МИНИСТРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

«**КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**»

**(ФГБОУ ВО «КубГУ»)**

**Институт географии, геологии, туризма и сервиса**

**Кафедра экономической, социальной и политической географии**

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

**ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ**

Работу выполнила \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_М.Е. Бердыш

(подпись, дата)

Направление 05.03.02 География, 3 курс, ОФО

Направленность (профиль) Экономическая, социальная и политическая география

Научный руководитель

ст. преподаватель \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_­­­­­­­­­\_\_\_\_\_\_А.В. Мамонова

 (подпись, дата)

Нормоконтролер

ст. преподаватель \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_­­­­­­­­­\_\_\_\_\_\_А.В. Мамонова

 (подпись, дата)

Краснодар

2022

**СОДЕРЖАНИЕ**

Введение…...............................................................................................................3

1. Место и роль транспорта в социально-экономическом развитии

Российской Федерации............................................................................................5

1. Структура транспортной системы России.........................................................9
	1. География размещения автомобильного транспорта.................................9
	2. География размещения железнодорожного транспорта..........................11
	3. География размещения воздушного транспорта.......................................14
	4. География размещения водного транспорта.............................................15
	5. География размещения трубопроводного транспорта.............................17
2. Проблемы транспортной системы Российской Федерации и пути

их решения..............................................................................................................20

* 1. Главные проблемы развития транспортной системы в России и пути

их решения...............................................................................................................20

* 1. Стратегия развития автомобильной транспортной системы...................23

Заключение.............................................................................................................25

Список использованных источников...................................................................27

**ВВЕДЕНИЕ**

Данная курсовая работа посвящена транспортной системе России. В такой великой стране, как Россия, транспорт играет большую роль.

Актуальность выбранной мной темы состоит в том, транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии России. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет безопасность и экологичность транспортной системы. В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение и может оказать значительное влияние на развитие городских агломераций. Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

Целью курсовой работы является анализ и оценка транспортной системы России.

Для достижения данной цели необходимо выполнить следующие задачи:

– проанализировать текущее состояние транспортной системы России;

– рассмотреть проблемы географии размещения каждого вида транспорта;

– обратиться к экологическим составляющим каждого вида транспорта;

– рассмотреть проблемы перегруженности всех видов транспорта;

– изучить государственные программы, направленные на решение проблем транспортной системы России.

Объектом исследования является транспорт России.

Предметом исследования является влияние транспорта на социально-экономическое развитие страны [3].

**1 Место и роль транспорта в социально-экономическом развитии Российской Федерации**

В Российской Федерации, как и в других развитых странах,
транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства,
важнейшей составной частью производственной и социальной
инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны,
что является необходимым условием ее территориальной целостности,
единства ее экономического пространства. Они связывают страну
с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения
внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную
экономическую систему.

Выгодное географическое положение позволяет России получать
значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе
от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям [20].

О месте и значении транспорта свидетельствует также
его значительный удельный вес в основных производственных фондах
страны, существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте, в инвестициях на развитие отраслей экономики и в численности занятых работников, а также в потреблении энергоресурсов, металла и в ряде других важных показателей, характеризующих экономику страны.

Все эти обстоятельства позволяют отнести транспорт к числу
приоритетных отраслей экономики [5].

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии
страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического
роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и
качества жизни населения. Географические особенности России
определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных
преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного
потенциала.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам
определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса
и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-
экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Объемные характеристики транспортного обслуживания напрямую
влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за
ее пределами, а также на возможность перемещения всех слоев населения
для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг
определяет возможности территориального развития экономики
и социальной сферы [7].

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции
(транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене,
прибавляются к затратам на производство, влияют на
конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в
пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок
населения, а во многих случаях для части населения с невысокими
доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского
сообщения, смягчающего эти ограничения, имеет не только большое
социальное, но и экономическое значение.

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания
связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью
и экологичностью функционирования транспортной системы.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность
экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки
грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект.
При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств
предприятий, а при перевозке пассажиров – в высвобождении времени
людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах
транспорта позволят сблизить удаленные друг от друга регионы страны,
повысить качество жизни населения и уровень деловой активности,
укрепить территориальное единство страны и создать более
благоприятные условия для реализации потенциальных экономических
и социальных возможностей каждого российского региона.

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного
обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое
экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от нее зависят
величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей, необходимых для поддержания непрерывности производства и снабжения
населения, объем необходимых оборотных средств и затраты на хранение
грузов.

Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет
безопасность и экологичность транспортной системы [19].

Роль транспорта в обеспечении обороноспособности и национальной
безопасности России обусловлена ростом требований к мобильности
Вооруженных Сил Российской Федерации. Безопасность транспортной
системы определяет эффективную работу аварийно-спасательных служб,
подразделений гражданской обороны и специальных служб и таким
образом определяет условия повышения общенациональной безопасности
и снижения террористических рисков.

В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам
снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду имеет
большое социальное значение и может оказать значительное влияние на
развитие городских агломераций [9].

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших
системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми
элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего
развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-
экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня
жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего
фактора будут только возрастать.

В этих условиях формирование стратегических направлений
развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего
анализа современного состояния и проблем развития транспортной
системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами
социально-экономического развития страны, а также с глобальными
общемировыми стратегическими тенденциями в экономике.

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на 2012 г. составляла 86 тыс. км железных дорог общего пользования, 38 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта, 903 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, 101 тыс. км внутренних водных путей, 2,5 тыс. км трамвайных путей, 485 км путей метрополитена, 4,8 тыс. км троллейбусных линий, 639 тыс. км воздушных трасс, из которых более 468 тыс. км являются международными.

Значимое место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 12% общего объема грузовых перевозок и 82% общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного).

На автомобильный транспорт приходится 55% общего объема перевозок грузов и 9,1% общего грузооборота, 44% объема коммерческих перевозок грузов.

Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 59,9%. В структуре пассажирооборота транспорта общего пользования 36,8% занимает воздушный транспорт, 27,2% – железнодорожный [11].

**2 Структура транспортной системы России**

**2.1 География размещения автомобильного транспорта**

Как и железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт размещен неравномерно. Основные дороги расположены в европейской части России. Среди всех выделяются дороги федерального назначения.

Перечень дорог федерального назначения в России. Перечень магистральных дорог.

1. М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, Брест). Подъезд к городу Смоленску.

2. М-10 «Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга. Подъезды к городам Тверь, Новгород.

3. М-3 «Украина» – от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев). Подъезды к городам Калуга, Брянск.

4. М-9 «Балтия» – от Москвы через Волокамск до границы с Латвией (на Ригу). Подъезд к г. Псков.

5. М-11 «Нарва» – от СП до границы с Эстонией (на Таллинн)

6. М-29 «Кавказ» – из Краснодара (от Павловской через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджан (на Баку)). Подъезды к городам Майкоп, Ставрополь, Черкесск, Владивосток, Грозный, Махачкала.

7. М-2 «Крым» – от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород на Украину (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь). Подъезды к городам Тула, Курск, Орел, Белгород.

8. М-10 «Скандинавия» – от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией.

9. М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска. Подъезды к городам Липецк, Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар.

10. М-6 «Каспий» – от Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани. Подъезды к городам Тамбов, Саратов, Элиста.

11. М-18 «Кола» – от Санкт-Петербурга через Петрозаводск до Мурманска.

12. М-8 «Холмогоры» – от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска. Подъезд к городу Кострома – «Вятка» – от Чебоксар, через платину Чебоксарской ГЭС на Йошкар-Ола, Киров до Сыктывкара. Подъезд к г. Киров.

13. М-7 «Волга» – от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы. Подъезд к городам Владимир, Иваново, Чебоксары, Пермь и Ижевск.

14. М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска. Подъезды к городам Рязань, Саранск, Пенза, Ульяновск, Самара, Оренбург, Уфа, Екатеринбург.

15. М-51 «Байкал» – от Челябинска через Курган, Омск.

16. М-53 Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск.

17. М-55 От Улан-Удэ до Читы. Подъезды к городам Тюмень, Томск.

18. М-52 «Чуйский Тракт» – от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией. Подъезд к городам Барнаул, Горно-Алтайск.

19. М-54 «Енисей» – от Красноярска через Абакан, Кызыл до границы с Монголией – «Амур» – строящаяся дорога от Читы через Невер, Свободный, Архару, Биробиджан до Хабаровска. Подъезд к городу Благовещенск.

20. М-60 «Уссури» – от Хабаровска до Владивостока.

21. М-56 «Лена» – от Невера до Якутска.

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

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

Как и в железнодорожном транспорте, Москва является крупным дорожным узлом России. Все дороги более или менее ориентированы на Москву. Конфигурация дорог – радиально-кольцевая. От Москвы отходят важнейшие автомагистрали во всех направлениях. Важнейшие дороги, отходящие от Москвы: Москва – Санкт-Петербург, Москва – Волгоград, Москва – Нижний Новгород – Казань, Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону, Москва – Волгоград – Тамбов и др. [15].

Плотность автодорог по всей стране различна. Наибольшее их сосредоточение в европейской части России, за Уралом плотность автодорог уменьшается. Это связано с тем, что наибольшее сосредоточение население располагается именно в европейской части страны [2].

**2. 2 География размещения железнодорожного транспорта**

Современная железнодорожная сеть России складывалась на протяжении длительного времени в пределах территории одной страны. После распада СССР на ряд самостоятельных государств железнодорожная сеть нашей страны остается тесно связанной с железными дорогами новых независимых государств, то есть является частью единого территориального образования – единой транспортной системы СНГ. С этих позиций и необходимо рассматривать ее географию, то есть направление, отправные и конечные пункты отдельных ее магистралей.

Сформировавшаяся ранее география российских железных дорог не претерпела существенных изменений за последний период времени. Наиболее густую и разветвленную сеть железных дорог имеет европейская часть страны. Сеть железных дорог складывалась здесь, прежде всего с учетом географического положения Москвы, портовых городов Балтийского и Черноморского бассейнов, потребностей угольных и металлургических баз Юга страны и Урала, хозяйства Центрального района России. От Москвы в разных направлениях отходят 11 радиально расположенных магистралей, связывающих Центр со всеми экономическими районами России и странами СНГ [6].

В южном направлении Центр связан с Украиной, Северным Кавказом и с государствами Закавказья главными тремя магистралями: Москва – Ряжск (железнодорожный узел в Рязанской области) – Воронеж *–* Ростов-на-Дону – Владикавказ с продолжением на Махачкалу и Баку; Москва – Елец (железнодорожный узел в Липецкой области) – Валуйки (железнодорожный узел в Белгородской области) – Луганск; Москва – Курск – Харьков *–* Никитовка (Донецкая область).

В этом направлении основные потоки грузов – нефть, уголь, черный металл, цемент, зерно; перевозится значительное количество пассажиров в курортные районы Кавказа и Крыма.

В западном направлении транспортные связи Центра с Белоруссией, странами Балтии и Калининградской областью обеспечивают следующие магистрали: Москва – Смоленск – Минск – Брест; Москва – Бологое (железнодорожный узел в Тверской области) – Псков – Таллинн; Москва – Ржев – Великие Луки (железнодорожный узел в Псковской области) – Рига с ответвлением на Вентспилс, Лиепаю (Латвия), Калининград. Дороги имеют очень важное значение в перевозке грузов (преобладает уголь, нефть, прокат черных металлов, строительные материалы, зерно) и пассажиров.

В северном направлении Центр связан с Северо-Западным и Северным районами по линиям: Москва – Санкт-Петербург (имеет очень важное значение в перевозке пассажиров); Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск (выделяется перевозками лесных грузов).

В восточном направлении Центр сообщается с Поволжьем, Уралом, Казахстаном и республиками Средней Азии посредством магистралей; Москва – Нижний Новгород – Котельнич (железнодорожный узел в Кировской области) – Киров – Пермь – Екатеринбург; Москва – Рузаевка (Мордовия) – Инза (железнодорожный узел в Ульяновской области) – Сызрань – Самара – Оренбург; Москва – Грязи (железнодорожный узел в Липецкой области) – Поворино (железнодорожный узел в Воронежской области) – Волгоград; Москва – Мичуринск – Саратов – Уральск (железнодорожная станция в Республике Казахстан); Москва – Саратов – Александров Гай – Макат – Кунград (железнодорожная станция в Каракалпакии Республики Узбекистан).

Кроме того, в этом же направлении через Поволжье и Урал проходит магистраль, связывающая Центр с Сибирью и Дальним Востоком: Москва – Рязань – Рузаевка *–* Сызрань (Самарская область) – Самара – Уфа – Челябинск – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Владивосток, восточная часть которой от Челябинска до Владивостока получила название «Транссибирская магистраль». В грузоперевозках преобладают потоки черных и цветных металлов, угля, нефти, лесных грузов, цемента и др. строительных материалов, машин и оборудования, зерна, хлопка и др. грузов. Весьма значителен пассажирский поток.

Восточные районы имеют менее развитую сеть железных дорог. Ее основу здесь составляют магистрали, имеющие широтное направление: Транссибирская, Южно-Сибирская и Средне-Сибирская, Байкало-Амурская. Эти магистрали, отличающиеся очень высокой грузонапряженностью, обеспечивают связи и взаимодействие главных географических частей страны – Запада и Востока. Однако в связи с распадом СССР осуществлять перевозки между Западом и Востоком стало намного труднее, так как значительные участки сибирских магистралей (в особенности Средне-Сибирской и Южно-Сибирской) оказались за пределами России (проходят по территории суверенного Казахстана). Сибирь и Дальний Восток связаны с Казахстаном и республиками Средней Азии двумя магистралями: Туркестано-Сибирской и Трансказахстанской.

Важное хозяйственное значение имеют и другие дороги построенные в европейской части Сибири и на Дальнем Востоке страны – Печорская магистраль, способствовавшая освоению лесных ресурсов, угольных, нефтяных и газовых месторождений севера европейской части России; линия Пермь – Киров – Вологда – Санкт-Петербург, предназначенная для связи Урала и Северо-запада России; Кизляр – Астрахань, обеспечивающая связь Поволжья с Северным Кавказом и закавказскими республиками; линии Оренбург – Ташкент и Чарджоу – Гурьев – Астрахань, связывающие Урал и Поволжье с Средней Азией и Казахстаном; «Волжская рокада», пересекающая в меридиональном направлении (по правому берегу Волги) широтные линии железных дорог Поволжья; железная дорога Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск – Уренгой – Ямбург, способствовавшая освоению нефтегазовых месторождений Западной Сибири; Амуро-Якутская магистраль Дальнего Востока; Арктическая магистраль (Уренгой – Ямбург – Лабытнанги – Баваненково), завершение строительства которой будет способствовать освоению газовых месторождений Ямала.

Наиболее грузонапряженные линии железных дорог находятся на важнейших направлениях связей: Центр – Юг, Центр – Поволжье, Центр – Урал – Поволжье, Север – Северо-запад, Сибирь – Урал – западные районы [16].

**2.3 География размещения воздушного транспорта**

Воздушный транспорт – это транспорт, осуществляющий пе­ревозку грузов и пассажиров по воздушным путям.

Будучи универсальным, используется преимущественно для пере­возки пассажиров и отдельных видов груза на средние и дальние рас­стояния. На долю воздушного транспорта приходится примерно 40% объема пассажирских перевозок в междугородном сообщении. Такая роль воздушного транспорта связана с огромной территорией нашей страны и недостаточной обеспеченностью отдельных регионов други­ми видами транспорта. Рост материального благосостояния, расши­рение культурных, деловых и научных связей приводят к повышению подвижности населения, что обуславливает потребность в скоростных перемещениях, чему в наибольшей степени отвечает авиация.

Воздушный транспорт в единой транспортной системе занимает особое место, так как он способен осуществлять целый ряд работ, необходимых для отраслей экономики страны, которые не могут вы­полняться другими видами транспорта [3].

К специфическим сферам деятельности воздушного транспорта следует отнести монтаж строительных высотных сооружений, маги­стральных газопроводов и нефтепроводов, линий электропередач; инспек­цию дорожного движения; сельскохозяйственные работы (полив, внесение удобрений, распыление ядохимикатов для борьбы с сорня­ками, предуборочное удаление листьев хлопчатника, аэросев трав, риса и др.); пожаротушение, особенно лесных массивов; связь с уда­ленными и труднодоступными районами; осуществление скорой ме­дицинской помощи, в том числе переброска специалистов узкого медицинского профиля в экстренных случаях при их отсутствии или нехватке в данной местности; перевозку почты; обслуживание по­лярных районов; геологоразведку; аэрофотосъемку; разведку залежей нефти; ледовую разведку и проводку судов в районах Крайнего Се­вера и Северного морского пути; доставку рабочих к морским не­фтяным промыслам при вахтовом методе работы и др.

В современной России появилось много частных ави­акомпаний, но при этом обеспечен равный доступ любой авиа­компании к инфраструктуре любого аэропорта и свободный выбор аэропорта для равных условий конкурентной борьбы авиакомпаний [1].

**2.4 География размещения водного транспорта**

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

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

Первое место в грузообороте перешло к Дальневосточному бассейну (46,5% всех отправленных грузов морским транспортом России). Через его порты осуществляются внешнеторговые связи с прибрежными регионами Дальнего Востока. К наиболее крупным относятся следующие порты на берегу Японского моря: Владивосток, Находка, расположенный около нее новый порт Восточный с крупными угольными и лесными терминалами, а также порт Ванино-Холмск (о. Сахалин). На втором месте – Черноморско-Азовский бассейн (23,7% всех отправленных грузов). Через оставшиеся у России порты Черноморского бассейна ведется в основном экспорт нефти. Здесь находится самый крупный нефтяной порт – Новороссийск с глубоководным нефтепирсом «Шесхарис», позволяющим обслуживать суда грузоподъемностью до 250 тыс. тонн. Меньшее значение имеет нефтяной порт Туапсе [17].

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

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

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

В Каспийском бассейне (0,4% грузооборота) действуют два относительно крупных порта: Махачкалинский и совмещенный морской и речной Астраханский порты [14].

**2.5 География размещения трубопроводного транспорта**

Трубопроводным называют транспорт, посредством которого осуществляется перемещение твердых, парообразных или жидких продуктов. С помощью него осуществляется доставка сырья к потребителям.

Трубопроводный транспорт считается экономически выгодным и прогрессивным. Он универсален, отличается отсутствием потерь груза в ходе доставки при полностью автоматизированных и механизированных разгрузочно-погрузочных процессах. Исключается также и возврат тары. За счет этого на перемещение товаров трубопроводным транспортом тратится меньше средств, чем, например, по железной дороге. Особое значение этот сектор приобретает в связи с удаленностью месторождений от потребителя.

Трубопроводный транспорт может быть магистральным. Он связывает несколько предприятий различных отраслей, расположенные в десятках, сотнях, а порой и тысячах километрах друг от друга. Трубопроводный транспорт может быть также технологическим. Его протяженность 1–3 км. Посредством него обеспечивается соединение технологических процессов внутри одного предприятия. Промышленный трубопроводный транспорт имеет длину до 10–15 км. Он соединяет предприятия одной хозяйственной отрасли [4].

В России действует три масштабные магистрали нефти:

1. Нефтепровод «Дружба». Он считается крупнейшей в мире системой. Его маршрут начинается в Альметьевске, проходит через Самару и Брянск до Мозыря, где расходится в двух направлениях. Северный участок проходит по территориям Литвы, Латвии, Германии, Польши, Белоруссии, а южный – через Венгрию, Словакию, Чехию, Украину.
2. Восточный нефтепровод. Это система строящаяся. Предполагается, что она соединит месторождения Восточной и Западной Сибири с портом Козьмино, расположенным в заливе Находка, а также заводом, находящимся там же. Общая протяженность должна составить 4188 км. В качестве оператора нефтепровода выступает АК «Транснефть». Сорт сырья, который поставляется на рынок с помощью ВСТО, называется ESPO. С конца декабря 2009 года запущена первая очередь – трубопровод от Тайшета до Сковородино. Его длина составила 2694 км. Мощность «ВСТО-1» – 30 млн. тонн в год. Впоследствии половина прокачанного сырья будет направлена в порт Козьмино.
3. Балтийская система. Эта магистраль считается одной из наиболее перспективных. Система ориентирована на формирование нового экспортного направления из Тимано-Печерского района, Урала и Поволжья, а также Западной Сибири. Вместе с этим предполагается обеспечить транзит из стран СНГ, в частности из Казахстана. В проекте предусмотрено строительство нового отечественного терминала по перевалке сырья в районе Приморска.

Система, доставляющая природный газ сырье, считается самой молодой. Следует отметить, что трубопроводный транспорт является единственно возможным для отправки этого материала потребителям. Первые магистрали были сооружены в годы Великой Отечественной. В качестве оператора газопроводной системы выступает госкомпания «Газпром». Это предприятие считается крупнейшим не только в РФ, но и в мире. Компания «Газпром» обладает эксклюзивным правом на экспорт отечественного газа. Протяженность магистрали составляет больше 160 тыс. км.

Можно выделить 4 основные магистрали:

1. Газопровод от Саратова до Москвы. Его строительство началось в годы ВОВ, а в строй он вступил в 1946. Это первая магистраль в стране, задействованная для доставки газа. Протяженность системы – 843 км В магистрали используются трубы с диаметром 325 мм. Магистраль проходит по Московской, Рязанской, Тамбовской, Пензенской и Саратовской областям.
2. Система «Уренгой – Помары – Ужгород». Это первая советская экспортная газопроводная магистраль. Система соединяет месторождения на севере Западной Сибири и на Западе Украины. Затем сырье доставляется конечным потребителям в Европе. Магистраль пересекает границу РФ с Украиной севернее города Сумы.
3. Экспортная система «Ямал – Европа». Эта магистраль соединяет месторождения в Западной Сибири с потребителями в Европе. Она проходит по территории Польши и Белоруссии.
4. Система «Голубой поток». Эта магистраль соединяет Турцию и Россию и проходит по Черному морю. Ее общая протяженность – 1213 км.

**3 Проблемы транспортной системы Российской Федерации и пути их решения**

**3.1 Главные проблемы развития транспортной системы в России и пути их решения**

В современных условиях состояние транспортной системы и развитие ее инфраструктуры в России имеет особое значение для развития производственного потенциала и экономики страны в целом, а также обеспечения национальной безопасности и укрепления регионов.

В настоящее время в транспортной сфере следует выделить основные проблемы, которые оказывают непосредственное воздействие на функционирование всей транспортной системы, а также на взаимодействие с другими отраслями экономики:

1. Обновление основных фондов различных видов транспорта происходит в недостаточном объеме и сниженными для нормальной работы всей системы темпами (износ составляет более 50% и продолжает увеличиваться).

2. Уровень информатизации транспортных процессов в отношении обмена информацией для более эффективного взаимодействия в отрасли транспорта с другими отраслями экономики недостаточен.

3. Недостаточное развитие научной деятельности в сфере транспорта. Объемы финансирования в исследования в сфере транспорта не способны обеспечить развитие научной деятельности в данной области.

4. Отсутствие эффективной законодательной базы, способной регулировать деятельность транспортных организаций на необходимом и достаточном для развития экономики уровне.

5. Количество высококвалифицированных специалистов во всех отраслях транспортной системы не отвечает требованиям современного рынка, что приводит многие транспортные предприятия к банкротству.

6. Применяемые транспортные технологии не отвечают современным
требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях высококонкурентного рынка.

В рамках Целевой Федеральной программы по модернизации транспортной системы России решаются проблемы, касающиеся всех видов транспорта.

На железнодорожном транспорте предстоит продолжить электрификацию участков, работающих на тепловозной тяге, усилить подходы к морским портам, на ряде магистральных направлений выполнить работы, связанные с включением их в состав международных транспортных коридоров [18].

Большие объемы работ предстоит осуществить на сети автомобильных дорог. Необходимо построить и реконструировать многие автомобильные магистрали, улучшить их дорожные покрытия, построить обходы населенных пунктов, развязки на разных уровнях и объекты дорожного сервиса, увеличить протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием.

Одним из проектов, позволяющих значительно улучшить ситуацию, является строительство международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Данный проект поможет интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему страны, а также выявить дополнительные возможности для более тесного торгово-экономического сотрудничества с Казахстаном, и особенно с Китаем.

Для обеспечения надежного и безопасного функционирования гражданской авиации необходимы масштабные мероприятия по обновлению парка воздушных судов и их модернизации, реконструкция объектов наземной производственной базы, ее развитие и оснащение современным оборудованием в соответствии с установленными нормативами.

Для эффективного освоения прогнозируемых объемов перевозок морским транспортом и уменьшения грузопотоков, следующих в настоящее время через порты сопредельных стран, необходимы существенное наращивание мощности перегрузочных комплексов в отечественных морских портах и модернизация погрузочно-разгрузочного оборудования в них.

На внутренних водных путях нуждаются в срочной реконструкции судоходные шлюзы на многих гидротехнических сооружениях Волжско-Камского бассейна и сибирских реках, необходимо увеличить объемы путевых работ по поддержанию судоходных условий на эксплуатируемых реках.

Для обеспечения согласованного функционирования всех видов транспорта важное значение будет иметь совершенствование информационного обеспечения.

Меры по повышению технического уровня транспорта должны быть дополнены и подкреплены мероприятиями организационного, экономического и административного характера, позволяющими улучшить управление перевозочным процессом и другой деятельностью транспортных предприятий, для чего предусматривается научное обеспечение разработки соответствующей нормативной правовой базы.

Меры по повышению технического уровня транспорта должны быть дополнены и подкреплены мероприятиями организационного, экономического и административного характера, позволяющими улучшить управление перевозочным процессом и другой деятельностью транспортных предприятий, для чего предусматривается научное обеспечение разработки соответствующей нормативной правовой базы.

При реализации данных мероприятий в сфере транспорта можно решить такие проблемы, как повышение безопасности работы транспорта и расширение экспортных услуг на транспорте.

Решение этих задач позволит произвести техническое перевооружение транспорта, которое связано с крупным капиталовложением и требует эффективного использования инвестиционных ресурсов, концентрации их на решающих направлениях.

«Транспортная стратегия» и Целевая программа были созданы для решения многих проблемных вопросов. Данные документы предусматривают:

* развитие инфраструктурных проектов;
* выявление потребностей и разработку эффективной системы логистики;
* создание нормативно-правовой базы для обеспечения доступности услуг в той или иной отрасли;
* повышение транспортного и транзитного потенциала государства, чтобы восстановить классические связи и обеспечить интеграцию с мировой экономикой;
* заботу об экологии;
* улучшение системы безопасности транспорта.

Значительным вкладом в реализацию поставленных задач по развитию систем транспортной инфраструктуры можно считать формирование единого центра координации и обеспечения взаимодействия между государством и частным бизнесом.

Данный план уже показал на практике первые результаты: созданы, обновлены и отремонтированы автодороги общей протяжённостью несколько десятков тысяч километров, грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 40%, в 25 аэропортах приведены в рабочее состояние взлётно-посадочные полосы, объём перевозок морского транспорта возрос на 50%. Необходимо двигаться дальше. Безусловно, современное развитие транспортных систем выведет Российскую Федерацию на новый уровень экономики [13].

**3.2 Стратегия развития автомобильной транспортной системы**

Автомобиль с 50-х гг. двадцатого столетия стал передовым видом сухопутного транспорта. Сеть автомагистралей растёт из года в год, а на данный момент их протяжённость составила 27,8 млн км. Почти половина автодорог приходится на такие страны, как РФ, Соединенные Штаты, Индия, Китай, Япония. Лидерами по автомобилестроению являются США и ряд государств Западной Европы. Также автотранспорт впереди всех по объемам перевозок пассажиров (82% мирового объема).

Согласно статистике, приведенной в новой правительственной стратегии развития транспортных систем, часть самых опасных выбросов от машин (82%) приходится на колесные покрышки. Именно поэтому специалисты считают ограничения на использование личных авто и переход на общественный транспорт «безальтернативным» вариантом на ближайшие годы. Следует отметить, что эти не соответствуют научным данным и реальной практике.

Всё чаще варианты развития конкретного процесса или явления в России появляются в результате того, что госслужащие пытаются перенять идеи и результаты зарубежного опыта.

На данный момент на Западе очень модно говорить, что внедрение электромобилей – не самое подходящее решение, чтобы остановить глобальное потепление. Всё из-за того, что на их разработку требуется немало материалов и энергии, таким образом оставляется «углеродный след», а содержание углекислого газа в атмосфере увеличивается в разы.

Затем, чтобы сделать данные умозаключения более правдоподобными, большинство зарубежных организаций выдают себя за сторонников защиты экологии и стараются разъяснить невыгодность машин с точки зрения загрязнения окружающей среды.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Темпы роста количества транспортных средств в стране за последние годы в 5 раз превышают показатели строительства транспортных магистралей. В результате мы имеем многокилометровые заторы, а большие объемы выхлопных газов влияют на состав воздуха и качество воды.

Развитие транспортной системы сталкивается с такой проблемой, как устаревание магистралей. Уже сейчас остро стоит вопрос по реконструкции дорог, логистических центров, обновлению грузового парка. Без таких мер дальнейшее развитие системы транспорта будет малоэффективным.

Понятно, что показатели экономического развития во многом определяются состоянием логистической системы, а транспортная отрасль сегодня находится не в лучшем состоянии. Необходима взвешенная государственная программа развития транспортной системы, направленная на ее восстановление и улучшение.

Что же известно о национальных проектах в сфере транспорта?

Один из самых крупных и самых затратных проектов – безопасные и качественные автомобильные дороги. На него запланировано выделить 4,8 трлн рублей, большая часть из которых (4438,7 млрд рублей) пойдет на реализацию проектов по развитию дорожной сети, 279,5 млрд рублей планируется потратить на проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (внедрение интеллектуальных транспортных систем, пунктов весогабаритного контроля, камер и т. д.), 55,9 млрд рублей – на проект «Безопасность дорожного движения» (повышение безопасности на дорогах, меры по предотвращению ДТП и детского травматизма), 5,6 млрд рублей – проект «Автомобильные дороги Минобороны России» [8].

К 2030 г. планируется повышение доли дорог, соответствующих нормативным требованиям качества: в городских агломерациях – с 42 до 85%, автомобильных дорог регионального значения – с 43,1 до 60% [12].

Благодаря модернизации пассажирского транспорта в городах и населенных пунктах появилась возможность обновить средства общественного транспорта (автобусы, троллейбусы, трамваи).

Если говорить о внутренних водных путях, то планируется строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов с пропускной способностью более 69 тонн в г., а также реконструкция объектов инфраструктуры Московского канала, обновление флота, обслуживающего пути сообщения внутреннего водного транспорта.

Одним из направлений программы является внедрение в крупных городах скоростных железнодорожных магистралей общей протяженностью около 300 км.

Планируется постройка скоростной трассы Москва – Казань (М-12) и транспортный обход Тольятти через мост на Волге.

Федеральная программа затронет не только автодороги, но и морские порты. Проект преследует следующую цель: увеличить мощность крупнейших портов Арктического, Дальневосточного, Каспийского, Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов.

Он включает в себя строительство и реконструкцию инфраструктуры морских портов, обновление ледокольного флота, завершение строительства транспортно-перегрузочного комплекса для перевалки угля в бухте Мучке Хабаровского края, комплекса перегрузки угля «Лавна» Мурманской области и международного грузопассажирского глубоководного морского терминала в Пионерском Калининградской области.

Аэропорты и маршруты, ведущие к ним, тоже ожидает реконструкция. Планируется реконструировать 45 взлетно-посадочных полос и 20 вспомогательных объектов, за счет чего должна повыситься авиационная подвижность населения страны [21].

За 2020 год было введено в эксплуатацию шесть объектов: в Челябинске, Хабаровске, Саратове и Норильске. Еще одной целью является увеличение сети пассажирских авиамаршрутов, не проходящих через Москву [10].

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Авиационный транспорт // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 13.04.22)
2. Автомобильный транспорт // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 13.04.22)
3. Воздушный транспорт: особенности, сферы деятельности, проблемы // Инфопедия. – URL: https://infopedia.su/ (дата обращения: 13.04.22)
4. География размещения трубопроводного транспорта России // Все о трубах. – URL: [https://pipe-s.ru/](https://pipe-s.ru/geografiya-razmeshcheniya-truboprovodnogo-transporta-rossii/) (дата обращения: 13.04.22)
5. Дорожное хозяйство // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
6. Железнодорожный транспорт // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
7. Морозова, Т.Г. Экономическая география России / Т.Г. Морозова. – М.: Юнити, 2011. – 228 с. – ISBI 78-5-238-01162-2
8. Методические указания по разработке национальных проектов // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
9. Морозова, Т.Г. Региональная экономика / Т.Г. Морозова, М.П. Победина, Г.Б. Поляк; под общ. ред. Т.Г. Морозовой. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юнити-Дана, 2017. – 267 с. – ISBN 978-5-238-01300-8
10. Национальные проекты в сфере транспорта: чего ждать от государства в ближайшие годы // Трасском. – URL: https://trasscom.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
11. О транспортной системе Российской Федерации // РЖД. – URL: https://company.rzd.ru/ (дата обращения: 13.03.22)
12. Подписан закон, направленный на обеспечение устойчивого функционирования транспортного комплекса России // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
13. Проблемы современной транспортной системы России // электронная библиотека «КиберЛенинка». – URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
14. План мероприятий по развитию конкуренции в части водного транспорта // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
15. Размещение автомобильного транспорта России // Визлит.ком. – URL: [https://vuzlit.com/](https://vuzlit.com/1067013/) (дата обращения: 10.04.22)
16. Размещение железнодорожного транспорта // Инфопедия. – URL: https://infopedia.su/ (Дата обращения: 12.04.22)
17. Размещение водного транспорта России // Визлит.ком. – URL: [https://vuzlit.com/](https://vuzlit.com/1067014/) (дата обращения: 13.04.22)
18. Развитие транспортной системы: общие тенденции, проблемы, направления // Трасском. – URL: https://trasscom.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
19. Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура / А.И. Солодкий, А.Э. Горев, Э.Д. Бондарева; под ред. А.И. Солодкого. – М.: Юрайт, 2022. – 29 с. – ISBN 978-5-534-10330-4
20. Транспорт России // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 18.04.22)
21. Транспортная стратегия // Правительство России 2008. – URL: [http://static.government.ru/](http://static.government.ru/media) (дата обращения: 10.04.22)