



Лекция 4 – Транспорт и связь



ТРАНСПОРТ

как отрасль материального производства, имеет специфику – он не создает новую продукцию, а лишь перемещает уже созданную другими отраслями, увеличивая тем самым его стоимость на величину транспортных издержек.

Виды транспорта для целей статистики:

Железнодорожный транспорт;

Автомобильный транспорт;

Городской электрический транспорт;

Водный транспорт;

Воздушный транспорт.



Протяженность сети путей сообщения – суммарная протяженность в километрах участков путей транспортного сообщения.

Перевезено грузов (объем перевозок грузов) – количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом.

Грузооборот транспорта – объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах (милях).

Вид сообщения – признак, представляющий характер участия подразделения транспортной сети в перевозках. Перевозки делятся на внутригородские, пригородные (местные), междугородные (дальние) и международные (заграничные), транзитные. На морском транспорте используется признак – вид плавания.

Перевезено пассажиров – число пассажиров, перевезенных за определенный период времени.

Пассажирооборот характеризует перевозку пассажиров с учетом расстояний, на которые перевезены пассажиры. Единицей измерения является пассажиро-километр. Определяется путем суммирования произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки; исчисляется отдельно по видам транспорта, сообщения и другим признакам.



ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

(на конец года; тысяч километров)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Железнодорожные пути общего пользования ¹⁾ , ²⁾	86	85	86	86	86	86
Автомобильные дороги – всего ²⁾	898	858	1004	1094	1439	1557
в том числе с твердым покрытием	752	724	786	841	1038	1094
Трамвайные пути ¹⁾	3,0	2,8	2,6	2,5	2,5	2,5
Троллейбусные линии ¹⁾	4,8	4,9	4,9	4,8	4,8	4,8
Пути метрополитена ¹⁾ , км	405	436	475	485	497	512
Магистральные трубопроводы	215	225	233	242	249	250
в том числе:						
газопроводы	152	160	168	171	175	175
нефтепроводы	48	50	49	51	55	55
нефтепродуктопроводы ³⁾	15	16	16	20	20	20
Внутренние водные судоходные пути ⁴⁾	85	102	101	101	101	102

¹⁾ Эксплуатационная длина.

²⁾ По данным ОАО «РЖД», ~~Восморокфлота~~

³⁾ С 2012 г. – включая протяженность улиц.

⁴⁾ С 2011 г. – включая протяженность магистральных нефтепродуктопроводов на территории иностранных государств.



ПРОИЗВОДСТВО ВВП ПО ВИДАМ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Виды экономической деятельности (16)	2014г.		2015г.	
	млрд. рублей	в % к итогоу	млрд. рублей	в % к итогоу
	Валовой внутренний продукт в рыночных ценах в том числе:	77893	100	80412,3
А Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	2709,7	4	3173,3	4,4
В Рыболовство, рыбоводство	138,7	0,2	192,5	0,3
С Добыча полезных ископаемых	6166,7	9,1	7065,6	9,8
D Обрабатывающие производства	9246,6	13,7	10238,4	14
Е Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	1959,5	2,9	2019,4	2,8
Ф Строительство	4419,3	6,5	4277,4	5,9
G Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	10897,5	16,1	11403,5	15,8
Н Гостиницы и рестораны	618,5	0,9	647,8	0,9
И Транспорт и связь	5034,6	7,4	5303,2	7,3
Ж Финансовая деятельность	3307,1	4,9	3164,7	4,4
К Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	11270,3	16,8	12376,5	17,1
Л Государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное страхование	5795,3	8,6	5914,6	8,2
М Образование	1861	2,8	1970,7	2,7
Н Здравоохранение и предоставление социальных услуг	2640,8	3,9	2935,9	4,1
О Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	1099,2	1,6	1190,3	1,6
Р Деятельность домашних хозяйств	436,1	0,6	496,9	0,7
Чистые налоги на продукты	10292,1		8041,6	



Отраслевая структура валовой добавленной стоимости по ФО, 2013

Вид экономической деятельности	А Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	В, Рыболовство, рыбное хозяйство	С, Добыча полезных ископаемых	Д, Обрабатывающие производство	Е, Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	Ф, Строительство	Г, Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспорта и бытовых	Н, Гостиницы и рестораны	И, Транспорт и связь	Ж, Финансовая деятельность	К, Операции с недвижимым имуществом	Л, Военная безопасность; социальное страхование	М, Образование	Н, Здравоохранение	О, Коммунальных, социальных и персональных услуги	
Российская Федерация	100	4,2	0,2	10,8	17,4	3,9	6,8	18,0	1,1	10,0	0,5	12,0	5,8	3,4	4,3	1,6
Центральный ФО	100	2,8	0,0	0,7	17,5	4,2	5,1	26,3	1,0	9,6	0,9	17,0	5,9	2,9	3,8	2,3
Северо-Западный ФО	100	2,0	0,7	7,1	19,9	4,1	7,4	15,3	1,1	12,1	0,3	13,3	5,9	3,7	5,3	1,8
Южный ФО	100	10,1	0,1	3,2	15,1	3,1	13,9	16,7	1,9	10,8	0,3	8,3	6,3	3,8	4,9	1,5
Северо-Кавказский ФО	100	13,8	0,1	0,8	8,6	3,5	11,0	20,5	3,6	7,2	0,2	4,3	11,7	6,4	6,7	1,6
Приволжский ФО	100	6,1	0,0	12,4	24,4	3,7	7,1	13,7	1,1	8,3	0,3	8,9	5,1	3,6	4,1	1,2
Уральский ФО	100	2,1	0,0	34,8	13,5	3,2	6,6	11,1	0,9	9,6	0,2	8,3	3,4	2,4	3,1	0,8
Сибирский ФО	100	5,7	0,0	12,5	19,1	4,1	5,7	12,0	0,9	11,4	0,3	10,2	7,1	4,5	5,1	1,4
Дальневосточный ФО	100	3,0	2,4	26,5	5,4	4,2	6,8	11,0	1,0	13,3	0,2	6,9	8,7	4,2	5,0	1,4



Доклад Министра транспорта РФ Максима Соколова в Государственной Думе РФ в рамках Правительственного часа «О состоянии транспортного комплекса и основных направлениях его развития», 2015 г.

Доля транспортного комплекса в ВВП страны превысила 5%.

Инвестиции в основной капитал составили почти 10% от общего объема инвестиций в экономику.

Количество работающих в отрасли составило более 5% от количества всех занятых в стране.

Экспорт транспортных услуг составил около 30% от общего объема, это выше показателей экспорта угля и удобрений, а также составляет около 70% от экспорта черных металлов и более 30% от экспорта природного газа.

Среднемесячная заработная плата работников крупных и средних предприятий в отрасли составила более 40 тыс. рублей, что почти на 1/4 выше средней зарплаты по стране.



ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

	2000	2005	2010	2011	2012	2013
	Перевезено грузов, млн. т					
Транспорт - всего	7907	9167	7750	8337	8519	8264
в том числе:						
железнодорожный	1047	1273	1312	1382	1421	1381
автомобильный	5878	6685	5236	5663	5842	5635
трубопроводный - всего	829	1048	1061	1131	1096	1095
в том числе:						
газопроводный	511	566	537	555	541	537
нефтепроводный	295	454	492	544	523	525
нефтепродуктопроводный	23	28	33	32	32	33
морской	35	26	37	34	18	17
внутренний водный	117	134	102	126	141	135
воздушный	0,8	0,8	1,1	1,2	1,2	1,2



ГРУЗОБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

	2000	2005	2010	2011	2012	2013
	Грузооборот, млрд. т•км					
Транспорт - всего	3638	4676	4752	4915	5056	5084
в том числе:						
железнодорожный	1373	1858	2011	2128	2222	2196
автомобильный	153	194	199	223	249	250
трубопроводный - всего	1916	2474	2382	2422	2453	2513
в том числе:						
газопроводный	1171	1317	1259	1302	1265	1289
нефтепроводный	718	1123	1084	1083	1152	1182
нефтепродуктопроводный	27	33	39	38	36	42
морской	122	60	100	78	45	40
внутренний водный	71	87	54	59	81	80
воздушный	2,5	2,8	4,7	5,0	5,1	5,0



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	2000	2005	2010	2011	2012	2013
	Перевезено пассажиров, млн. человек					
Транспорт - всего	44854	30128	22043	21891	21347	19590
в том числе:						
железнодорожный	1419	1339	947	993	1059	1080
автобусный (включая маршрутные такси)	23001	16374	13434	13305	12766	11552
легковые такси	16	6	8	5	6	4
трамвайный	7421	4123	2079	2004	1928	1629
троллейбусный	8759	4653	2206	2152	2051	1735
метрополитен	4186	3574	3294	3351	3446	3491
морской	1,1	1,3	1,5	1,3	1,1	0,5
внутренний водный	28	21	16	14	14	13
воздушный	23	37	59	66	76	86



ПАССАЖИРООБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	2000	2005	2010	2011	2012	2013
	Пассажирооборот, млрд. пассажиро-км					
Транспорт - всего	496,2	473,3	483,8	502,6	532,5	545,9
в том числе:						
железнодорожный	167,1	172,2	138,9	139,8	144,6	138,5
автобусный (включая маршрутные такси)	173,7	142,3	140,6	138,6	133,3	124,9
легковые такси	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трамвайный	25,1	13,5	6,7	6,4	6,3	5,3
троллейбусный	28,1	15,0	7,1	6,9	6,6	5,7
метрополитен	46,9	43,4	42,4	43,2	45,1	45,6
морской	0,1	0,09	0,06	0,05	0,04	0,04
внутренний водный	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6
воздушный	54,0	85,8	147,1	166,8	195,8	225,2



СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ПАССАЖИРООБОРОТА ПО ВИДАМ СООБЩЕНИЯ в 2013г.

(в процентах к итогу)

	Перевозки пассажиров				Пассажирооборот			
	между- народ- ное	между- город- ное	приго- родное	внутри- город- ское	между- народ- ное	между- город- ное	приго- родное	внутри- город- ское
Виды транспорта	100	100	100	100	100	100	100	100
в том числе:								
железнодорожный ¹⁾	0,2	50,0	52,5	-	0,1	55,2	70,0	-
автобусный (включая мар- шрутные такси)	1,7	31,2	47,3	39,8	0,1	4,0	29,8	30,3
внутренний водный ²⁾	1,0	0,4	0,2	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1
воздушный	97,1	18,4	-	-	99,8	40,6	-	-
трамвайный	-	-	-	14,3	-	-	-	6,5
троллейбусный	-	-	-	15,2	-	-	-	7,0
метрополитен	-	-	-	30,7	-	-	-	56,1

¹⁾ Для междугородного сообщения – дальнейшее сообщение, включая международное; для пригородного сообщения – включая внутригородское сообщение.

²⁾ Для междугородного сообщения – транзитные и местные маршруты.



ИНВЕСТИЦИИ ПО ОСНОВНЫМ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ

	Инвестиции в основной капитал (в фактически действовавших ценах). млрд. руб.				Инвестиции, поступившие от иностраных инвесторов, млн. долл. США			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Транспорт – всего	1471,0	2048,3	2063,6	1987,9	1725,0	1027,1	1241,5	1746,0
из него по видам деятельности:								
железнодорожный транспорт	364,6	403,1	443,4	411,7	12,3	113,1	39,7	5,8
автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	12,3	18,9	16,2	24,4	0,3	0,4	0,5	0,7
городской электрический транспорт	56,4	80,5	111,6	218,5	-	-	-	-
автомобильный грузовой транспорт	10,5	19,3	25,1	28,1	15,8	26,8	24,1	41,1
транспортирование по трубопроводам	624,5	949,9	836,2	636,1	1028,3	31,6	36,1	29,1
морской транспорт	4,6	13,3	3,4	6,2	53,3	3,7	3,1	20,0
внутренний водный транспорт	2,7	12,3	9,1	4,5	6,2	7,6	7,5	16,3
воздушный и космический транспорт	18,9	17,8	26,4	30,5	250,7	368,7	413,7	446,3
Связь	209,8	304,3	337,5	284,6	4698,2	4735,5	2823,3	2907,9

Транспорт являясь одной из наиболее фондоемких отраслей хозяйства, требует для своего развития крупных долгосрочных инвестиций.



ВЗАИМОСВЯЗИ ТРАНСПОРТА И ПРОИЗВОДСТВА

Транспорта практически полностью определяется собственно системой производства страны, в связи с чем корреляционная зависимость объема перевозок от размеров производства отличается высокой теснотой связи.

Выделяют три стадии взаимосвязи транспорта и производства:

- 1) Производство и транспорт находится в непосредственном единстве, между ними нельзя было провести разграничительную черту (СССР);
- 2) Сформированы самостоятельные системы – современный этап для транспортной системы РФ, функционирующие и развивающиеся достаточно автономно. При этом транспорт выделился в самостоятельную народнохозяйственную отрасль со сложившейся устойчивой внутренней структурой, собственными критериями – максимизация пропускной способности транспортных магистралей – и показателями работы – учёт транспортных расходов и проделанной работы (в тонно-километрах).
- 3) Объединение в производственно-транспортную систему для минимизации потерь при взаимодействии. Транспорт рассматривается как активный элемент взаимодействия, при котором он не только организует перевозки с учётом изменяющихся потребностей производства, но и само производство активно упорядочивает связи и формирует свои программы развития, исходя из возможностей и потребностей транспорта.



Байкало-Амурская магистраль (БАМ)



Только при развитии транспортной инфраструктуры раскрывается потенциал территорий.

Видео: Все начинается с дороги 1979г. (0:00-4:30)



Байкало-Амурская магистраль





Развитие транспортной инфраструктуры страны занимается Министерство транспорта Российской Федерации.

Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке госполитики в сфере:

- **Гражданской авиации**, использования воздушного пространства,
- **морского**,
- **внутреннего водного**,
- **железнодорожного**,
- **автомобильного**,
- **городского электрического и промышленного транспорта**,
- **дорожного хозяйства**,
- **обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений**,
- **обеспечения транспортной безопасности**,
- **регистрации прав на воздушные суда**, и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автодорогах.



РУКОВОДСТВО СОКОЛОВ Максим Юрьевич

Министр транспорта
Российской Федерации



*Видео: Максим Соколов
о будущем российской
транспортной сферы
(0:00-2:30, 4:00-11:00)*

СТРУКТУРА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДЕПАРТАМЕНТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ
ДЕПАРТАМЕНТ

ДЕПАРТАМЕНТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

ДЕПАРТАМЕНТ ПРАВОВОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ И
ЗАКОНОПРОЕКТНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ДЕПАРТАМЕНТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ
АВТОМОБИЛЬНОГО И
ГОРОДСКОГО
ПАССАЖИРСКОГО
ТРАНСПОРТА

ДЕПАРТАМЕНТ ЭКОНОМИКИ И
ФИНАНСОВ

ДЕПАРТАМЕНТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА

ДЕПАРТАМЕНТ
ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ И
СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

ДЕПАРТАМЕНТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

ДЕПАРТАМЕНТ
ИМУЩЕСТВЕННЫХ
ОТНОШЕНИЙ И
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
ПЛАНИРОВАНИЯ

ДЕПАРТАМЕНТ ПРОГРАММ
РАЗВИТИЯ

ДЕПАРТАМЕНТ
МЕЖДУНАРОДНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ



Функция транспорта в таком взаимодействии заключается не только в полном обеспечении потребностей производства в перевозках, но и в качественном и своевременном транспортном обслуживании поставщиков и потребителей с колеблющимися ритмами работы, т. е. с учетом постоянно изменяющихся и в перспективе в условиях рыночной экономики часто неопределенных потребностей производства в транспортных услугах.

Таким образом, гибкость, эластичность транспорта, возможность работать в разных, в том числе вероятностных, режимах, реализовывать «пиковые» потребности в перевозках — вот те требования, которые предъявляются современным транспортным системам.

Перечисленные выше особенности транспортной системы страны ставят целый ряд проблем его территориальной организации. Важную роль в их решении призвано сыграть изучение территориальной организации транспортных систем, особенностей и закономерностей становления и развития территориальных транспортных структур и формируемой ими системы транспортно-географических отношений в их взаимодействии с другими территориальными социально-экономическими системами.



Базовый (консервативный) вариант развития транспортной системы:

1. реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе;
2. продолжение диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов, в том числе в Китай, и создание соответствующей инфраструктуры. Предусматривается реализация II этапа строительства трубопроводной системы "Восточная Сибирь - Тихий океан" и завершение строительства нефтепровода "Балтийская транспортная система-2", что позволит оптимизировать экспортные поставки нефти за счет разгрузки менее эффективных направлений и снизить транзитные риски;
3. развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан (с учетом возможности присоединения других государств), а также с другими государствами;
4. увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;
5. увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья, а также продукции машиностроения в связи с наращиванием инновационной активности в энергетике, в топливных и сырьевых отраслях и сопряженных с ними машиностроительных производствах.



Региональные аспекты развития транспортной системы:

сосредоточение транспортных систем наряду со столичными агломерациями также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. При этом важнейшее значение будет иметь "инфраструктурный эффект" формирования агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов.

На востоке страны такой сценарий даст импульс развитию гг. Томска, Новосибирска, Красноярска и Иркутска, имеющих значительный объем накопленного инновационного потенциала.

созданием сети конкурентоспособных инновационных кластеров, новых региональных центров экономического развития в Поволжье, на Дальнем Востоке и юге России, преодолением отставания депрессивных регионов, развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье, Алтае, Байкале, Камчатке и в районах Севера.

развитие Северного морского пути, прежде всего для осуществления коммерческих перевозок, с созданием соответствующей инфраструктуры в Арктическом бассейне.

развитие пассажирского транспорта общего пользования. Прежде всего это относится к развитию скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок, авиаперевозок, главным образом региональных, городского и пригородного транспорта, в том числе его скоростных видов.