ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ЮЖНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА РФ.

Сделал: Шохин Е.В.

(Новороссийская Государственная Морская Академия, 2001 г.)

Содержание:

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Транспорт – отрасль материального производства. |  |
|  |  |
| 2. Российский транспорт. |  |
|  |  |
| 3. Состояние российской транспортной системы. |  |
|  |  |
| 3.1 Отраслевая статистика. |  |
|  |  |
| 4. Международные трасмодальные транспортные коридоры. |  |
|  |  |
| 5. Транспортная система Юга России. |  |
|  |  |
| 5.1. Транспортные коридоры региона |  |
|  |  |
| 5.2. Транспортная структура и инфраструктура региона. |  |
|  |  |
| 5.2. Транспортная структура и инфраструктура региона. |  |
|  |  |
| 6. Вывод |  |
|  |  |

1. Транспорт – отрасль материального производства.

Известно, что транспорт относится к четвёртой сфере материального производства.

*«Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности сущёствует ещё четвёртая сфера материального производства, которая в своём развитии тоже проходит различные ступени производства: ремесленную, мануфактурную и машинную. Это транспортная промышленность, всё равно, перевозит ли она людей или товары»[[1]](#footnote-1).*

Транспорт подразделяется на сухопутный (железнодорожный и автомобильный), водный (морской и речной), воздушный, трубопроводный и электронный (ЛЭП). В нашей стране развиты все виды транспорта.

В данной работе предлагается к рассмотрению состояние транспортной системы юга России, однако, возможно использование статистических данных по состоянию транспорта для всей России.

1. Российский транспорт.

В России с её огромной территорией значение тарнспорта огромно, так как он объединяет в единый комплекс буквально все отрасли экономики, обеспечивает не только нормальную жизнедеятельность государства, но и его национальную безопасность и целостность.

Транспорт в нашей стране всегда занимал особое место. XX век не был для России мирным и благополучным – революции, войны, голод и разруха, годы восстановления народного хозяйства. Но история показывает, что всякий раз возрождение России начиналось с нового витка развития транспорта.

В XX веке в стране была создана качественно совершенно новая транспортная система. Расширены и углублены внутренние водные пути, построены новые речные и морские порты, построены сотни тысяч километров магистральных и местных автомобильных дорог, создана самая протяжённая в мире сеть железных дорог. Созданы необходимые для развития страны автомобильный, воздушный, трубопроводный виды транспорта. Получил развитие городской пассажирский транспорт, а в ряде облатных центров построены метрополитены.

После распада СССР транспортная система притерпела огромные изменения. Из-за переориентирования российской экономики на новые для неё рынки, транспортная отрасль России так же претерпела серьёзную структурную перестройку. В настоящее время каждому специалисту очевидно, что единая экономическая система бывшего СССР была разделена непродуманно. Амбиционность и экономическая необоснованность большинства принятых решений сегодня наиболее ярко просматриваются на фоне процесса объединения валютных, транспортных и других систем европейских стран. Все благие намерения стран СНГ о создании совместных координирующих и управляющих структур оказались только словами, не реализованными на практике. На современном этапе каждое государство идёт своим путём в области развития транспортной системы. В России различным ведомствам Министерства транспорта и МПС приходится искать новые транспортные коридоры эффективной работы всего транспорта России.

Однако транспортная отрасль РФ находится в глубоком кризисе. И для его преодоления Правительству РФ и заинтересованным лицам необходимо разрабатывать новые программы, искать эффективные решения, собирать научно-практические конференции по выходу транспортной отрасли страны из создавшийся тупиковой ситуации и возрождению транспорта до конкурентноспособного состояния на мировом уровне.

В 1997 г. правительство РФ одобрило Концепцию государственной транспортной политики. В этом основополагающем документе сформулированы основные задачи и приоритетные направления развития транспорта, даны принципиальные установки по всем основным вопросам его развития:

* ускоренная интеграция транспортного комплекса России в мировую транспортную систему;
* повышение качества международных транспотных связей;
* обеспечение эффективного транзита через российскую территорию;
* приведение правового режима на российском транспорте в соответствие с нормами международного права;
* развитие мультимодальных перевозок, т.е. выполняемых комплексно различными видами транспорта по принципу «от двери до двери».

3. Состояние российской транспортной системы.

Сегодня российская транспортная система включает 87000 км магистральных железных дорог, 540000 км автомагистралей, 800000 км авиалиний и 84000 км внутренних водных путей. Функционируют 43 морских порта (около 15 из них – на юге РФ), более 2000 речных причалов, 4000 ж/д станций 756 аэропортов (около 12 – на юге РФ). В какой мере российская транспортная система соответствует выдвигаемым перед ней задачам, каковы её возможности и насколько успешно они реализуются? По этим вопросам интересно с оценкой потенциала России как составной части мировой транспортной системы, высказанной зарубежными специалистами на прошедшей в апреле 1999 г. IV Московской международной выставке транспорта и логистики.

Итак, Россия занимает:

* Первое место в мире по площади территории (17 млн. кв. км), примерно вдвое превышая площадь США, Канады и Китая;
* Шестое – по численности населения (146 млн. чел.);
* Шестое – по протяжённости всех типов дорог (963000 км);
* Сто семьдесят первое – по плотности населения (8,6 чел./кв.км.);
* Пятнадцатое – по объёму экспортных поставок, в основном за счёт трубопроводов и ж/д транспорта;
* Двадцать второе – по объёму импорта, составляющего в основном генеральные грузы, перевозимые ж/д, овтомобильным и авиатранспортом.

Транспорт, являясь по образному выражению, «кровеносной системой экономики», сталкивается с трудностями, характерными для российского общества в целом, состояние которого сегодня может характеризоваться как «пещерный» капитализм. При этом большинство банкиров, промышленников и предпринимателей, подобно пещерным жителям, заботятся лишь о ежедневной добыче, не задумываясь о перспективах, привлечении инвистиций и т.п.

Официальную точку зрения на перспективы развития отрасли хотелось найти в «Концепции государствееной транспортной политики РФ» (уже упомянутой выше), являющейся составной частью общей стратегии реформирования экономики страны.

Выход в свет подобного документа давал надежду, что правительство наконец-то о значении и роли транспорта в экономике и делает реальные шаги для его поддержания и вывода из кризиса. Однако, к большому сожалению, в концепцию включены многочисленные общие требования и перспективы, но нет ни одного слова о том, каким путём, за счёт каких средств предполагается реализовать предлагаемые требования. Отсутствуют и временные ориентиры по осуществлению намеченных положений. Тогда зачем и для кого создавалась эта концепция? Складывается впечатление, что документ выпущен, чтобы переложить ответственность за нынешнее состояние транспорта на авторов целевых и региональных программ. Подобные документы лишь подменяют настоящую деловую активность ещё одной бюрократической уловкой, подобной печально известным многочисленным и невыполняемым программам развития отдельных видов транспорта.

3.1. Отраслевая статистика.

На практике же ситуция по некоторым отраслям транспорта такова:

1) в 1999 г. после затяжного спада впервые отмечен подъём в **портой индустрии**. 44 морских порта можно назвать главными торговыми воротами страны, поскольку перевозки морем обеспечивают около 80% объёма российской внешней торговли. За последние годы мощность перегрузочных комплексов увеличена на 3,5 млн. тонн. Это сделано без привлечения бюджетных средств и с использованием самых передовых технологий и оборудования. В 2000 г. в портах переработано на 20 млн. тонн грузов больше, чем в 1999 г. Более 75% этого прироста обеспечено за счёт взаимодействия с ж/д и успешной конкуренции с иностранными портами. Сейчас большинству портов приходится в сжатые сроки решать задачи по координальному изменению номенклатуры перерабатываемых грузов. При этом такие порты, как Новороссийск (54 млн. тонн в 2000 г.) и Санкт-Петербург, превысили рекордные объёмы работы, достигнутые ими в дореформенный период.

Морской флот России в период экономических реформ интегрировался в мировое судоходное сообщество и живёт во многом по его правилам.

Десять крупных пароходств и 260 независимых судовладельцев контролируют сегодня более 1100 судов суммарным дедвейтом 13 млн. т;

2) сегодня российская **система внутренних водных путей** – одна из наиболее развитых в мире. Её протяжённость превышает 100 тыс. километров. Уникальная глубоководная система Европейской части России связывает Балтику, Каспий и Чёрное море.

Одна из задач государственного значения, которая решается на внутреннем водном транспорте, - это обеспечение устойчивой работы судоходных гидросооружений. Эти сооружения, которые можно с уверенностью называть национальным достоянием, решают далеко не только транспортные задачи;

3) **автомобильный транспорт** на сегодняшний день является наиболее массовым в нашей стране. В настоящее время в автомобильном транспорте занято более 200 тыс. мелких и средних предприятий. В России эксплуатируется свыше 3 млн. грузовых автомобилей и эта цифра постоянно растёт. Одновременно становится всё больше личных легковых автомобилей – их уже 130 на 1000 жителей.

Дальнейшая автомобилизация России, со всеми её плюсами и минусами, неизбежна. Она не только меняет транспортный баланс страны. Она вызывает структурные сдвиги во многих отраслях экономики, заставляет подстраивать «под автомобиль» городскую среду, в известном смысле менять образ жизни;

4) сегодня **железнодорожный транспорт** осуществляют около 85% грузоперевозок и около 38% пассажироперевозок и входят в число крупнейших транспортных средств, занимая 1-е место в мире по протяжённости электрифицированных магистралей, 3-е место – по объёмам грузовых и пассажирских перевозок.

В 1999 г. железнодорожники почувствовали результаты оживления в экономике России, что нашло своё проявление в росте грузооборота на 17% к уровню 1998 г. и росте пассажирооборота на 8,8%.

Железнодорожный транспорт – по-прежнему основной вид транспорта в России. По протяжённости железнодорожной сети страна уступает лишь США. Общая длина ж/д линий общего пользования – около 90 тыс. км, треть из них – электрифицирована. По железным дорогам перевозится в год более 1,2 млрд. тонн грузов (около 50% грузооборота всей транспортной сети).

Для основных ж/д магистралей европейской России характерно радиальное расположение железных дорог, строящихся к Москве. От этого крупнейшего в стране транспортного узла расходятся в разных направлениях магистрали, которые связывают столицу со всеми экономическими районами и другими государствами мира.

Изменившееся (после распада СССР) геополитическое положение России отрицательно сказалось на осуществлении ж/д связей с зарубежными странами. Теперь Россия связана ж/д с государствами Восточной и Западной Европы только через страны ближнего зарубежья (Украину и Белоруссию). Прямой выход имеет только железная дорога из Калининграда на запад, но сама Калинградская область – отдельный анклав на побережье Балтийского моря. Отрезана нынче Россия и от морской ж/д переправы Ильичёвск – Варна (оставшейся за Украиной).

5) для такой страны, как Россия, важное значение имеет высокоскоростной транспорт, в первую очередь **авиационный**. Рост пассажиропотока будет увеличивать спрос на авиаперевозки.

Итак, общий анализ ситуации в стране показывает, что в последние годы грузооборот транспорта уменьшился, заметно изменилась его структура. Так, несколько повысилась в общем грузообороте доля морского (13,0%) и трубопроводного (29,0%), снизилась роль ж/д (52,7%) и речного (3,7%). Пассажирооборот сократился меньше, но его структура претерпела более существенные сдвиги. Несмотря на спад грузовых и пассажирских перевозок, доля транспорта в ВВП возросла из-за роста тарифов на перевозки. В результате перевозки многих видов сырья и продукции стали невыгодными.

4. Международные трасмодальные транспортные коридоры.

Россия несёт огромные убытки в связи с тем, что мы далеко не в полной мере вовлечены в мировой рынок, в формирующуюся систему транспортных коридоров, слабо участвуем в международном разделении труда, в формировании других транспортных коммуникаций. Велики потери от отсутствия или неразвитости инфраструктуры рынка транспортных услуг. Причём речь идёт о мировом уровне внутримодальных и интермодальных транспортных технологий, финансовой инфраструктуры транспортных услуг. Поэтому так сложно идут переговоры с Европейским сообществом о продлении европейских коридоров № 2 («Берлин – Варшава – Минск – Москва» и № 9 («Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск» вглубь территории России. По этой программе предусматривается, что российский транспорт станет частью интегрированной транспортной системы. Предусмотрено развитие в трёх направлениях: экономическое взаимодействие с ближайшими соседями (Балтийская и Черноморская транспортные системы), дальнейшая работа над повышением эффективности международных сверхдальних транспортных коридоров («Север – Юг» между Россией, Ираном, Индией, Оманом; «Берлин – Варшава – Минск – Москва»; «Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия»), согласование транспортной политики со странами-партнёрами (запланированное подписание соглашений с Казахстаном, Монголией и другими странами).

В то же время полным ходом идёт подготовка новых транспортных коридоров в обход России – TRACECA, трансазиатские коридоры, нефте- и газопроводы. К сожалению, причины такого отношения к российской стороне не в последнюю очередь кроются, в частности, в отсутствии унифицированного, соответствующего международным нормам транспортного законодательства, слабой интегрированности в мировую транспортную систему, существовании страховых и финансовых барьеров для потенциально крупных транспортных барьеров в России. В результате ежегодно мы недосчитываемся миллиардных инвестиций. Сохраняется не совсем конструктивная позиция по проблеме технического и технологического снабжения российской и мировой транспортной систем. Эти проблемы надо решать оперативно, если мы хотим в XXI веке быть составной частью мировой транспортной системы.

За последнее время правительством РФ сделано немало для решения текущих микро- и макроэкономических задач развития транспортной системы. Сделаны важные шаги для совершения финансово-экономической деятельности транспортных предприятий. Решается вопрос повышения загрузки мощностей отечественных портов. Сдвинулись с места вопросы стратегического развития отечественного судостроения и др.

Но ключ к повышению рентабельности транспортной системы – в максимальном обеспечении информационными технологиями и информатизации. В числе первоочередных вопросов правительство РФ планирует обсудить:

* обеспечение безопасности мореплавания;
* развитие систем управления судами;
* вопросы воздушного транспорта;
* совершенствование системы управления дорожным хозяйством.

Готовится к внесению в Госдуму несколько важных законопроектов – о морских портах РФ, Устав автотранспорта и др.

Все перечисленные проблемы и задачи могут быть полностью решены только при действительно государственном подходе, а для этого необходимо единое понимание положений государственной транспортной политики федеральным центром и субъектами РФ, всеми ведомствами, причастными к выработке и реализации такой стратегии, в сочетании с эффективной социальной политикой в самом транспортном комплексе.

Точная формула развития транспорта в XXI веке – доступность, эффективность, качество и безопасность.

1. Транспортная система Юга России.

В данном докладе под термином «юг России» понимается территория Южного Федерального округа Российской Федерации, в состав которого входят следующие субъекты:

* Волгоградская область;
* Астраханская область;
* Республика Калмыкия;
* Ростовская область (1\*);
* Краснодарский край (2);[[2]](#footnote-2)\*
* Ставропольский край (3);
* Республика Адыгея (4);
* Карачаево-Черкесская Республика (5);
* Кабардино-Балкарская Республика (6);
* Республика Северная Осетия – Алания (7);
* Ингушская Ресбулика (8);
* Чеченская Республика (9);
* Республика Дагестан (10);

Южный Федеральный округ (далее ЮФО) – крупный экономический район Российской Федерации.

Площадь – 589,2 тыс. км².

Население – около 20000 тыс. чел.

ЮФО является важнейшим геополитическим, стратегическим и экономическим регионом России. Это обусловленно многими причинами, основными из которых являются:

1. выгодное географическое положение;
2. граничит со многими странами – важными экономическими партнёрами России: Украина, Грузия, Азейбарджан, Казахстан;
3. омывается тремя морями: Азовское, Чёрное и Каспийское;
4. через две крупнейшие реки Европейской части РФ Дон и Волгу связан речным транспортом с другими экономическими регионами страны;
5. через вышеуказанные моря граничит с Турцией, Болгарией, Румынией, Ираном, Туркменистаном;
6. на севере граничит с Центральным Федеральным округом, на северо-востоке с Поволжским Федеральным округом.

Как уже говорилось в начале работы целью её является анализ и перспективы функционирования транспортного комплекса России и отдельно Юга РФ. Поэтому далее предлогается краткая характеристика транспортной системы ЮФО РФ.

ЮФО благодаря своему выгодному ЭГП, близости как зарубежных важных экономических регионов, так и российских, высокой плотности населения, наличия рекреационных ресурсов, непосредственного прилегания к территории крупных морских и речных бассейнов, имеет довольно густую сеть железных и автомобильных дорог, трубопроводов, речных и морских путей.

Исторически сложилось, что южные территории России всегда, начиная с XVIII в. оказывали огромное влияние как на экономическое, так и на политическое развитие государства. Сначала главной задачей этой территории была оборона основной (центральной) территории Руси от набегов кочевых степных племён. Затем постепенно функции расширились. Уже в начале XVIII в. кроме оборонительно-пограничных, появляются внешнеторговые функции (хотя через территорию Волгоградской и Астраханской области по реке Волге, затем по Каспию уже ранее были налажены торговые связи со странами Ближнего Востока и Закавказья). Развитие получают такие населённые пункты как Азов и Ростов-на-Дону. Сначала осваивается река Дон и побережье Азовского моря, затем внутренние районы Предкавказья и Черноморское побережье. И уже с середины XVIII в. и по наши дни Каваказ (в т. ч. юг Поволжья) активно выполняют наряду с вышеперечисленными торгово-транспортные функции.

С середины XIX – до начала XX вв. начинается активное строительство и развитие транспортной инфраструктуры региона. Появляются новые ж/д дороги, морские порты. Следствием развития транспорта является развитие экономики юга России. Такая политика продолжается и после революции 1917 г. Однако именно в XX в. начался координально новый этап развития транспортной системы юга России.

В настоящее время Северный Кавказ и Юг Поволжья представляют собой отдельные составные части огромной транспортной отрасли РФ. Основными задачами работы транспортной системы ЮФО являются:

1. обеспечение беспрерывного процесса перевозок по всем видам транспорта, представленным в данном регионе;
2. эффективное взаимодействие с соседними транспортными системами регионов России и иностранных государств;
3. внедрение новейших технологий выполнения транспортного процесса, для повышения работы всех видов транспорта;
4. обеспечение безопасной эксплуатации все транспортной инфраструктуры ЮФО;

5.1. Транспортные коридоры региона.

Главным преимуществом для развития транспорта на юге России является, то, что, либо непосредственно по территории этого региона либо близко от нее походят крупные континетальный трансмодальные транспортные коридоры (как уже существующие, так и планируемые).

Трансмодальные коридоры – новинка для России. Однако именно они действительно могут помочь нашей стране (региону) быстрее проити стадию транспортного реформирования и перейти к стадии развития и усовершенствования, а также, главное, вхождения в крупнейшие как континетальные, так и мировые транспортные системы.

Примером вышеуказаного реформирования может служить идея создания транспортного коридора **Балтика – Центр – Чёрное море**, непосредственно в своём южном окончании проходящего по территории ЮФО. Эту идею поддержали не только российские властные структуры различного уровня, представленные министром транспорта и губернаторами, но и представители Запада в лице министра транспорта Нидерландов, Европейского банка реконструкции и развития, Всемирного банка. Транспортный коридор Балтика – Центр – Чёрное море будет иметь протяжённость 2 тыс. км и пройдёт по территории 14 областей и краёв России (в т. ч. на территории ЮФО: Ростовская область и Краснодарский край), площадь которых составляет 1 млн. кв. км, а население – почти 60 млн. чел. Российский транспортный коридор со временем должен превратиться в важную составляющую трансконтинентальной транспортной системы, соединяющей Северную и Западную Европу со странами Ближнего Востока, Турцией, Ираном.

Также осенью 2000 г. Председатель правительства РФ подписал постановление «О подписании Соглашения о международном транспортном коридоре «**Север – Юг**». Данный транспортный коридор свяжет страны Европы со странами Южной Азии и Персидского залива.

Новый транспортный проект должен в корне изменить существующий подход к морским и ж/д перевозкам между Европой и Азией, а на отдельных участках сделать их сопоставимыми с авиаперевозками.

Суть проекта заключается в том, что транспортный коридор будет управляться единым оператором. Грузы будут перемещаться по коридору в железнодорожных вагонах, цистернах, контейнерах, а также на автотрейлерах.

[[3]](#footnote-3)\*Согласно одобренному Правительством Российской Федерации проекту Соглашения документ подписывается Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Индия, Правительством Исламской Республики Иран и Правительством Султаната Оман.  
В соответствии с проектом, целями Соглашения являются:  
а) повышение эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору "Север-Юг";  
б) содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств - Сторон;  
в) содействие увеличению объемов международных перевозок пассажиров и товаров;  
г) обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;  
д) гармонизация транспортной политики, а также правового регулирования в сфере транспорта в целях реализации Соглашения;  
е) создание равных недискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта при перевозках пассажиров и товаров в пределах международного транспортного коридора "Север-Юг".  
В соответствии с вышеуказанными целями, Стороны предпринимают все усилия, направленные на:  
а) сокращение времени транзитных перевозок пассажиров и товаров через территории их государств;  
б) сведение к минимуму стоимости транзитных перевозок;  
в) упрощение и унификацию всей административной документации и процедур (включая таможенные), касающихся транзитных перевозок пассажиров, товаров через их соответствующие территории в соответствии с принятыми международными соглашениями и стандартами.  
Настоящее Соглашение регулирует международные и транзитные перевозки пассажиров и товаров через территории государств - Сторон по маршрутам, определяемым компетентными органами соответствующих Сторон.

Вышеописанный транспотный коридор непосредственно будет проходить по территории Ростовской, Волгоградской и Астраханской областей.

Сегодня правительство Казахстана и руководство порта Актау, основываясь на технических проектах, разработанных в рамках программ ТРАСЕКА, ведут переговоры о выделении займа в размере 82 млн. дол. для финансирования нового транспортного коридора **из Европы в Центральную Азию через Кавказ с пересечением Черного и Каспийского морей**. В Казахстане крайней восточной точкой проекта является станция Дружба на казахстанско-китайской границе, презентация которой состоялась в прошлом году в совместном проекте с выставкой "Транзит-Трансказахстан 2000". В свою очередь, данный транспортный проект непосредственно затрагивает практически всю территорию ЮФО.

Все перечисленные транспортные коридоры находятся пока в стадии разработки, однако их эксплуатация выведет транспортную и всю экономическую отрасль региона и отдельно каждого субъекта на принципиально новый более эффективный уровень развития. Поэтому руководству нашего федерального округа необходимо поддерживать новые проекты транспортных коридоров, а при их разработке принимать в ней активное участие и отстаивать позицию, при которой эти транспортные коридоры должны будут проходить по территории субъектов нашего региона.

Немалые налоговые поступления в местные бюджеты от эксплуатации транспортных коридоров автоматически помогут улучшить инфраструктуру и общее благосостояние населения этих регионов.

5.2. Транспортная структура и инфраструктура региона.

Однако для привлечения новых транспортных проектов на территорию ЮФО необходимо наличие собственной транспортной инфраструктуры региона. Ниже предлагается краткая характеристика транспортной системы и инфраструктуры описываемого региона по отдельным отраслям транспорта.

Основными транспортными узлами ЮФО являются следующие населённые пункты[[4]](#footnote-4)\*:

1. **Ростов-на-Дону** (центр Ростовской области; население – ок. 1100 тыс. чел.) – крупнейший транспортный узел региона – «ворота Кавказа»; узел ж/д линий и автомобильных дорог, морской и речной порт, международный аэропорт.
2. **Батайск** (расположен в Ростовской обл.; население – 100 тыс. чел.) – ж/д и а/м узел.
3. **Краснодар** (центр Краснодарского края; население – 800 тыс. чел.) – крупный узел ж/д линий и а/м дорог, имеется речной порт на р. Кубань, аэропорт.
4. **Новороссийск** (ниже будет предложено подробное описание этого транспортного узла).
5. **Туапсе** (расположен в Краснодарском кр.; население – ок. 80 тыс. чел.) – порт на черноморском побережье, ж/д, трубопроводный и а/м узел.
6. **Темрюк** (расположен в Краснодарском кр.; население – 40 тыс. чел.) – порт на побережье Азовского моря у устья р. Кубань.
7. **Тихорецк** (расположен в Краснодарском крае.; население – 70 тыс. чел.) – крупный ж/д, трубопроводный и а/м узел.
8. **Минеральные воды** (расположен в Ставропольском крае; население – 80 тыс. чел.) – ж/д и а/м узел, международный аэропорт.
9. **Ставрополь** (центр Ставропольского края; население – 350 тыс. чел.) – а/м узел, аэропорт.
10. **Моздок** (расположен в Североосетинской республике; население – 40 тыс. чел.) – а/м узел.
11. **Махачкала** (столица Дагестана; население – 400 тыс. чел.) – ж/д и а/м узел, аэропорт.
12. **Астрахань** (центр Астраханской обл.; население – 490 тыс. чел.) – расположен в р-не дельты р. Волга, крупный речной порт, ж/д и а/м, трупроводный узел, аэропорт.
13. **Волгоград** (центр Волгоградской обл.; население – св. 1000 тыс. чел.) – крупный речной порт и и узел ж/д линий, а/м и трубопроводный узел, аэропорт.

1. **Морской транспорт (порты).**

Морской транспорт в ЮФО в силу его географического положения представлен очень широко. Основными составляющими единицами морского транспорта являются порты (с их территорией и акваторией) и морские (речные) суда морских (речных) пароходств.

Ниже приведена краткая характеристика состояния морского портового хозяйства по бассейнам, прилегающим к территории ЮФО.

**Азово-Черноморский бассейн.**

Порты этого бассеина считаются наиболее перспективными. Этому способствовало значительное увеличение за последние годы грузопотоков, как импортных, так и экспортных. Из-за этого южное направление российских грузопотоков сейчас считается одним из самых эффектино работающих. Причины: близость к международным рынкам; отличные климатические условия; переизбыток трудовых ресурсов; близость основных континентальных торговых «коридоров»; достаточное развитие портового хозяйства и достаточные глубины в акваториях этих портов. Главным центром морской грузоперевалки в этом регионе является порт ***Новороссийск***. Правда, мощности этого порта ещё не до конца приспособлены к новым грузопотокам.

Здесь строится новый контейнерно-зерновой комплекс мощностью на 3 млн. т зерна, 120 тыс. контейнеров, 1 млн. автопаромных и 0,5 млн. т генеральных грузов. Образована территория площадью 12 га, введён эксплуатацию по временной схеме автопаромный комплекс мощностью 0,6 млн. т.

Разработано и утверждено технико-экономическое обоснование на строительство глубоководного нефтепричала мощностью 15 млн. т сырой нефти.

Прорабатываются вопросы строительства в нефтегавани Шесхарис базы для бункеровки судов и отгрузки на экспорт нефтепродуктов.

Строится комплекс для перегрузки и временного хранения скоропортящихся грузов.

Ведутся реконструкция и техническое перевооружение двух зерновых причалов с прокладкой ж/д путей, позволяющих перегружать зерно по прямому варианту судно-вагон.

Компанией «Внешторгинвест» задействован комплекс по отгрузке на экспорт жидких удобрений.

Порт ***Геленджик***. Разработано и утверждено технико-экономическое обоснование реконструкции и строительства порта для перегрузки генеральных грузов в объёме 0,8 млн. т и перевозки 127 тыс. пассажиров в год. Реконструкцию и развитие порта намечается осуществить за счёт внебюджетных. Распоряжением Правительства РФ в 1997 г. открыт пропуск грузовых иностранных и российских судов загранплавания.

Порт ***Темрюк***. В порту ведутся работы по строительству перегрузочных комплексов, восстановлению оградительного мола и дноуглублению подходного канала.

Разработано технико-экономическое обоснование развития Темрюкского воднотранспортного узла, предполагающее довести мощности порта (I очередь) до 4,5 млн. т, а в перспективе до 8 млн. т. Основным сдерживающим фактором обеспечения нормальной загрузки порта является отсутствие подъездных ж/д путей. Однако этот вопрос решается. Также предполагается придание порту международного статуса.

Прорабатывается генеральная схема развития порта ***Кавказ***.

Разрабатывается на уровне Правительства стратегический план развития порта ***Сочи***: реконструкция пассажирских причалов и восстановление морского вокзала.

Также ведутся реконструкция и строительство портов: ***Таганрог***, порта на ***мысе Железный Рог*** и др.

Сейчас идёт активное строительство нового мощного нефтяного терминала в районе ***Новороссийска*** (пос. ***Ю. Озереевка***). В его состав будет входить портовый комплекс с выносными устройствами с перспективной мощностью до 60 млн. т.

В настоящее время на Азово-Черноморском бассейне функционируют *паромные переправы* между портами ***Новороссийск – Самсун***, ***Новороссийск – Бургас – Поти***, ***Новороссийск – Варна***.

В связи с полным отсутствием бюджетных средств Служба морского флота не имеет возможности построить и поставить на паромные линии российские паромы. Ежегодные валютные потери России по экспертной оценке составляют 25-30 млн.ам.долл.

**Каспийский бассейн.**

Разработано технико-экономическое обоснование на реконструкцию и развитие ***Махачкалинского порта***. Произведена реконструкция двух причалов, где обрабатываются сухогрузные суда.

Разработано и утверждено технико-экономическое обоснование строительства нового морского порта в районе ***посёлка Оля*** Астраханской области. Построен пионерный причал для обработки ролкеров.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Бассейн / порт** | Введено в эксплуатацию за 1993-1997 гг., млн. т | Находятся в стадии строительства, млн. т |
| **Азово-Черноморский бассейн:** |  |  |
| Новороссийск | 2,1 | 6,0 |
| Темрюк | 0,5 | 4,5 |
| Таганрог | - | 3,0 |
| **Каспийский бассейн:** |  |  |
| Махачкала | 0,8 | - |
| Р-н пос. Оля (новый) | 0,6 | - |
| **Итого** | 4,0 | 13,5 |

1. **Железнодорожный транспорт.**

В структуре МПС все железные дороги России разделены на региональные железнодорожные управления (всего существует 17 управлений). Территория ЮФО входит в состав Северо-Кавказской и Приволжской (Волгоградская и Астраханская области) железных дорог.

**Северо - Кавказская железная дорога:**

***Курирующее предприятие (организация)***  
Министерство путей сообщения Российской Федерации   
 ***Предприятия подчинения***  
1. Краснодарское отделение Северо-Кавказской железной дороги .  
2. Махачкалинское отделение Северо-Кавказской железной дороги.  
3. Минераловодское отделение Северо-Кавказской железной дороги.  
4. Ростовское отделение Северо-Кавказской железной дороги.  
5. Лиховское отделение Северо-Кавказской железной дороги.

**Приволжская железная дорога:**

***Курирующее предприятие (организация)***Министерство путей сообщения Российской Федерации.

***Предприятия подчинения:***1. Астраханское отделение Приволжской железной дороги.   
2. Волгоградское отделение Приволжской железной дороги.  
3. Саратовское отделение Приволжской железной дороги.

Как видно из вышеприведённой схемы после вхождения в ЮФО Астраханской и Волгоградской области могут возникнуть проблемы нормального взаимодействия между разными управлениями железных дорог. Особенно это относится к Приволжскому отделению, так как это управление в новых условиях будет осуществлять свою деятельность как в ЮФО, так и в Поволжском Федеральном округе.

Из создавшегося положения может быть два выхода:

1. перестройка структуры МПС и перевод некоторых «выпадающих» предприятий подчинения региональных железных дорог в другие предприятия подчинения, или их расформирование.
2. поиск рационального пути работы двух (или более) региональных управлений железных дорог в одном федеральном округе.

В целом ж/д транспорт в ЮФО играет главенствующую роль во всех перевозках. Этим видоми транспорта связаны практически все районы округа, т.о. ж/д транспорт (наряду с а/м) играет важную связывующую роль в регионе и от его работы напрямую зависит работа всей инфраструктуры ЮФО.

Основными ж/д направлениями по объёмам перевозок считаются:

1. Центр – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск;
2. Центр – Ростов-на-Дону – Тихорецк – Армавир – Кисловодск;
3. Восток – Волгоград – Тихорецк – Новороссийск;
4. Центр (Восток) – Тихорецк – Армавир – Туапсе – Адлер;

Как видно главными ж/д узлами региона являются станции: Ростов-на-Дону, Тихорецк, Новороссийск, Армавир, Краснодар, Мин. Воды и др.

Итак, вкратце охарактеризуем состояние ж/д транспорта.

Сегодня ж/д дороги осуществляют около 85% грузоперевозок и около 38% пассажирских перевозок и входят в число крупнейших транспортных средств, занимая 1-е место в мире по протяжённости электрифицированных магистралей, 3-е место по объёмам грузовых и пассажирских перевозок.

В 1999 г. железнодорожники почувствовали результаты оживления в ээкономике России, что нашло своё проявление в росте грузооборота на 17% к уровню 1998 г. и росте пассажирооборота на 8,8%.

В 1996 г. на Всероссийском съезде железнодорожников были утверждены «Основные направления развития ж/д транспорта до 2005 года». Последовательная реализация этой программы позволила обеспечить значительное развитие взаимоотношений с пользователями транспортных услуг и субъектами РФ, повысить конкурентноспособность ж/д транспорта, перейти к активной научно-технической политике и внедрению ресурсосберегающих информационных технологий.

1. **Автомобильный транспорт.**

Этому виду транспорта характерен большой охват территории, где он может эксплуатироваться. Вследствие того, что для его экплуатации не обязательно наличие дорожной инфраструктуры (дорог, автостанций). Возможен также такой вариант, при котором а/м транспорт в каком-либо районе эксплуатируется автономно, т.е. может быть не связан непосредственно с а/м инфраструктурой региона или другими видами транспорта.

В целом же а/м транспорт ЮФО можно охарактеризовать как развитый, эффективно работающий. Происходит постоянное обновление автодорожного хозяйства: строятся новые дороги, мосты, объездные и подъездные пути, ремонтируется устаревшая инфраструктура. Ярким примером этого может служить недавно сданная в эксплуатацию новая (высококачественная, скоростная) объездная автодорога вокруг Краснодара.

Непосредственно по территории ЮФО проходит несколько важнейших автотрасс межгосударственного и государственного значения:

1. автотрасса «Дон» (Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Новороссийск), занимающая по объёму перевозок в России одно из первых мест;
2. автотрасса «М 29» (Ростов-на-Дону – Махачкала – Баку);
3. автотрасса (Волгоград – Ростов-на-Дону);
4. автотрасса (Новороссийск – Сухуми – Тбилиси – Баку);
5. автотрасса (Ростов-на-Дону – Краснодар – Джубга – Сочи) и др.

Существует множество проектов по строительству новых автодорог (межгосударственных, государственных, региональных) которые могут вывести транспортную отрасль ЮФО на новый уровень развития и эффективности работы. Однако не всегда под эти проекты у Минтранса имеются денежные средства. Потому их реализация пока ещё остаётся под вопросом.

Эксплуатация пригородного и городского транспорта не внушает оптимизма. Сечас на городских линиях многих городов региона эксплуатируются уже отработавшие свой ресурс автобусы, троллейбусы, трамваи, микроавтобусы и др. виды общественного транспорта. Если положение не изменится, то через несколько лет на городские линии опустеют. Опять же для помощи общественному транспорту требуются финансовые вложения.

По количеству личного автотранспорта регион занимает одно из лидирующих мест в стране.

В различные сезоны нагрузка на транспортную инфраструктуру региона изменяется. В частности, летом количество автотранспортных средств (особенно на Черноморском побережье) увеличивается в 4-5 раз. Зачастую инфраструктура не справляется с таким «наплывом» машин (пробки на дорогах, отсутствие горючего на заправках, сильный износ автодорог, огромное воздействие на экологию выхлопными газами и др.). Поэтому транспортным органам ЮФО необходимо разработать специальные программы для выхода из вышеописанной ситуации (увеличение количества дорог, расширение проезших частей, ограничения на въезд в НП, экологический контроль, транспортные квоты и различные сборы, и др.).

1. **Авиационный транспорт.**

Является самым скоростным, но и одновременно самым дорогим видом транспорта. Для нашего региона, в принципе не имеет первостепенного значения (из-за близости ЮФО к центральным районам страны, и развитости других видов транспорта). Однако его работа значительно влияет на работу всей транспортной инфраструктуры региона.

На территории ЮФО самыми крупными аэропортами являются:

1. Ростов-на-Дону (международный);
2. Волгоград;
3. Астрахань;
4. Краснодар (международный);
5. Анапа;
6. Адлер;
7. Геленджик;
8. Ставрополь;
9. Владикавказ;
10. Минеральные воды (международный);
11. Махачкала;
12. Моздок;

Также на территории региона действуют несколько крупных авиакомпаний – основных перевозчиков пассажиров и грузов:

1. «Аэрофлот» (Москва);
2. «ДонАвиа» (Ростов-на-Дону);
3. «КубаньАвиа» (Краснодар) и др.

Развито также и местное воздушное сообщение. Парку самолётов (особенно это относится к местным авиалиниям) требуется обновление, но по понятным причинам – это очень дорогостоящая процедура.

Как и в случае с а/м транспортом, авиационный переживает сезонные пики работы. Но здесь ситуация менее критическая, опять же из высокой цены авиаперевозки.

1. **Речной транспорт.**

В советское время данный вид транспорта получил широкое распространение как по всей стране, так и на юге России. Однако сегодня из-за общего упадка экономики, именно по этому виду транспорта кризис ударил больше всего. Причины: низкая прибыльность речных судов в современных экономических условиях; разрушение старых экономических связей; многие реки либо стали пограничными, либо пересечены границами; практиячески отсутствие связи с внешними транспортными системами (исключение – суда типа «река-море»).

В ЮФО на данный момент речной транспорт эксплуатирует на реках: Волга, Дон и Кубань. На других реках судоходство просто отсутствует. Первые две реки имеют развитое судоходство и имеют выход на российский рынок (также, как известно, Волга и Дон связаны Волго-Донским каналом). Кубань же сейчас речными судами мало эксплуатируется.

Основные центры речного транспорта: Волгоград, Камышин, Волжский, Астрахань, Калач-на-Дону, Суровикино, Цимлянск, Волгодонск, Константиновск, Семикаракорск, Ростов-на-Дону, Азов, Краснодар, Славянск-на-Кубани, Темрюк и др.

1. **Трубопроводный транспорт.**

Принципиальное отличие этого вида транспорта от всех остальных состоит в том, что он – самый дешевый, крупнейший по объёмам перевозок, один из самых скоростных и в этом транспорте отсутствует такое понятие как «пассажирские перевозки».

По своей окупаемости и прибыльности трубопроводный транспорт стоит на первом месте. Это происходит из-за того, что затраты на строительство самого трубопровода, окружающей инфраструктуры и его далтнейшее обслуживание несопоставимы с тем количеством грузов, которое трубопровод может транспортировать за единицу времени.

Также отличием этого вида транспорта от других является его «неприхотливость» к природным условиям.

В нашем регионе трубопроводный транспорт получил широкое распространение. Это связано с тем, что: во-первых, на территории или в непосредственной близости от нашего региона находятся районы добычи природных ресурсов, которые являются объектом перевозки рассматриваемого транспорта; во-вторых, наш регион является конечной перевалочной точкой экспортных российских грузов (на южном направлении).

Рассматирвая данный аспект вопроса более подробно нужно отметить.

Территория ЮФО богата природными ресурсами, в частности, нефтью и газом. Добыча нефти ведётся в Краснодарском крае (Апшеронское, Ахтырское месторождения), на территории Чеченской республики и др. Но эти месторождения уже практически истощены, поэтому активная добыча на них не ведётся и общероссийского интереса они не представляют. Однако добыча природного газа стоит на более высоком уровне. Недавно открытое Астраханское месторождение обещает стать самым большим по запасам газа на всей Европейской территории РФ, есть также небольшие месторождения на севере Краснодарского края (Березанское). Вследствие этого проектируется строительство трубопроводов из Астраханской области в Центральную Россию и на экспорт.

На юге ЮФО граничит с Азейбарджаном, чьи огромные нефтяные запасы на шельфе Каспия (Апшеронский п-ов) – уже известны всему миру. Эта страна (при участии иностранных инвесторов) сейчас ведёт активное строительство новых нефтегазапроводов и ремонт старых. Один из этих нефтепроводов, так называемый «северный маршрут» проходит по территории ЮФО (Дагестан, Чечня, Ставропольский край, Краснодарский край) от границы Дагестана с Азербайджаном до черноморского порта Новороссийск.

Из Западной Сибири (Ханты-Мансийский АО), Урала (Оренбургская обл.) и Поволжья (Татарстан) на экспорт идёт несколько нефтегазопроводов по территории ЮФО (через Волгоград, Астрахань, Тихорецк, Краснодар) к черноморским портам Новороссийск и Туапсе.

Уже завершается строительство крупнейшего в регионе нефтепровода, организованное Каспийским Трубопроводным Консорциумом (КТК) «Тенгиз (западный Казахстан) – Новороссийск», который практически полность пройдёт по территории ЮФО (Астраханская обл, Калмыкия, Краснодарский край). Планируется, что работа этого трубопровода даст новый толчок для развития инфраструктуры территорий, прилегающих к нему.

В ближайшее время (до 2005 г.) планируется построить уникальный в своём роде газопровод по дну Чёрного моря, из Западной Сибири (Ямало-Ненецкий АО) до Турции (г. Трабзон) – «Голубой поток». Этот газопровод также будет проходить по территории ЮФО и потребует крупного строительства в конечной сухопутной точке газопровода – пос. Джубга (Краснодарский кр.), перед тем как «войти» в Чёрное море.

Все эти вышеперечисленные существующие и планируемые трубопроводы в ходе своего строительства и эксплуатации могут принести огромную прибыль нашему региону. Главная статья которой – сборы за перевалку 1 т. нефти или 1 куб. м газа.

Крупнейшими узлами трубопроводной системы ЮФО являются:

1. Волгоград;
2. Астрахань;
3. Тихорецк;
4. Краснодар;
5. Ставрополь;
6. Крымск (Краснодарский край);
7. Новороссийск;
8. Туапсе и др.

Итак, выше были вкратце представлены все виды транспорта, имеющиеся у нас в регионе. Между ними есть большие различия в уровне развития или эффективности эксплуатации, что обуславливает, так называемый «разрыв» транспортной цепи, который отрицательно влияет на весь транспортный процесс. Чтобы избежать этого необходимо принять меры для пропорционального развития всех видов транспорта ЮФО. Этими мерами могут быть: государственные дотации, новые программы и законы (общие и по отдельным видам транспорта), привлечение инвесторов, избавление от неэффективных методов работы и др.

5.3. Новороссийск – крупнейший транспортный узел региона.

Далее предлагается более подробное рассмотрение состояние транспортной отрасли на примере крупнейшего транспортного узла ЮФО – г. **Новороссийска**.

Город расположен на берегу глубоководной незамерзающей Цемесской бухты на западе Краснодарского края. Население – 255 тыс. чел. (2000 г.). Статус транспортного узла обусловлен наличием:

1. морской порт – грузооборот в 2000 г. составил 54 млн. тонн;
2. железнодорожная грузопассажирская станция;
3. морское пароходство – ОАО «Новошип»;
4. конечный пункт автотрассы «Дон» (*см. выше*);
5. начальный пункт автотрассы «Новороссийск – Тбилиси».

Итак, Новороссийск на сегодня крупнейший российский порт. Структура грузов перерабатываемых портом разнообразна: сухие грузы (около 25% от всего грузооборота) – металл, металлолом, цемент, зерно, удобрения, контейнеры, машины и оборудование, продукты, рыба, ширпотреб и др.; жидкие (около 75%) – нефть. Новороссийский порт экспортирует 60% всей российской нефти. Порт подчинён Морской Администрации порта Новороссийск (МАПН), которой также непосредственно подчинены: Темрюк, Анапа, Геленджик и Сочи. НМТП играет первостепенную роль как в экономике города, так и всего региона.

ОАО «Новошип» сегодня крупнейшее российское пароходство по тоннажу флота. За счёт разумной политики пароходству удалось практически удержать весь флот (после распада СССР) и продолжать строить новые крупные суда. На балансе ОАО «Новошип» сейчас находится около 76 судов заграничного плавания.

Для анализа состояния осонвных транспортных предприятий г. Новороссийска ниже приведены таблицы «Сводки о финансовых результатах организаций транспорта», для сравнения за 1998 и 1999 гг.

на 1 сентября 1999 г. (тыс. руб.)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1999 год | | 1998 год | |
| Прибыль | убыток | прибыль | убыток |
| 1. ОАО «НМТП» | 1688852 | - | 303076 | - |
| 2. ОАО «Черномортранснефть» | 1062700 | - | 184759 | - |
| 3. ОАО «Новошип» | 406262 | - | - | 3862 |
| 4. АООТ «Автокомбинат» | 2790 | - | 1416 | - |
| 5. Автоколонна 1490 | - | 450 | - | 2205 |
| 6 МП Троллейбусное управление | - | 4884 | - | 6537 |
| 7. Морской рыбный порт | 1100 | - | 498 | - |
| 8. Морской регистр судоходства | 7087 | - | 1615 | - |
| 9. ТОО «Флот» НМТП | 129499 | - | 19023 | - |
| 10. ОАО «Новорослесэкспорт» | 120785 | - | 25837 | - |
| 11. АСПТР | 280 | - | - | 344 |
| 12. МУП «Такси-Сигнал» | - | 10 | - | 7 |
| 13. Инфлот | 698 | - | - | 132 |
| 14. ДЗАО «Морские лоцманы» | 21776 | - | 4805 | - |
| 15. ЗАО «Лукойл-Черноморье» | 22307 | - | - | 14509 |
| 16. Администрация рыбного порта | 137 | - | 503 | - |
| 17. Морская администрация порта | 493264 | - | 140311 | - |
| **ВСЕГО:** | 3956437 | 5344 | 681843 | 27616 |

Как видно из таблицы, в целом предприятия транспорта имеют положительное сальдо в финансовых результатах работы, причём с каждым годом идёт увеличение прибыли. Однако и здесь есть исключения. Например, предприятия городского общественного и пригородного транспорта работают с убытками. Это ещё раз подтверждает то, о чём говорилось в краткой характеристике автомобильного транспорта региона.

Новороссийск, являясь крупнейшим транспортным узлом ЮФО, наряду с таким городом как Ростов-на-Дону, «собирает» к себе основные транспортные транзитные коридоры, идущие из центральных, сибирских регионов России и ближнего зарубежья.

Взглянув на географическую карту, можно видеть, что из центральных провинций Китая, с которыми Россией заключён ряд крупных торговых соглашений, по ж/д Ланчжоу – Урумчи, далее к казахстанской Караганде и Джезказгану (уголь и медь) через Урал, Поволжье, на страны Чёрного и Средиземного морей кратчайший путь – через Новороссийск и другие порты Краснодарского края. По проработкам Союзморниипроекта, даже без учёта грузов Китая объём перевозок сухогрузов по этому маршруту к 2020 г. составит более 40 миллионов тонн в год - –то в несколько раз больше, чем с северных экономических районов страны. Сейчас такие грузы в основном следуют через Самару, Лиски, Ростов-на-Дону.

Расстояние от ж/д станции Центрального Китая – Ланчжоу через Новороссийск до Средиземного моря – 7500 км. А по традиционному сегодняшнему пути: Ланчжоу – Гонконг – Сингапур – Аден – Средиземное море – 15000 км.

В пределах России этот маршрут может и должен быть значительно оптимизирован, если грузопоток от Поволжья направить в Новороссийск (Туапсе) кратчайшим путём через Самару, Волгоград, Тихорецк. По заключению авторитетных специалистов Мосгипротранса, за счёт этого путь груза России можно сократить на 300-500 км. Кстати – это тот путь, который определили для Новороссийска более 100 лет назад наши предки.

Такой маршрут, проходящий через Китай, Казахстан, Россию, условно названный «Южный транзит», как представляется, имеет полное право на статус международного транспортного коридора.

В оптимизации направленности внешнеторговых перевозок заинетересованы несколько краев и областей России: Краснодарский край, Ростовская, Волгоградская, Саратовская, Самарская области, через которые пройдёт «Южный транзит», а также МПС и Минтранс РФ, т.к. они смогут получить возможность его обустройства до мировых стандартов со всей инфраструктурой за счёт средств как российских, так и международных финансовых организаций, как это и предусматривается статусом международных транспортных коридоров.

В пределах краснодарского края, продолжая оптимизацию, рационально вывести ж/д оконечность российской части «Южного транзита» в Цемесскую бухту через станцию Абинск. Это обеспечит второй ж/д въезд в порт Новороссийск, развязав сегодняшние «узлы» в нём, строительство второго порта у пос. Кабардинка сократит ещё на три десятка км путь груза, и что даже более важно, позволит создать в Цемесской бухте перегрузочные комплексы мощностью, практически ликвидирующей дифицит портового хозяйства на Юге России.

К тому же, если через Новороссийск организовать с турецким портом Самсун сообщение морскими ж/д паромами, то в дальнейшем, направив вагоны из Самсуна через Турцию в её южный порт Мерсин, можно сократить расстояние перевозок до стран Ближнего Востока и Средиземноморья ещё на 750 км.

Практически международный транспортный коридор «Южный транзит» с момента приобретения такого статуса может стать кольцевым между Индокитаем и Средиземноморьем. Преимущество этого коридора заключается в том, что подготовку его можно проводить поэтапно, дополняя ими друг друга, ускоряя доставку грузов и сокращая её стоимость.

В конечном виде «Южный транзит» может стать короче сегодняшнего пути через Гонконг, Сингапур, Аден более чем на 8500 км, или на 57%.

Сравнивая технико экономические показатели международного транспортного коридора «Южный транзит» с трассой «Великого шелкового пути» (TRASECA), видны неоспоримые преимущества первого.

В фенкционировании «Южного транзита» могут быть заинтересованы многие страны мира. Новороссийский морской торговый порт, являющийся важнейшим узлом этого рационального пути, должен вместе с другими портами ЮФО занять соответствующее место во внешнеторговых перевозках этого региона.

**6. Вывод**.

Рассмотрев подробно российскую и, в частности, южно-российскую транспортную систему, можно сделать вывод: сейчас транспортная отрасль страны всё ещё находится в кризисе (по некоторым отраслям – в глубоком). Однако уже видны первые правильные шаги по выходу из сложившейся ситуации. Главным таким шагом может стать вхождение России и её регионов в мировую транспортную систему непосредственно. Это даст общй толчок развития транспортной инфраструктуры, экономики и, как следствие, повышения авторитета России на международной арене.

Главная задача транспорта – обеспечение внешнеэкономических связей и вхождение России в мировой рынок. По своему географическому положению России предназанчено быть транзитной траной между зонами наиболее активного роста мировой торговли – Европейским сообществом, Азией и Северной Америкой.

С переходом к рынку государство сохранило больше рычагов влияния в инфраструктуре, чем в производственном секторе. А это значит, что развитие транспорта становится важнейшим элементом управления экономикой и фактором развития территорий (федеральных округов и субъектов).

При неизменных приоритетах транспортной политики – сохранении единого транспортного пространства, международной транспортной интеграции, охране природы и обеспечении безопасности транспортной деятельности, можно предположить как изменится облик и роль транспорта в новом веке.

В XXI веке транспорт станет более наукоёмким.

Уровень НТП станет напрямую определять конкурентноспособность транспортных систем. Решающего продвижения здесь можно ожидать на следующих трёх направлениях:

* тотальная информатизация транспорта;
* создание экономически и экологически совершенных транспортных средств;
* создание транспортно-индустриальных технологий, систем доставки «точно вовремя», мульмодальных логистических центров, контейнерных и контрейлерных систем.

Новая роль транспорта потребует пересмотра к нему как к просто к одной из экономических отраслей.

Сопоставим две цифры: транспорт даёт сегодня 12% ВВП и при этом обеспечивает около 20% налоговых посткплений в федеральный бюджет. Очевидно, что транспорт несёт существенную налоговую нагрузку. Возникает вопрос – правомерно ли как и прежде, рассматривать транспорт в качестве одного из главных налогоплательщиков? Видимо здесь нужен другой подход.

Путь дальнейшего развития транспорта – переход от межвидовой конкуренции к интермодальным, комбинированным, смешанным перевозкам и крупным транспортным системам с единым центром организации управления процессом доставки грузов.

Сегодня транспортный комплекс России, объединяющий все виды транспорта и дорожное хозяйство, не имеет единого координационного центра.

Небходимые меры для первоочередного решения затронутых выше проблем:

1. Поднять проблему транспорта на соответсвующий государственный уровень, придав ей, может быть, даже политически характер.
2. В самые сжатые сроки определить стратегию развития транспорта на ближайшие 10-15 лет, а одновременно разработать комплексную общенациональную программу развития транспортного комплекса страны «Транспорт России начала XXI века».
3. Контроль за созданием и реализацией должен быть на самом высоком уровне – от президента, правительства и губернаторов регионов, т.е. речь должна идти о президентской программе развития транспортного комплекса России.
4. Представляется необходимым объединить функции государственного регулирования и координации деятельности всех видов транспорта в одном компетентном органе страны, а не поручать вопросы контроля за ходом выполнения президентской программы многочисленным комиссиям и ведомтсвенным органам.

Главным географическим направлением для реформирования и решения всех поставленных в этом докладе задач транспортной отрасли мне видится, наиболее перспективное, южное направление (Южный Федеральный округ РФ).

Используемая литература:

1. М а р к с К., Э н г е л ь с Ф. **Собрание сочинений**, т. 26, ч.1, стр. 422. 1962 г.
2. Ш и л о в с к и й А. И. **«Южный транзит» – надежда России»**, //Морские порты России, № 2/2000 г., стр. 48-49.
3. **«Россия должна стать основным транспортным коридором между Европой и Азией»**, //Международный экспедитор, № 4/1998 г., стр. 10-11.
4. Всероссийская конференция **«Транспорт России на рубеже веков»**, //Морские порты России, № 1/2000 г., стр. 14-20.
5. С у в о р о в К., **«Морской флот и российская транспортная система»**, //Судоходство, №5/2000 г., стр. 9.
6. **«География России»**, энцеклопедический словарь, М.:1998 г.

1. К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч. Т 26. ч 1. 1962. стр. 422. [↑](#footnote-ref-1)
2. \* - условное обозначение субъекта РФ на прилагаемой карте. [↑](#footnote-ref-2)
3. \* Из официального сообщения Правительства РФ для печати # 689 от 13.09.2000 г. [↑](#footnote-ref-3)
4. \* см. прилагаемую карту. [↑](#footnote-ref-4)