

## ЛІТЕРАТУРА

1. Герасименко В. Основы туристского бизнеса / В. Г. Герасименко. – Одесса : Черноморье, 1997. – 156 с.
2. Коваленко Л. Професійна діяльність спеціаліста галузі туризму // Стратегічні перспективи туристичної та готельно-ресторанної індустрії в Україні: теорія, практика та інновації розвитку : [зб. наук. праць] : за матер. Всеукр. наук.-прак. інтернет-конференції (30–31 жовтня 2014 р.) ; [відп. ред. Транченко Л. В.]. – Умань : ВПЦ «Візаві» 2014. – 286 с.
3. Транченко Л. Сільський туризм як перспективний напрям зайнятості на селі / Л. В. Транченко // Економічний форум. – 2014. – № 3. – С. 104–110.
4. Ткаченко Т. Сталий розвиток туризму: теорія, методологія, реалії бізнесу : [монографія] / Т. І. Ткаченко. – [2-ге вид., випр. та доповн.]. – К. : КНТЕУ, 2009. – 463 с.

*К.Л. Цветков,*

*кандидат економічних наук, доцент,*

*Московский государственный индустриальный университет,*

*г. Москва, Россия*

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ВОСТОЧНЫХ РАЙОНАХ РОССИИ

Транспорт, всегда играл исключительно важную роль в России на протяжении всей её истории. Роль транспорта, подчеркивает то обстоятельство, что одним из структурно-образующих элементов Киевской Руси был путь «из варяг в греки» – осевая транспортная система нашей страны в раннефеодальную эпоху. Позднее, именно транспортная проблема, подвинула Ивана IV и Петра I вести войны за обладание побережьем незамерзающего Балтийского моря, а [позднее], при Екатерине II Россия вела войны с Турцией за обладание побережьем Черного моря. Важнейшую роль для экономики России играло сооружение Сибирского тракта (и проложенная позднее по югу Сибири Транссибирская железнодорожная магистраль). Военно-грузинская дорога, Закаспийская и Туркестано-Сибирская железнодорожные магистрали также решали координальные экономические и политические задачи. Приводимый нами перечень не является случайным, равно как он же, является неполным. Необходимо дополнить характеристику транспортной системы России следующими важнейшими конструкциями: во-первых, – это река Волга, которая, начиная с XIV в. играла всё большую роль в транспортной системе страны; после покорения в XVI в. Казанского и Астраханского ханств Волга стала внутренней рекой России и началось её интенсивное хозяйственное освоение. Вторым по значению был транспортный путь, соединяющий Москву с низовьями Дона и Киевом. Эти два тракта, которые условно можно назвать Донским и Днепровским сыграли очень важную роль не только в крымских войнах России, но и в освоении угольных месторождений Донбасса и железорудных – Кривого Рога – в XIX в. Третьим, следует назвать, Московско-Петербургский тракт, связавший две столицы империи, а если смотреть на вопрос шире, то мы увидим, что по данному тракту, осуществляется подвоз хлеба, металла и угля в северную столицу. Дополняла данную систему, Мурманская железная дорога, соединившая Петербург с незамерзающим портом Мурманск. Четвертой осью, следует назвать Варшавский тракт, связавший Москву (а через Москву Поволжье и Урал) с государствами Центральной Европы. Следующей по значению мы можем назвать Уральско-Западносибирскую транспортную систему, которая включала дорогу на Екатеринбург, южно-уральский тракт, дороги на Тобольск и Томск. Освоение данного обширного региона, связано с деятельностью купцов Строгановых, а затем и с преобразованиями Петра Великого, создавшего условия для развития уральской металлургии. Данная транспортная система, выполняла двудединую задачу: 1) центральные регионы России соединялись через уральскую транспортную систему с Сибирью; 2) Южный Урал через степи Казахстана соединялся с транспортными системами государств средней Азии, роль которых, в качестве поставщиков хлопка, особенно выросла для России во второй половине XIX в. Впоследствии эта система последовательно развивалась и нашла своё законченное выражение в Великом сибирском пути, достигшем берегов Тихого океана. В заключении, хотелось бы остановиться, на двух транспортных системах юга – Каспийско-закавказской и Среднеазиатской. И хотя сегодня данные транспортные системы находятся [частично] за границей

России мы считаем необходимым упомянуть о них, поскольку в XIX–XX в. они сыграли исключительно важную экономическую и политическую роль в жизни страны. Исторически сложилось так, что присоединение Закавказья к России осуществлялось «каспийским» путем. Достаточно вспомнить персидский поход Петра I, присоединение Дагестана и княжеств Азербайджана. Движение по черноморскому побережью было сопряжено с сопротивлением Турции (страны, более могущественной в военном отношении, чем Персия) и заняло весь XIX в. Роль «каспийского» пути многократно возросла, когда для промышленности и транспорта сформировалась устойчивая потребность в керосине, а затем в минеральных маслах и бензине. Известные еще с древности нефтеносные источники Баку стали интенсивно разрабатываться и потребность в надежном пути сообщения, соединившем Бакинский нефтяной район с Поволжьем, а через него, и с Центральной Россией многократно возросла. Большую роль, сыграли экономические потребности страны, и в развитие транспортной системы Средней Азии. Данная система включает Закаспийскую магистраль, Ташкентский транспортный узел, Туркестано-Сибирскую магистраль. Первоначально среднеазиатская транспортная система была «развернута лицом» к Баку, к его нефтепромыслам. Однако затем, экономический подъем региона, в первую очередь Узбекистана и Казахстана, потребовал соединения транспортной сети региона – Ташкента, Алма-Аты, Ашхабада – с предприятиями Западной Сибири, с Транссибирской магистралью. Для установления прямой связи промышленных предприятий Средней Азии с предприятиями Западной Сибири и Урала – была сооружена Туркестано-Сибирская железнодорожная магистраль.

В целом, созданная транспортная система отвечает потребностям современной российской экономики, однако для ее перспективного развития необходимо создание новых путей сообщения в восточных районах страны. Вполне обеспечены транспортными путями районы, расположенные западнее р. Волги, южный и центральный Урал, район Кузбасса. Иные районы нуждаются в развитии транспортной сети.

Если последовательно продвигаться на восток страны, то следует подчеркнуть, что Заволжье недостаточно обеспечено железнодорожными и шоссейными магистралями. Так, в частности, необходимо сооружение магистралей, улучшающих связь между Пермским краем и республикой Башкортостан, что требует строительства магистрали, которая дала бы кратчайший выход в Оренбургскую область и в Западный Казахстан. Организация дублирующего движения грузов по восточному побережью р. Волги, позволит, в целом, разгрузить магистрали западного берега реки. В интенсификации нуждается и деятельность речного транспорта, однако, перед внутренним водным транспортом стоит ряд сложных проблем:

- основной проблемой водного транспорта является отсутствие инвестиций, необходимых для строительства новых судов, внедрения новой погрузочно-разгрузочной техники, ремонта гидротехнических сооружений, углубления и поддержания глубин, необходимых для использования судов «река-море», поддержания объектов инфраструктуры;
- сложно осуществляется кредитование под строительство судов, а также под строительство новых портов;
- программа возрождения торгового флота затруднена из-за недостаточного финансирования, судоходные компании должны иметь средства для своего развития. А это требует изменения налоговой политики государства.

На первый взгляд, уральский регион, полностью обеспечен транспортной сетью [железных, автомобильных дорог, трубопроводами], однако, если посмотреть на транспортную проблему шире, то следует признать, что необходимо далее развивать сеть трансуральских магистралей, которые свяжут север, северо-запад России через северный фас Центрального Урала с Сибирью и создадут альтернативу Транссибирской магистрали Челябинск–Владивосток. Параллельно с данной магистралью необходимо осуществить строительство шоссейных дорог в регионе. Необходимо также начать проектирование Североуральской железнодорожной магистрали, которая с одной стороны свяжет Екатеринбург и Пермский край с Архангельском, а с другой стороны [восточным фасом] с портами Западной Сибири и с Норильском. Уральский регион, должен иметь транспортный выход к Северному Ледовитому океану, без этого транспортного коридора интенсивное освоение побережья [п-овов Ямал, Гыданский, Таймыр] и океанского шельфа крайне затруднено.

Рассмотрим далее развитие транспорта в сибирском регионе, если выделить основные перспективы развития транспортной сети в Сибири, то назовем следующие:

- необходимо создать трассу-дублер транссибирской магистрали полностью проходящий по территории России;

- организовать прокладку Урало-Сибирской магистрали, которая свяжет европейский север России, Пермский край с Сибирью;
- следует начать проектирование осевой Среднесибирской магистрали в общем направлении Красноярск–Норильск;
- развивать железнодорожное и шоссейное строительство в центральной полосе Сибири и в Заполярье;
- расширить возможности судоходства по Енисею, Ангаре и Лене, в том числе путем создания ледокольного флота на реках Сибири;
- развивать морское судоходство в морях омывающих побережье Сибири, на основе широкого внедрения атомных ледоколов, сделать его круглогодичным, в перспективе роль Северного морского пути только возрастет и на его основе можно создать морской транспортный коридор «Европа–Восточная Азия», т. к. транспортировка груза из Европы в Японию ниже по себестоимости на 40 %, чем путь через Суэцкий канал, а экономия по срокам составляет 15 суток. Вот те основные проблемы, которые необходимо решить для развития транспорта в этом суровом северном регионе.

Рассмотрим далее перспективы транспортного освоения Дальнего Востока. Дальний Восток – это обширный регион, простирающийся от Чукотки и Якутии до Южного Приморья. Для его дальнейшего промышленного освоения необходима прокладка новых путей сообщения, к числу основных направлений освоения мы относим:

- дальнейшее транспортное «освоение» Якутии, развитие сети железных и шоссейных дорог в регионе;
- прокладка железной дороги Якутск–Магадан, что позволит наладить связь промышленных предприятий республики с морем, а в перспективе позволит установить устойчивую связь с предприятиями Кореи и Китая;
- транспортное освоение севера хабаровского края, в том числе прокладка железнодорожной магистрали Хабаровск–Николаевск-на-Амуре–Магадан;
- транспортное освоение Чукотки и Камчатки путем прокладки новых шоссейных дорог, а в перспективе и железнодорожных магистралей;
- развитие каботажного судоходства в морях омывающих Дальний Восток.

В регионе очень велика [а в перспективе еще более возрастет] роль морского транспорта, в связи с этим нам хотелось бы выделить те основные проблемы, которые стоят перед морским флотом России:

- системная торговая специализация торговых портов в пределах морских бассейнов, рационализация перевалки грузов на железнодорожный и автомобильный транспорт;
- развитие морских терминалов по перевалке экспортных грузов, нефти и нефтепродуктов, химических грузов, угля, контейнеров;
- модернизация портов Северо-запада и Дальнего Востока, обеспечивающих работу международных транспортных коридоров, переориентация международных транспортных потоков, обрабатываемых в портах сопредельных государств на порты России;
- повышение конкурентоспособности российских судоходных компаний;
- создание финансово-правовых условий для регистрации и работы флота под российским флагом;
- совершенствование законодательной базы, упорядочивание экономических взаимоотношений в портах.

Подведем общие итоги перспективам развития транспортной системы России.

1) после 1990 г., сократилась номенклатура, интенсивно используемых видов транспорта, возросла доля железнодорожного транспорта и, заметно, снизилась доля внутреннего водного и морского видов транспорта, что негативно сказалось на общих издержках при реализации продукции;

2) после 1980 г., практически, приостановился ввод в действие новых железнодорожных магистралей, это увеличило интенсивность использования уже имеющихся и привело к ускоренному износу имеющихся магистралей, необходимо развивать электрификацию железных дорог России, особенно на участках с протяженными подъемами, а также расширить железнодорожное строительство в районах восточнее р. Волги, организовать сквозное движение по Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, вести работы по созданию транспортного коридора «Западная Европа–Восточная Азия»; продолжить транспортное освоение Дальнего Востока, в частности, вести железнодорожное строительство на севере Хабаровского края, в Магаданской области и на юге Якутии.

3) после 1990г., глубокий кризис поразил водные виды транспорта: сократилась протяженность водных путей с гарантированной глубиной и число применяемых судов, снизился суммарный грузооборот как внутреннего водного, так и морского транспорта; необходимо уделить первоочередное внимание восстановлению водных видов транспорта, в том числе разместить заказы по производству судов типа «река-море», большегрузных барж, судов с укрепленным корпусом для работы в высоких широтах.

Реализация данных мероприятий, позволит вывести транспортную систему страны из кризиса, и явится, основанием для последующего ее развития. Развитие транспортной системы, необходимо осуществлять по следующим направлениям:

Во-первых, необходимо и далее развивать сеть железных дорог в северных и восточных районах страны – создать магистраль-дублер Транссиба в его западном секторе, ввести в действие Байкало-Амурскую магистраль, продолжить строительство железных дорог в Южной Якутии и на севере Хабаровского края.

Во-вторых, активизировать строительство автомобильных дорог, соответствующих европейским стандартам по направлениям: Санкт-Петербург – Москва – Ростов-на-Дону – Пятигорск; Екатеринбург – Поволжье – Москва – граница Белоруссии; Екатеринбург – Омск – Новосибирск.

В-третьих, активизировать дорожное строительство в регионах, сегодня 40 % сельских населенных пунктов не имеют связи с общей сетью путей сообщения.

В-четвертых, провести работы, по возрождению внутреннего водного транспорта, в том числе углубить фарватеры рек, где это необходимо, переоборудовать, или оборудовать, причальные сооружения, модернизировать речной флот страны. Реконструировать транспортные узлы с учетом перевала железнодорожных грузов на речной (морской) и автомобильный транспорт; учитывая перемещение центра деловой активности в Азию реконструировать и развивать порты Владивостока, Восточного, Николаевска, Петропавловска.

В-пятых, восстановить морское судоходство России, в том числе, восстановить портовое хозяйство страны, приобрести новые грузовые суда, в том числе для перевозки углеводородов (в том числе для перевозки сжиженного газа), контейнеровозы и лихтеровозы.

В-шестых, осуществить комплексную модернизацию воздушного транспорта, аэродромного хозяйства, повысить качество производимых ремонтных работ воздушных судов.

В-седьмых, развивать сеть нефте- и нефтепродуктопроводов, на Урале и в Азиатской части России.

В том случае если будет осуществлен комплекс данных мероприятий, то России удастся преодолеть имеющееся отставание в развитии транспортной системы.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Катин В. Д. Производительность и безопасность на транспорте / В. Д. Катин. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеанского гос. ун-та, 2014г.
2. Крыжановский Г. А. Моделирование транспортных процес сов / Г. А, Крыжановский. – СПб. : Санкт-Петербургский ун-т ГА, 2014 г.
3. Организационная эффективность строительства объектов транспорта и распределение углеводородного сырья. – Тюмень : Тюменский гос. нефтегазовый ун-т, 2014 г.
4. Томарева И. А. Конструктивные и технологические особенности строительства подводных трубопроводов. – Волгоград : Волг. ГАСУ, 2014 г.
5. Цветков К. Л. Развитие производительных сил России (проблемы и перспективы российской экономики) / К. Л. Цветков. – М. : Спутник+, 2013 г.
6. Экономика предприятий железнодорожного транспорта: планирование и организация производственно-хозяйственной деятельности. – М. : Перо, 2014 г.
7. Ярмолинский В. А. Методология создания платных автомобильных дорог Дальнего Востока / В. А. Ярмолинский. – Хабаровск : Тихоокеанский гос. ун-т, 2014 г.
8. Ярмолинский В. А. Регулирование водно-теплого режима автомобильных дорог Камчатского края / В. А. Ярмолинский. – Хабаровск : Тихоокеанский гос. ун-т, 2014 г.