составляет 11%0, в центральной 6-8%0. В северо-восточной части замерзает. Развито рыболовство (балтийская треска, салака, килька). Балтийское море соединяется с Северным морем и остальной Атлантикой через Датские проливы.

Датские проливы (Балтийские проливы) – система проливов, соединяющая Балтийское море с Северным морем, между Скандинавским полуостровом и полуостровом Ютландия. К ним относятся проливы Малый Бельт, Большой Бельт, Эресунн (Зунд), Каттегат и Скагеррак.

При оценке развития транспорта в Балтийском регионе сравни­вают показатели объемов грузоперевозок и плотности дорог. По плотности железных дорог в регионе выделяются Германия и Поль­ша, имеющие соответственно 125 км и 79,7 км на 1000 км2 террито­рии. Наименьшие показатели имеют Россия и Финлян­дия, что в первую очередь, связано с природными условиями. Кали­нинградская область имеет достаточно высокий показатель: 48,3 км/1000 км2 - больше, чем в государствах Балтии. Однако по объему перевозок грузов на километр дорог выделяются Россия и страны Балтии, что свидетельствует о перегрузке дорог, а соответственно и об их недостатке.

По плотности автомобильных дорог лидируют Германия, Дания и Польша (свыше 1000 км/1000 км2 территории). Наиболее низкий показатель плотности у России - 23 км/1000 км2. Калининградская область имеет показатель, сопоставимый с Республиками Балтии (306 км/1000 км2), что более чем в два раза выше других областей Северо-Запада России. По удельному показателю перевозок грузов на километр дорог наивысший показатель имеет Россия, наинизший -Латвия и Эстония. Следовательно, Россия ощущает недостаток до­рог, а Латвия и Эстония недостаточное развитие автотранспорта. По перевозке грузов железнодорожным и особенно автомобильным транспортом Калининградская область имеет низкие показатели в регионе.

В перевозке грузов морским транспортом Россия занимает край­не низкое место в регионе, превосходя по объемам только республи­ки Балтии и значительно уступая Германии и Швеции. Так, годовой объем грузооборота в морских портах России составляет 69 млн. т, в то время как в Германии 176,5 млн. т, а в Финляндии с 5-миллионным населением - 64,5 млн. т.

В 1996 г., несмотря на продолжающийся спад промышленного производства, отмечен значительный рост объемов внешней торгов­ли с западноевропейскими странами при росте перевозок всеми ви­дами транспорта до 84 млн.т российских экспортно-импортных гру­зов. Из них 80% составил экспорт и 20% - импорт. По ви­дам транспорта перевозки распределялись следующим образом: мор­ской транспорт - 56 млн. т; река-море - 6 млн. т; железнодорожный транспорт - 18 млн. т; автомобильный - 4 млн. т. Удельный вес су­хопутного транспорта составил 26%. Из 56 млн. т морских перевозок перегружено: в портах Балтии - 36 млн. т; в балтийских портах Рос­сии - 14 млн.т; в портах Финляндии - 6 млн.т.

В Латвии до 1993 г. объемы грузооборота морских портов сни­жались с 36,2 млн. т в 1990 г. до 27,4 млн. т в 1992 г. Однако с 1993 г. объемы стали возрастать и в 1994 г. составили 35,1 млн. т, т.е. практически достигли уровня 1990 г. Прирост транзита грузов пози­тивно повлиял на деятельность портов, и в 1995 г. грузооборот увеличился еще на 11%, достигнув 38,9 млн. т.

В Литве объем перевозки грузов Клайпедского порта снизился с 14,66 млн. т в 1994 г. до 12,65 млн. т в 1995 г. или на 13%. Это свя­зано с возросшей конкуренцией со стороны латвийских и эстонских портов. Например, после повышения Белоруссией тарифов на желез­нодорожные перевозки в четыре раза загрузка нефтетерминала сни­зилась более чем в два раза, а экспорт мазута из России переориен­тировался на латвийские порты.

К крупнейшим портам Балтики, перерабатывающим свыше 20 млн. т грузов, относятся Гетеборг (Швеция), Гамбург (Германия), Вентспилс (Латвия) и Гданьск (Польша). Причем мощности Вентспилского порта составляют 64 млн. т (в 1995 г. перевалка гру­зов составила 29,6 млн. т). К крупным портам с объемами переработ­ки грузов от 10 до 20 млн. т относятся порты Любек (Германия), Щецин-Свиноусьце (Польша), Таллинн (Эстония), Клайпеда (Литва), Санкт-Петербург (Россия) и Копенгаген (Дания). В 1995 г. по объему грузооборота Калининград занимал одно из последних мест среди ведущих региональных портов Восточной и Южной Балтики.

В связи с геополитическим положением Калининградской облас­ти, транзитными и пограничными проблемами объемы перевозок грузов снижались более быстрыми темпами, чем в России и Северо-западном регионе. По России с 1990 по 1994 гг. объемы грузоперево­зок снизились на 41,5%, при наибольшем снижении на внутреннем водном и воздушном транспорте, что составило соответственно 72,4 и 72,0%. В Калининградской области снижение составило 60,8%, при максимальном падении грузоперевозок на автомобильном (72,6%) и водном (70,7%) транспорте. При этом доля транспортного комплекса Калининградской области в общероссий­ской структуре снизилась с 0,6 до 0,42%, в том числе на автомобильном транспорте с 0,46 до 0,2% и на морском транспорте с 3,2 до 2,9%. Особую озабоченность вызывает снижение грузооборота через морские порты, которые обеспечивают грузами и другие виды транспорта. Причем это падение происходит на фоне роста грузо­оборота в портах Балтии и проектирования крупных новых портов.

В Северо-Западном регионе Калининградская область отличается слабым развитием автомобильного транспорта (доля которого в об­щем объеме грузоперевозок составляет менее 20%) и более сильным развитием воздушного (хотя он и не играет определяющей роли в грузоперевозках). Наиболее развит транспортный комплекс в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, где в 1995 г. объем грузоперевозок составил 133,4 млн. т, или в 11 раз больше, чем в Калинин­градской области, при соотношении численности населения 7:1.

Значительно уступает Калининградская область другим областям Северо-Запада в перевозке пассажиров всеми видами транспорта, за исключением воздушного. Это связано как с географическим положением области, так и с недостатком пассажирского парка. Напри­мер, по обеспеченности населения автобусами общего пользования на 100 000 человек область уступает Новгородской и Псковской областям почти в два раза, что не компенсируется трамвайным парком.

В перспективе Калининградская область при благоприятной по­литической ситуации и решении транзитных проблем имеет опреде­ленные преимущества перед Псковской и Новгородской областями в связи с включением области в европейскую транспортную систему.

Рассматривая перспективы и направления развития транспортно­го комплекса Балтийского региона, особое внимание следует уделить вопросам развития восточно-балтийских портов, остро конкурирую­щих между собой в борьбе за российские грузы. Фактически страны Балтии, Россия и Финляндия подготовили программы развития мор­ских портов на период до 2010 г. В России это Государственная про­грамма возрождения Российского флота, а в Латвии - Национальная программа развития транспорта. В российской программе особое значение придается развитию торговли с традиционными западными партнерами, в связи с чем предусматривается модернизация существующих портов в Северо-Западном бассейне и строительство четы­рех новых транспортно-технологических портовых комплексов в Финском заливе.

Конкуренция между портами приведет к снижению тарифов на обработку грузов и улучшению (ускорению) обслуживания, но одно­временно с этим и к снижению экономической эффективности дея­тельности портов и удлинению сроков окупаемости капиталовложе­ний. Дополнительная конкуренция создается за счет планов развития транспортных коридоров Запад - Восток и Север - Юг и в особенно­сти транспортных коридоров Берлин - Москва, Виа Балтика, Ганзеатика, ТЕМ/ТЕР, Пловдив - Киев - Санкт-Петербург - Хельсинки, ко­торые оттянут часть грузов от портов. Поэтому стратегия развития транспортного комплекса должна учитывать существующие реалии и основываться не на чувстве "местничества", а на экономических рас­четах с учетом международной кооперации и разделения труда.

По внешним оценкам Калининградский порт не может претендо­вать на роль крупного центра уже потому, что железнодорожные пу­ти проходят по застроенным городским массивам. Здесь есть лишь мелководный канал с односторонним движением, а все грузы прихо­дится перевозить через территории иностранных государств. Следует также учитывать значительное временное отставание от стран Бал­тии в борьбе за российский транзит.

# Литература

1. Блидман А.Ф., Прохоров А.Г. Экономика стран северной Европы. М.: БЕК. 1990 год.;
2. Богомазов В.А. Регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление транспортными предприятиями / СПбГИЭА. – СПб., 1997.
3. Гриневич Г.П. Морской транспорт. М.: Транспорт. 1990 год.;
4. Маликов О.Б., Малкович А.Р. Морские транспортные перевозки. Справочник. СПб.: Транспорт. 1989 год.
5. Мостовой И.Ф. Экономическая география. Учебное пособие. М.: Авис. 1994 год..
6. Экономика транспортной деятельности: Учеб. пособие / Под общ. ред. проф. Кононовой Г.А. / СПбГИЭА. – СПб., 1996.