



Водный и воздушный транспорт

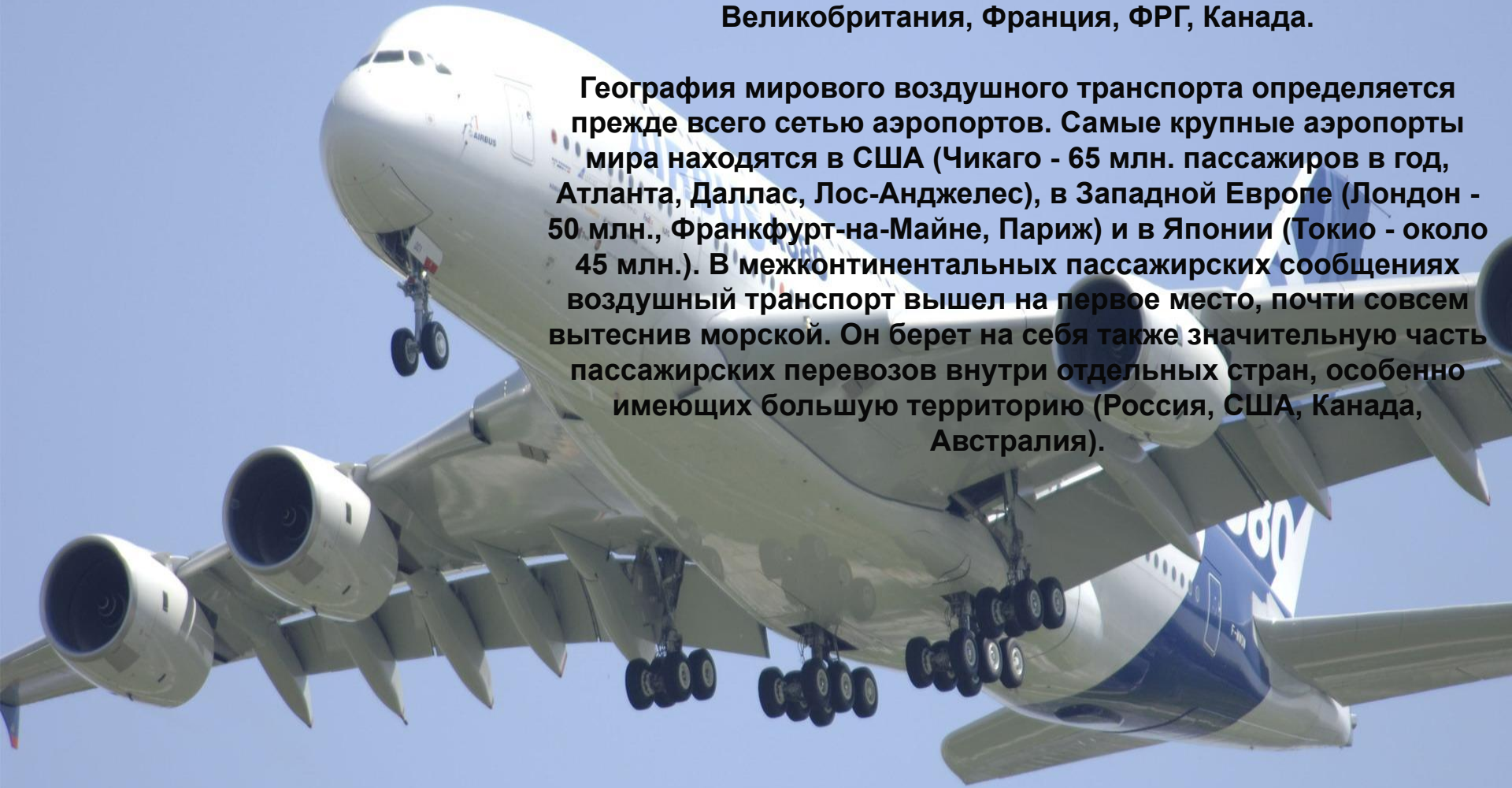


Транспорт — одна из важнейших отраслей хозяйства. Он обеспечивает производственные связи промышленности и сельского хозяйства, осуществляет перевозки грузов и пассажиров, является основой географического развития труда. Обмен и структура транспортных перевозок, как правило, отражают уровень и структуру экономики, а география транспортной сети и грузопотоков — размещение производительных сил.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

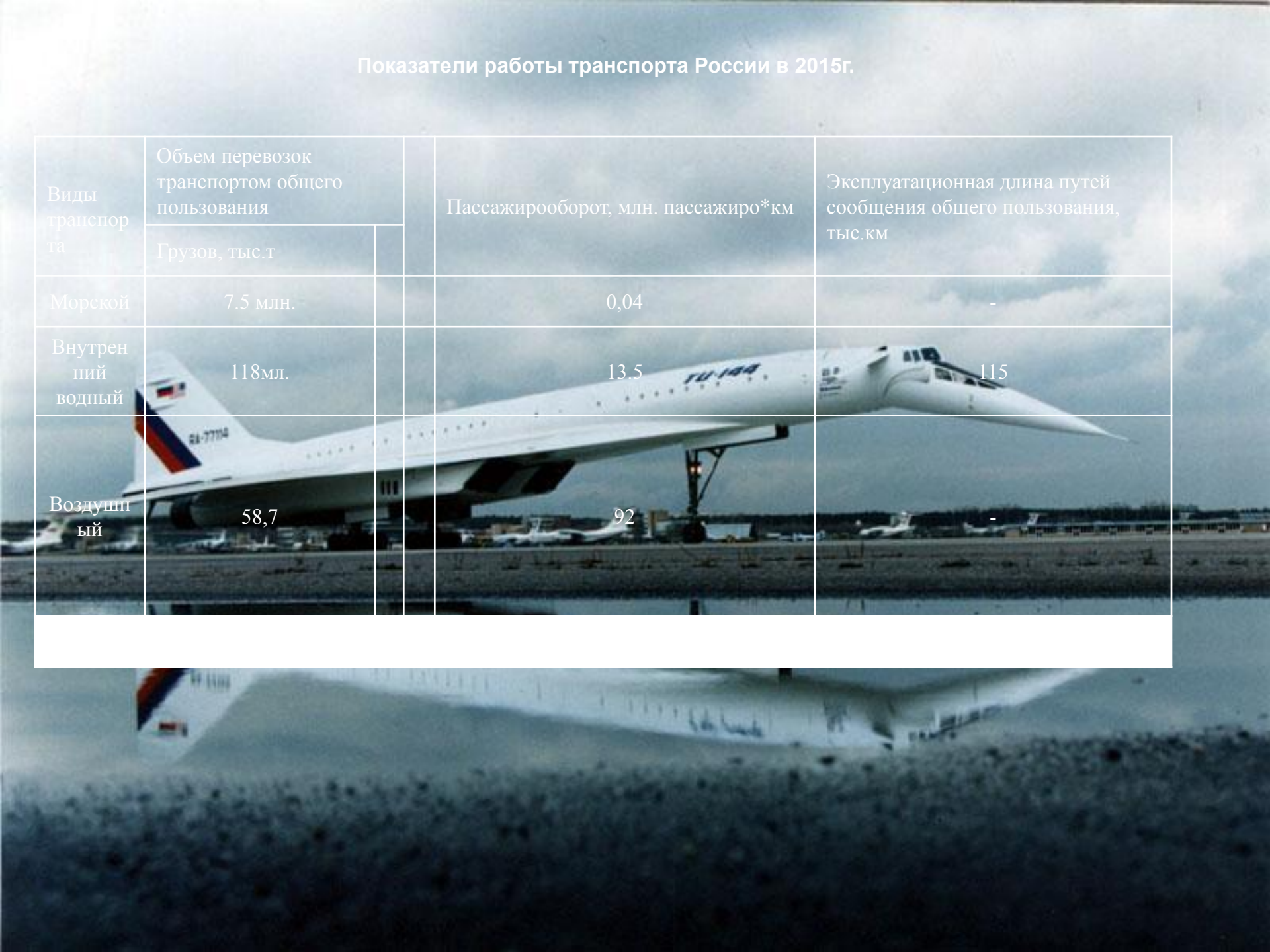
Воздушный транспорт. Это самый молодой и динамичный вид транспорта. По масштабам развития этого вида транспорта в мире особенно выделяются США, Россия, Япония, Великобритания, Франция, ФРГ, Канада.

География мирового воздушного транспорта определяется прежде всего сетью аэропортов. Самые крупные аэропорты мира находятся в США (Чикаго - 65 млн. пассажиров в год, Атланта, Даллас, Лос-Анджелес), в Западной Европе (Лондон - 50 млн., Франкфурт-на-Майне, Париж) и в Японии (Токио - около 45 млн.). В межконтинентальных пассажирских сообщениях воздушный транспорт вышел на первое место, почти совсем вытеснив морской. Он берет на себя также значительную часть пассажирских перевозок внутри отдельных стран, особенно имеющих большую территорию (Россия, США, Канада, Австралия).



Показатели работы транспорта России в 2015г.

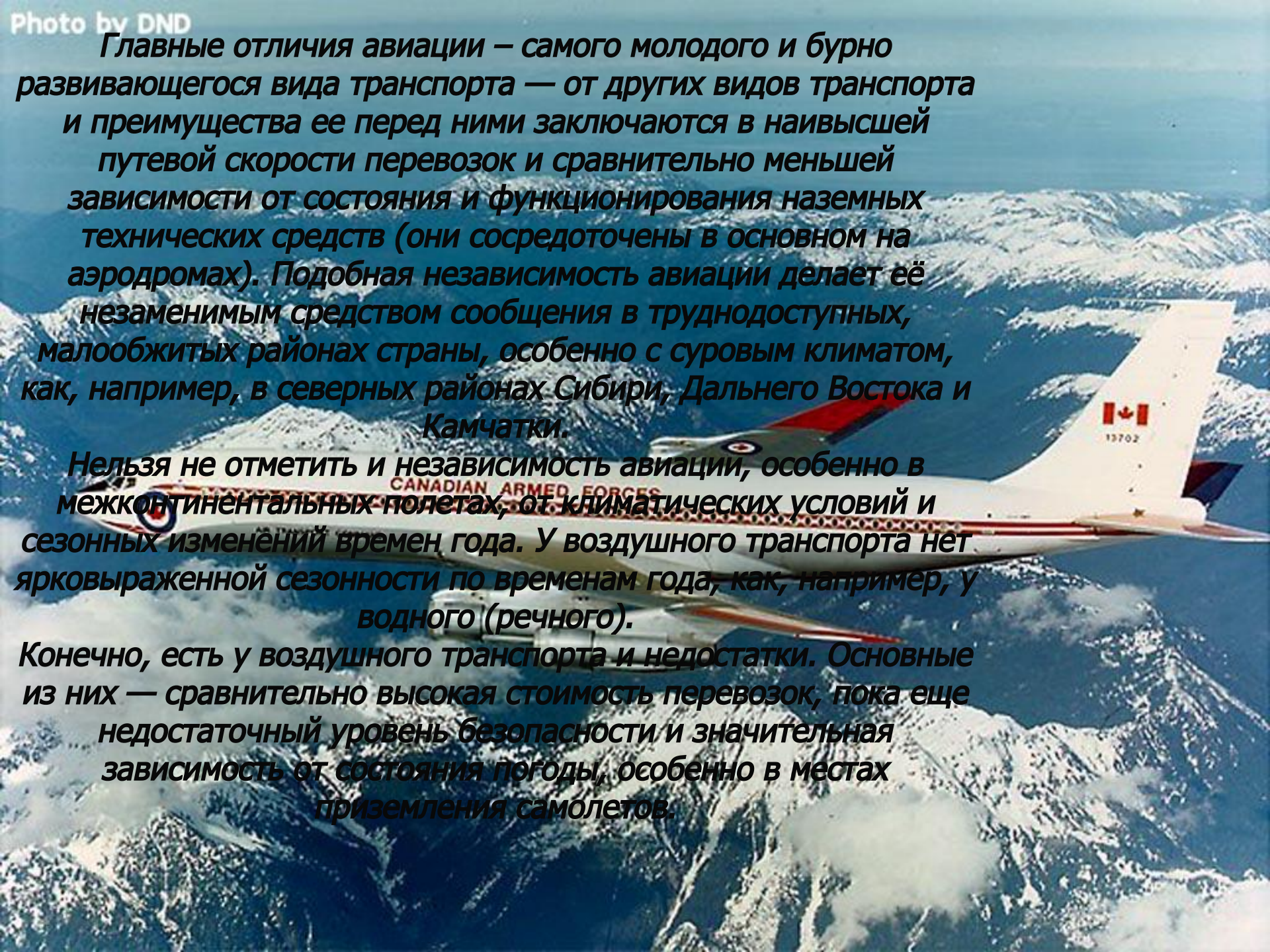
Виды транспорта	Объем перевозок транспортом общего пользования		Пассажирооборот, млн. пассажиро*км	Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования, тыс.км
	Грузов, тыс.т			
Морской	7.5 млн.		0,04	-
Внутренний водный	118мл.		13.5	115
Воздушный	58,7		92	-



Главные отличия авиации – самого молодого и бурно развивающегося вида транспорта — от других видов транспорта и преимущества ее перед ними заключаются в наивысшей путевой скорости перевозок и сравнительно меньшей зависимости от состояния и функционирования наземных технических средств (они сосредоточены в основном на аэродромах). Подобная независимость авиации делает её незаменимым средством сообщения в труднодоступных, малообжитых районах страны, особенно с суровым климатом, как, например, в северных районах Сибири, Дальнего Востока и Камчатки.

Нельзя не отметить и независимость авиации, особенно в межконтинентальных полетах, от климатических условий и сезонных изменений времен года. У воздушного транспорта нет ярковыраженной сезонности по временам года, как, например, у водного (речного).

Конечно, есть у воздушного транспорта и недостатки. Основные из них — сравнительно высокая стоимость перевозок, пока еще недостаточный уровень безопасности и значительная зависимость от состояния погоды, особенно в местах приземления самолетов.



В условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятий, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

В первую очередь требуют решения вопросы увеличения инвестиций в эту отрасль, привлечение иностранного капитала, налаживания работы поставщиков транспортного комплекса — транспортного машиностроения, электротехнической и электронной промышленности, приборостроения, стройиндустрии и др. В самом транспортном комплексе необходимо более тесная координация работы всех видов транспорта между собой и с отраслями народного хозяйства. Одной из основных задач является восстановление транспортно-экономических связей со странами ближнего зарубежья, так как транспортный комплекс СССР формировался как единое целое, и обособленное функционирование его отдельных частей привело к деградации транспортного хозяйства не только России, но всех бывших республик СССР. Остро стоят проблемы транспортного обеспечения сельских населенных пунктов, пассажирских перевозок в крупных городах, снижения отрицательного влияния транспорта на природную среду и человека.

Морской транспорт имеет важное значение в транспортной системе России: он стоит на третьем месте по грузообороту после железнодорожного и трубопроводного транспорта.

Морские границы Российской Федерации протянулись на 47тыс.км и более чем в 2 раза превышают по длине сухопутные.

На долю морского транспорта приходится около 12 % грузооборота.

По многим технико-экономическим показателям морской транспорт превосходит другие: самая большая единичная грузоподъемность, практически неограниченная пропускная способность морских путей, сравнительно малые удельные капитальные вложения, небольшие затраты энергии на перевозку 1 т. груза. Однако его зависимость от физико-географических и навигационных условий, необходимость

создания на морских побережьях сложного портового хозяйства ограничивают сферу его применения. В составе морского флота наряду с универсальными значительную долю составляют

специализированные сухогрузные и лесовозы рефрижераторные, железнодорожные паромы и др. Контейнерные морские перевозки позволили создать единый транспортный цикл — “от двери к двери”.

Суда типа “РО-РО” (роклеры) позволяют осуществлять погрузку и выгрузку через носовые и кормовые ворота горизонтальным способом. Специальные морские суда берут на борт мелкосидящие баржи - лихтеры и спускают на воду собственными средствами в устьях рек или на рейдах затем их отбуксировывают к месту назначения актерами.

Внутренний водный транспорт относится к одному из древнейших видов транспорта. Судоходные водные пути РФ в настоящее время имеют протяженность 115 тыс. км и являются важнейшей частью транспортной инфраструктуры государства. По внутренним водным путям осуществляются перевозки на всей территории РФ. Особенно существенно их значение при доставке грузов в районы Севера, Сибири и Дальнего Востока. Речной транспорт располагает большой и хорошо разветвленной сетью путей и озер. Россия располагает уникальными внутренними водными путями, протяженность которых составляет около 100 тыс. км. Но в последнее время доля речного транспорта в грузообороте сокращается, так как он не выдерживает конкуренции с другими видами магистрального транспорта, и прежде всего с железнодорожным транспортом, сфера применения которого в сравнении с речным транспортом практически идентична.

В отличие от других видов транспорта морскими судами перевозят главным образом экспортно-импортные грузы (46 % экспортных и 70% импортных). Внешние перевозки грузов преобладают. Внутренние перевозки большого значения не имеют, за исключением побережья Тихого и Северного Ледовитого океанов. Во внутренних морских транспонировках преобладает малый каботаж, или плавание вдоль берегов в пределах одного или двух смежных морских бассейнов. Большой каботаж имеет меньшее значение.



Заключение

Статистические данные в моей работе, ярко свидетельствуют о том, что вся транспортная система РФ охвачена кризисом. Перед ней стоит ряд проблем, выход из которых зависит как от самого комплекса так и государственной политики по отношению к каждому виду транспорта и транспортной системе в целом. Рыночные отношения, внедрившиеся в транспортную систему, заставляют изменить взгляды на цель, задачи, приоритеты и механизм управления путями сообщения России, то есть рассматривать транспортную систему с геополитических, научно-технических, организационно-управленческих и национальных позиций. Должна быть разработана государственная программа возрождения транспортной системы и всей ее инфраструктуры: машиностроения, ремонтной базы, научно-исследовательских институтов, проектно-конструкторских бюро, высших и средних специальных учебных заведений.

КОНЕЦ