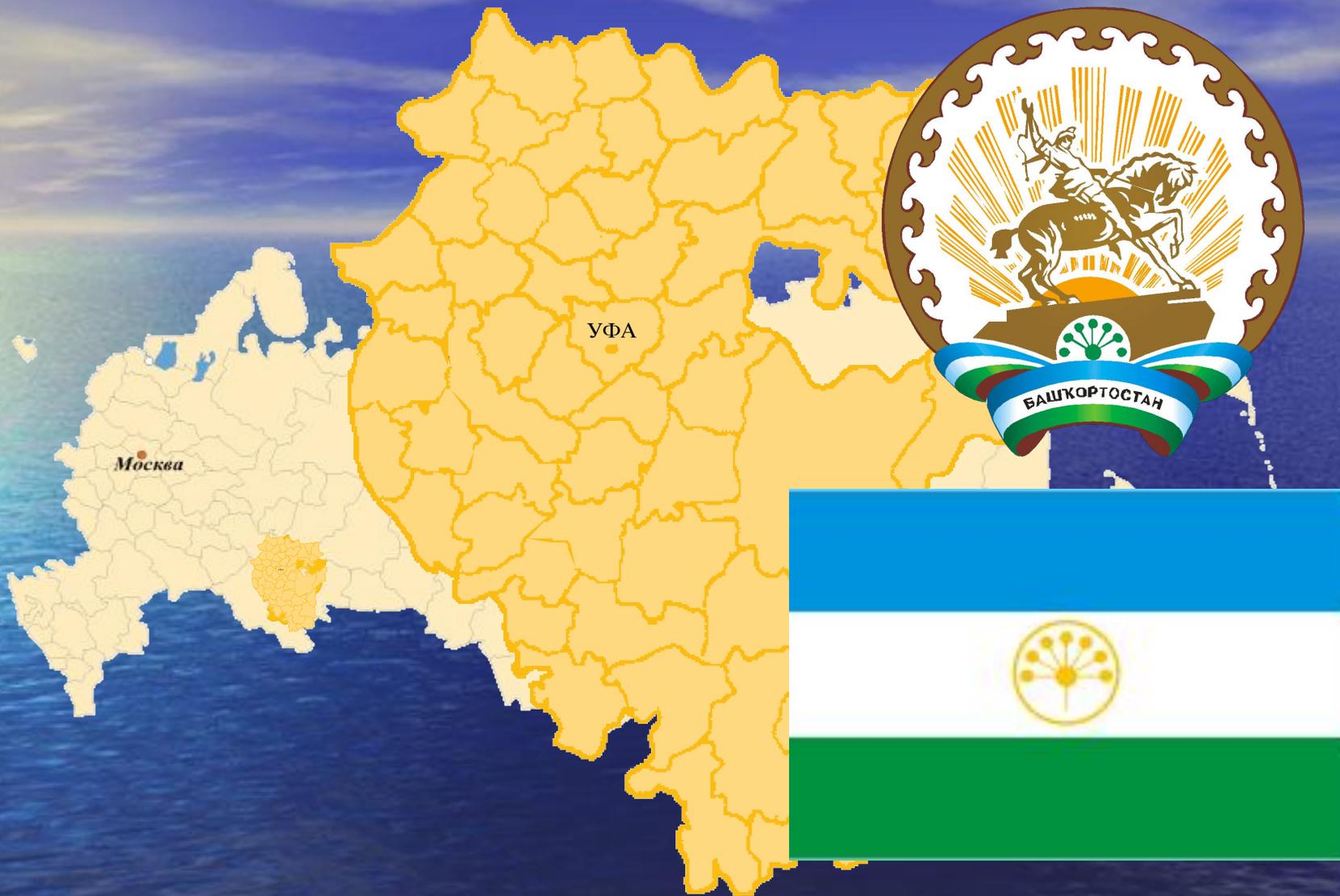




Презентация урока:
Транспортная система
Республики Башкортостан



Транспортная система – важнейший элемент общегосударственной и региональной инфраструктуры. Транспорт представляет материально-техническую основу функционирования хозяйства и территориального разделения труда. В транспортном комплексе трудится 4 млн человек, или 6% всех занятых в ХОЗ-ВЕ



Виды Транспорта

```
graph TD; A[Виды Транспорта] --- B[Автомобильный]; A --- C[Морской(Водный)]; A --- D[Трубопроводный]; B --- E[Ж/д]; B --- F[Авиационный]; C --- E; C --- F;
```

Автомобильный

Ж/д

Морской(Водный)

Авиационный

Трубопроводный

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт в республике получил развитие лишь в 20-е гг. прошедшего столетия, когда с конвейера завода АМО сошли первые отечественные грузовики.

Сегодня автопарк страны превышает 30 млн. машин (легковых-24 млн.). Главная трудно решаемая задача создания сети надежных автомобильных дорог. Общая протяженность дорог Республики Башкортостан более 25 тыс.км и занимает первое место среди субъектов федерации. На строительство и реконструкцию автомобильных дорог выделено 9,4 млрд за год.

Проект Салавата Юлаева



Автомобильные дороги представляют собой комплекс инженерных сооружений, предназначенных для обеспечения круглогодичного, непрерывного, удобного и безопасного движения автомобилей с расчетной нагрузкой и установленными скоростями в любое время года и в любых условиях погоды. В состав этого комплекса входят земляное полотно, дорожная одежда, мосты, трубы и др. искусственные сооружения, обустройство дорог и защитные дорожные сооружения, здания и сооружения дорожных и автотранспортных служб.

В 2006 году введено в эксплуатацию 240,3 км автомобильных дорог с твердым покрытием или 83% к 2006 году. Кроме того, заасфальтировано 76 км улиц сел и деревень республики, против 93 км в 2006 году. Введены в эксплуатацию 20 мостов протяженностью 1,1 тыс. пог. м, в 2003 году 23 моста протяженностью 1,4 тыс. пог. м. По итогам работы за 2006 год специализированными автотранспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями (физическими лицами) перевезено 24 млн. тонн грузов.



4 место

В производстве автобусов

Из всех дорог в башкирской столице, пожалуй, самые серьезные преобразования ждут трассу Уфа-Аэропорт. Ширина дороги с двух полос увеличится до трех, на самых сложных перекрестках по всей ее длине построят автомобильные развязки.

Вдоль трассы уже сносят старые «аварийные» тополя, склонившиеся над дорогой. Вместо них на газоны высадят сосны, ели, березы. Помимо этого, по краю дороги установят ограждение. Одним словом, через полтора года, к 450-летию добровольного присоединения Башкирии к России, трассу будет не узнать.



2 место

В производстве троллейбусов

Речной (водный) транспорт

Количество автомобилей у населения за 2006 год возросло на 8% и составило 200,1 тыс. единиц.

Обеспеченность населения собственными автомобилями на 1000 человек населения составила 200 единиц (в 2005 году – 152,9 единиц). Республика располагает развитой сетью **водного транспорта**.

Однако его доля в общереспубликанском объеме перевозимых грузов ежегодно снижается, так в 2005 году доля составляла 2,4%, в 2006 году – 1,5%.

Структура объема перевозимых **речным транспортом** грузов включает: 54,4% строительных материалов, 23,7% нефтепродуктов, менее 0,1% лесных грузов и угля и 21,8% прочих грузов. Водным транспортом ежегодно перевозится около 1 млн. тонн нефтепродуктов.

Трубопроводный транспорт

Трубопроводный транспорт сохраняет лидирующее положение в транспортном комплексе республики. Трубопроводные магистрали стальным кольцом объединяют все эксплуатируемые нефтедобывающие районы и нефтеперерабатывающие заводы Башкортостана, что дает возможность устойчиво формировать поток нефти на заводы республики и дальнейшую поставку ее, в центральную часть России и другие регионы. Трубопроводным транспортом выполняется 46% общего объема перевозок грузов и 77% грузооборота республики. Магистральными трубопроводами перекачано 86 млн. тонн газа (102,4% к 2005 году), 16 млн. тонн нефти (98,3%), 8 млн. тонн нефтепродуктов (100,5%). Общая протяженность трубопровода составляет **10 тыс км**



Каждые 8 тон от всей сырой нефти России из Башкортостана

Метро

Метро в Уфе появится не раньше 2010 года

- Сейчас из федеральной казны ежегодно Уфе выделяются средства, но только на проектирование метрополитена. В прошлом году на проектирование станций «Парковая», «Бульвар Мусы Гареева» и перехода между ними ушло 24,3 миллиона рублей. В этом году на чертежи и расчеты должно поступить еще около 29 миллионов рублей. Появится в Уфе своя подземка не раньше 2010 года. По планам первая ветка метро соединит северную и южную часть Уфы.
- На строительство четырех станций метро при нормальном финансировании, а это 1,2 млрд. руб. в год, уйдет около шести лет.



Ж/Д транспорт

Российский железнодорожный транспорт – это крупнейший производственно-экономический комплекс, не только оказывающий влияние на экономику страны, но и сам активно воспринимающий любые значимые социально-экономические изменения в обществе. 130-летняя история **Куйбышевской магистрали** – наглядный пример качественной работы большого и дружного коллектива единомышленников. На благо всего Государства и каждого гражданина Российской Федерации в отдельности.



Куйбышевская ж/д

Куйбышевская железная дорога - это одна из крупнейших магистралей страны. Она протянулась от Подмосковья до Уральских предгорий, связывая центр и запад Российской Федерации с крупными социально-экономическими регионами Урала, Сибири, Казахстана и Средней Азии. Со станций дороги ежедневно отправляется в путь более 100 тысяч пассажиров, производится погрузка свыше 180 тысяч тонн грузов. Ее стальные пути пролегают по территории трех республик и семи областей. На карте Куйбышевской дороги - Татарстан, Башкортостан, Мордовия, Рязанская, Пензенская, Тамбовская, Ульяновская, Самарская, Оренбургская и Челябинская области. Магистраль стала основой развития этих регионов, залогом экономического роста, фактором социального стабильности. Географическое положение дороги определяет её характерную особенность - сочетание больших транзитных грузопотоков со значительными местными перевозками. Дорога обслуживает крупнейшие автомобильные заводы - в Тольятти (АвтоВАЗ), Ульяновске, Елабуге, Набережных Челнах (КАМАЗ). Почти пятая часть отправляемых в стране нефтепродуктов и каждый третий автомобиль приходится на Куйбышевскую железную дорогу.

На Куйбышевской магистрали высокий объем пассажирских перевозок. Более чем со 170 вокзалов и остановочных пунктов Кбш ЖД - поездами дальнего следования и пригородного сообщения - отправляются миллионы пассажиров.

Сегодня Куйбышевская железная дорога представляет собой две почти параллельные линии, пролегающие с Запада на Восток: **Кустарёвка - Инза - Ульяновск и Ряжск - Самара**, которые на станции Чишмы соединяются, образуя двухпутную линию, заканчивающуюся у отрогов Уральских гор. Две другие линии дороги **Рузаевка - Пенза - Ртищево и Ульяновск - Сызрань - Саратов** проходят с Севера на Юг. В состав дороги входят пять отделений: Пензенское, Самарское, Башкирское (г. Уфа), Ульяновское, а так же представительство дороги в Республике Татарстан (г. Нижнекамск, Набережные Челны). **Общая протяженность путей Куйбышевской магистрали составляет 11502.5 км, в том числе главных 7234.8 км.**



Рыночные условия хозяйствования вызвали изменения в работе транспорта общего пользования. Объем пассажирооборота по транспорту общего пользования составил более 8 млрд. пассажиро-км или 114% к 2005 году. Значительные темпы роста отмечены на автобусных, железнодорожных и воздушных перевозках, исключение составляет городской электрический транспорт, что связано с демонтажем трамвайных линий в г.Уфе. Обладая развитой транспортной инфраструктурой, республика имеет достаточно протяженную в стране сеть автомобильных дорог общего пользования – 24,8 тыс. км, по плотности автотрасс регион занимает 5 место в Приволжском федеральном округе.

Авиационный транспорт



Быстрое развитие техники и потребности в высокоскоростных перевозках особо ценных грузов, почты и пассажиров привели к тому, что после Первой мировой войны стал быстро формироваться воздушный транспорт. Последующее развитие его происходило стремительными темпами.

Дальнейшее развитие авиационного транспорта также шло быстрыми темпами. К концу 90-х годов грузооборот достиг 293 млрд. т-км, в том числе в международном сообщении 189 млрд. т-км. Число пассажиров увеличилось до 2244 млн., включая 1252 млн. на международных линиях. Развитие авиационной техники в XX в. воплощалось прежде всего в совершенствовании двигателей и улучшении конструкции летательных аппаратов. Легкие и сравнительно более простые поршневые самолеты во второй половине столетия заменялись реактивными. В 60-х годах с ростом воздушных грузовых перевозок в эксплуатацию стали активно вводиться тяжелые грузовые летательные аппараты. Примерно в это же время увеличение пассажиропотоков стимулировало создание самолетов с большой вместимостью. Появились аэробусы.

В течение всего XX в., особенно его второй половины, возрастали скорости машин и дальность их полета. В последние годы на первый план вышла проблема топливной экономичности и защиты окружающей среды. При этом экологические требования включают и снижение шума.

Если судить по основным параметрам, внешне положение на воздушном транспорте было благополучным. В 1945 г. число пассажиров перевезенных воздушным транспортом составило 0,6 млн., в 1955 – 2,5 млн., в 1965 г. – уже 42,1 млн. Соответственно увеличивался пассажиро- и грузооборот автотранспорта.

Однако положение серьезно изменилось с распадом Советского Союза. Данные по России свидетельствуют, что пассажирооборот упал с 159,5 млрд. пасс.-км в 1990 г. до 53,4 млрд. в 1999 г., а грузооборот снизился с 2,6 млрд. до 2,3 млрд. т-км. Численность пассажиров составила 21,7 млн., а количество грузов – 540 тыс. т. Среди экономических причин трудностей, с которыми сталкивается российская авиация в рыночных условиях, особое место занимает низкая платежеспособность потенциальной отечественной клиентуры.

Многоцелевой вертолёт КА – 226 Г.Кумертау



