**НЕГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ**

**ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**СМОЛЕНСКИЙ ГУММАНИТАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**Аналитическая записка**

по предмету «Экономический анализ»

на тему:

**«Характеристика транспортных услуг на современном этапе»**

Выполнил: студент группы №45

ФКТ и Э

специальности «Налоги и налогообложение»

Кузьмин А. Ю.

Проверила: Моргун Т. Н.

Сдано:

Смоленск

2007 г.

Содержание

Введение

Основная часть

1. Характеристика транспортного комплекса России

2. Характеристика железнодорожного транспорта РФ за период 1999-2003г.

3. Характеристика железнодорожного транспорта Смоленской области

Заключение

Список литературы

Приложение

Введение

Транспорт — особая сфера материального производства и само­стоятельная отрасль народного хозяйства. С его помощью осущест­вляются связи внутри отраслей и между различными отраслями, внутри экономических районов и между ними, формируются меж­государственные связи. Транспорт — необходимое условие и мате­риальная основа территориального разделения труда. Влияние транспорта на развитие экономики проявляется в виде транспортных издержек, без учета которых нельзя обеспечить эф­фективное размещение производства. Транспортные затраты уве­личивают стоимость транспортируемой продукции. Наличие развитой транспортной системы обеспечивает необходимый оборот товаров и ресурсов, как между предприятиями, так и движение товаров, работ, услуг от поставщиков к потребителям. Транспорт так же является необходимой составляющей жизни каждого человека. Таким образом, экономическая и социальная значимость транспорта очень велико.

Целью данной работы является анализ транспортной инфраструктуры на макро и мезо уровне, более детальное рассмотрение функционирования железнодорожного транспорта как по России в целом, так и по Смоленской области. Задача состоит в анализе показателей транспортного комплекса за периоды 1999-2003 г.г., их динамики, структуры и темпов их роста.

Объектом исследований послужит транспортный комплекс России.

В основу работы положены статистические и аналитические данные за 1999-2003 г.г., публикуемые в периодических изданиях и учебных пособиях для Вузов. Основу будут составлять статистические показатели и выводы, сделанные автором, а так же мнение ученых, изучающих данную тему.

В начале работы будут рассмотрены основные показатели транспортного комплекса России, затем отдельно железнодорожного транспорта. В заключении будет проведен анализ транспортного сектора по Смоленской области и сравнение динамики и темпов роста с общероссийскими данными.

**1. Характеристика транспортного комплекса России.**

Транспортный комплекс включает в себя следующие виды транспорта:

1. гужевой транспорт, использующий тягловую силу животных;
2. внутренний водный транспорт, использующий энергию ветра, течения, двигатели в качестве тягловой силы и поверхность внутренних водоемов и водотоков в качестве среды перемещения;
3. морской транспорт
4. железнодорожный транспорт, использующий паровую, электрическую тягу и силу инерции для перемещения, а так же рельсы как способ сокращения трения;
5. воздушный транспорт.
6. автомобильный транспорт, включающий все типы самоходных колесных средств наземного пользования;
7. трубопроводный.

Значение каждого вида транспорта в единой транспортной системе определяется прежде всего его долей в общем грузо- и пассажирообороте. Размер грузооборота зависит от уровня экономи­ческого развития страны или района, размещения производитель­ных сил, комплексности развития района, концентрации производ­ства, порайонного баланса производства и потребления.

Основное звено транспортной системы России — железнодорож­ный транспорт — обеспечивает около 40% грузооборота и 43% пассажирооборота. Это обусловлено соответствием главных магистра­лей основным транспортно-экономическим связям, а также тех­нико-экономическими преимуществами железнодорожного транспорта перед другими видами транспорта. В общем грузообо­роте значителен удельный вес трубопроводного транспорта, а в пассажирообороте — автомобильного и воздушного (Таблицы 1; 2). Соотношение ви­дов транспорта меняется в разных районах и при перевозке различ­ных грузов.

Таблица 1.

Перевозка грузов по видам транспорта

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1999 | % к итогу | 2000 | % к итогу | 2001 | % к итогу | 2002 | % к итогу | 2003 | % к итогу |
| **Транспорт** - всего | **2428** | **100** | **2560** | **100** | **2610** | **100** | **2613** | **100** | **2756** | **100** |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| железнодорожный | **947** | 39,00 | **1047** | 40,90 | **1058** | 40,54 | **1084** | 41,48 | **1161** | 42,13 |
| автомобильный | **556** | 22,90 | **550** | 21,48 | **561** | 21,49 | **503** | 19,25 | **490** | 17,78 |
| трубопроводный | **802** | 33,03 | **829** | 32,38 | **853** | 32,68 | **899** | 34,40 | **976** | 35,41 |
| морской | **31** | 1,28 | **27** | 1,05 | **24** | 0,92 | **26** | 1,00 | **24** | 0,87 |
| внутренний водный | **91** | 3,75 | **106** | 4,14 | **113** | 4,33 | **100** | 3,83 | **104** | 3,77 |
| воздушный | **0,7** | 0,03 | **0,8** | 0,03 | **0,9** | 0,03 | **0,9** | 0,03 | **0,8** | 0,03 |

Из таблицы видно, что положительный рост грузооборота наблюдается только на железнодорожном, трубопроводном, и речном транспорте. Факторный анализ изменения грузооборота можно представить в следующей таблице 1.1.

Таблица 1.1

Анализ изменения перевозки грузов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1999-2000** | **2000-2001** | **2001-2002** | **2002-2003** |
| **Транспорт** - всего | **132** | **50** | **3** | **143** |
| в том числе: |  |  |  |  |
| железнодорожный | 100 | 11 | 26 | 77 |
| автомобильный | -6 | 11 | -58 | -13 |
| трубопроводный | 27 | 24 | 46 | 77 |
| морской | -4 | -3 | 2 | -2 |
| внутренний водный | 14,90 | 7 | -13 | 4 |
| воздушный | 0,10 | 0,1 | 0 | -0,1 |

Самый большой рост грузооборота наблюдался на железнодорожном транспорте в период 1999-2000 г.г., он равен 100 млн. тонн, что составило 75% от общего прироста. Самое сильное падение наблюдалось на рубеже 2001-2002 г.г. – перевозки автомобильным транспортом упали на 58 млн. тонн. В целом же, львиная доля прироста грузооборота приходиться на железнодорожный транспорт, а в 2003 г. еще и на трубопроводный.

Если проанализировать таблицу 2, видно, что большую часть населения перевозит автобусный транспорт городского и междугороднего сообщения.

Его доля практически всегда составляет 50 %.

Таблица 2.

Перевозка пассажиров по видам транспорта

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1999 | % к итогу | 2000 | % к итогу | 2001 | % к итогу | 2002 | % к итогу | 2003 | % к итогу |
| **Транспорт -** всего | **44093** | **100** | **43884** | **100** | **42419** | **100** | **40322** | **100** | **37083** | **100** |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| железнодорожный | **1338** | 3,03 | **1419** | 3,23 | **1306** | 3,08 | **1271** | 3,15 | **1304** | 3,52 |
| автобусный | **22883** | 51,90 | **22033** | 50,21 | **20883** | 49,23 | **19620** | 48,66 | **17898** | 48,26 |
| таксомоторный | **20** | 0,05 | **16** | 0,04 | **13** | 0,03 | **12** | 0,03 | **10** | 0,03 |
| трамвайный | **7185** | 16,30 | **7421** | 16,91 | **7354** | 17,34 | **6982** | 17,32 | **6321** | 17,05 |
| троллейбусный | **8460** | 19,19 | **8759** | 19,96 | **8604** | 20,28 | **8181** | 20,29 | **7291** | 19,66 |
| метро | **4162** | 9,44 | **4186** | 9,54 | **4205** | 9,91 | **4200** | 10,42 | **4205** | 11,34 |
| морской | **1,1** | 0,00 | **1** | 0,00 | **0,7** | 0,00 | **0,6** | 0,00 | **0,6** | 0,00 |
| внутренний водный | **22** | 0,05 | **26** | 0,06 | **27** | 0,06 | **27** | 0,07 | **22** | 0,06 |
| воздушный | **22** | 0,05 | **23** | 0,05 | **26** | 0,06 | **28** | 0,07 | **31** | 0,08 |

К примеру, воздушным транспортом пользуются всего лишь 0,08 %. Это легко объясняется, если представить себе расстояние, на какое перевозят пассажиров. Главной причиной отличий является число оборотов единицы перевозки. Но как бы то ни было, общее число перевозок сократилось за 5 лет на 7010 млн. человек. Главные причины снижения рассмотрим в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Анализ изменения пассажирооборота.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1999-2000** | **2000-2001** | **2001-2002** | **2002-2003** |
| **Транспорт -** всего | **-209** | **-1465** | **-2097** | **-3239** |
| в том числе: |  |  |  |  |
| железнодорожный | **81** | **-113** | **-35** | **33** |
| автобусный | **-850** | **-1150** | **-1263** | **-1722** |
| таксомоторный | **-4** | **-3** | **-1** | **-2** |
| трамвайный | **236** | **-67** | **-372** | **-661** |
| троллейбусный | **299** | **-155** | **-423** | **-890** |
| метро | **24** | **19** | **-5** | **5** |
| морской | **-0,1** | **-0,3** | **-0,1** | **0** |
| внутренний водный | **4** | **1** | **0** | **-5** |
| воздушный | **1** | **3** | **2** | **3** |

Самое сильное влияние оказывает автобусный транспорт. Каждый год он снижал объемы перевозок на 1150-1200 млн. человек. Такими же быстрыми темпами движется и троллейбусный транспорт. Самое лучшее состояние движения пассажирских перевозок на воздушном транспорте. За пять лет не было зафиксировано сильных падений популярности этого вида транспорта, и ежегодный прирост составляет в среднем 1 млн. человек.

Теперь обратимся к данным, характеризующим оснащенность России транспортными путями, так сказать жилами, по которым наши потоки транспорта и протекают (таблица 3).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 3.  Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на конец года), тыс. км | | | | | |
|  | **1999** | **2000** | **2001** | **2002** | **2003** |
| железнодорожные пути | 86 | 86 | 86 | 86 | 85 |
| в том числе электрифицированные | 40 | 41 | 42 | 42 | 43 |
| автомобильные дороги с твердым покрытием (включая ведомственные) | 753 | 754 | 755 | 756 | 745 |
| трамвайные пути | 3 | 3 | 3 | 2,9 | 2,9 |
| троллейбусные линии | 4,7 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 |
| пути метро | 0,4 | 0,4 | 0,41 | 0,41 | 0,42 |
| внутренние водные судоходные пути | 85 | 85 | 102 | 102 | 102 |
| магистральные трубопроводы (нефте- и нефтепродуктопроводы) | 61 | 61 | 61 | 63 | 63 |

Как ни странно, протяженность автомобильных дорог с каждым годом сокращается. А вот транспорт, использующий электроэнергию в качестве основного «топлива» явно берет верх: так протяженность электрифицированных железных путей, троллейбусных линий и линий метро увеличились на 1 – 2 тыс. км. Но больше всего радует использование самого древнего вида транспортного сообщения – речного. С 1999 г. протяженность используемых судоходных рек и озер увеличилось на 17 тыс. км.

Как сообщает Госкомстат РФ, на железных дорогах общего пользования на 1 января 2004 г. протяженность дефектных рельсов в главных путях составила 1,5% общей протяженности. В пути эксплуатируется 5,0 тыс. дефектных стрелок (3,0% от их общего числа) и 6,3 тыс. дефектных крестовин (3,7% от их общего числа). Низкое качество имеют автомобильные дороги общего пользования: 9,1% автодорог приходится на грунтовые, почти треть дорог имеют гравийное, щебеночное и мостовое покрытие.

В настоящее время 32,7% сельских населенных пунктов Российской Федерации не имеют дорог с твердым покрытием для связи с сетью путей сообщения общего пользования.

Россия располагает 43 основными морскими торговыми портами, в которых эксплуатируется 351 перегрузочный комплекс для обслуживания транспортного флота с причальным фронтом протяженностью 57,3 тыс. м и мощностью 238,0 млн. т грузов в год.

Используя первые таблицы, можем найтигрузооборот транспорта**,** т.е. объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Определяется путем суммирования произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах. Данные о грузообороте приведены в таблице 4.

Как видно из таблицы самым большим грузооборотом обладают наши лидеры по перевозкам: железнодорожный и трубопроводный транспорт. Хоть речной транспорт и обладает самой большой протяженностью путей, но в грузообороте он явно проигрывает.

Таблица 4

Грузооборот по видам транспорта

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| **Транспорт -** всего | **3315** | **3480** | **3592** | **3802** | **4106** |
| в том числе: |  |  |  |  |  |
| железнодорожный | 1205 | 1373 | 1434 | 1510 | 1669 |
| автомобильный | 22 | 23 | 23 | 23 | 25 |
| трубопроводный | 1904 | 1916 | 1962 | 2100 | 2273 |
| морской | 121 | 100 | 94 | 93 | 65 |
| внутренний водный | 61 | 65 | 76 | 73 | 71 |
| воздушный | 2,3 | 2,5 | 2,6 | 2,7 | 2,7 |

Воздушный транспорт также находиться на использовании только при очень сильной необходимости. Это не удивительно, ведь издержки железнодорожного транспорта и, к примеру, автомобильного намного ниже авиационных.

Теперь стоит проанализировать состояние парков транспортных средств и оборудования по отдельным категориям. Данные показатели приведены в таблице 5.

Таблица 5

Наличие транспортных средств (тыс. шт.)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1999** | **2000** | **2001** | **2002** | **2003** |
| **Грузовые транспортные средства:** |  |  |  |  |  |
| рабочий парк железнодорожных вагонов | 427 | 464 | 476 | 498 | 498 |
| грузовые автомобили (включая икапы и легковые фургоны) – всего | 4083 | 4122 | 4218 | 4331 | 4363 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |
| транспорт общего пользования | 152 | 130 | 112 | 90 | 72 |
| в собственности граждан | 1410 | 1548 | 1678 | 1888 | 1966 |
| морские грузовые транспортные суда общего пользования (без грузопасса­жирских), шт. | 235 | 221 | 207 | 190 | 197 |
| речные грузовые суда общего пользования | 9,4 | 9,1 | 8,6 | 8 | … |
| **Пассажирские транспортные средства:** |  |  |  |  |  |
| автобусы общего пользования | 112 | 109 | 107 | 101 | 93 |
| легковые автомобили – всего | 19624 | 20247 | 21152 | 22342 | 23271 |
| - в собственности граждан | 18520 | 19061 | 19971 | 21088 | 22046 |
| трамвайные вагоны | 12,3 | 12,1 | 11,8 | 11,3 | 10,9 |
| троллейбусы | 12,2 | 12,2 | 12,1 | 11,9 | 11,8 |
| вагоны метро | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,9 | 5,9 |
| морские пассажирские и грузопас­са­жирские транспортные суда об­щего пользования, шт. | 12 | 12 | 11 | 8 | 7 |
| речные пассажирские и грузопас­са­жирские суда общего пользова­ния | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,8 | … |
| гражданские воздушные суда | 7,3 | 6,5 | 6,1 | 5,9 | 5,8 |

Доминирующую позицию в транспортном парке занимают грузовые и легковые автомобили, находящиеся как в собственности организаций, так и граждан. Данные таблицы свидетельствуют о всеобщей автомобилизации страны, а особенно повышение числа легковых авто, находящихся в собственности физических лиц. Это можно отменить как положительный признак роста, как экономики нашей страны, так и повышения доходов наших граждан и уровня их благосостояния. Так же положительная тенденция развития парка транспортных средств наблюдается и на железной дороге. По сравнению с 1999 г. число вагонов и локомотивов увеличилось на 71 тыс. шт. Что касается остальных видов транспорта, то здесь ситуация менее благополучная. Большинство транспортных средств, таких как трамваи, троллейбусы, автобусы и вагоны метро эксплуатируются еще со времен СССР. На лицо конечно сильный моральный и физический износ транспортных средств. Их ресурс практически выработан, и многие машины просто списываются, в отличии от железнодорожных локомотивов, морских судов и самолетов, чей ресурс использования может превышать 20-25 лет.

В 2003 г. инвентарный парк тепловозов железнодорожного транспорта общего пользования сократился по срав­не­нию с 2002 г. на 1,3%, электровозов – на 0,9%, пассажирских вагонов увеличился на 0,8%, электровагонов - на 1,3%.

По данным ГИБДД МВД России, на конец 2003 г. в стране общее наличие зарегистрированных грузовых автомобилей, включая специальные автомобили, конструкция которых не предназначена для перевозки грузов, составило 4668,7 тыс. шт.; общее наличие легковых автомобилей, включая пикапы, легковые фургоны (грузопассажирские) и специальные легковые автомобили, конструкция которых не предназначена для перевозки пассажиров, составило 23383,1 тыс. шт.

К началу 2004 г. морской торговый флот РФ, предназ­на­чен­ный для перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбных и иных морских про­мыслов, добычи полезных ископаемых, производства буксирных, ледокольных и спаса­тель­ных операций, а также для других хозяйственных, научных и культурных целей, на­счи­тывал 3,9 тыс. судов (включая суда смешанного «река-море» плавания) суммарным дедвейтом 8,2 млн. т, речной и озерный флот – 33,5 тыс. судов общей грузоподъемностью 12,5 млн. т.

**2. Характеристика железнодорожного транспорта РФ за период 1999-2003 г. г.**

Железнодорожный транспорт отличается регулярностью движе­ния во все времена года, большой скоростью, способностью осва­ивать массовые потоки грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью перевозок. Эти преимущества делают железнодо­рожный транспорт универсальным для перевозки всех видов гру­зов в межрайонных и внутрирайонных сообщениях и пассажиров в пригородном, местном и дальнем сообщениях. Однако, учитывая большие капитальные вложения, затрачиваемые на постройку же­лезных дорог, его использование наиболее эффективно при значи­тельной концентрации грузовых и пассажирских потоков.

В развитии железнодорожного транспорта большое внимание уделялось не только строительству новых дорог, но и технической реконструкции. Россия занимает 3-е место в мире (86 тыс. км) по протяженности железных дорог общего пользования, уступая США и Канаде.

Полностью завершен перевод железных дорог на электровозную и тепловозную тягу. Это позволило значительно повысить вес и скорость подвижного состава, увеличить производительность тру­да и снизить себестоимость перевозок.

В России электрифицировано 41 тыс. км железных дорог и пере­ведено на тепловозную тягу более 45 тыс. км, что соответственно со­ставляет 47,6% и 52,4% в эксплуатационной длине железнодорожных путей общего пользования. По протяженности электрифицирован­ных магистралей Россия находится на 1-м месте в мире. Увеличилась и доля электрической тяги в общем грузообороте с 62,5% в 1980 г. до 79% в 2000 г. Одновременно продолжалась реконструкция железно­дорожных путей — укладка рельсов тяжелых типов, строительство вторых путей. Совершенствовалась система управления движением. Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог сосредоточе­на в европейской части России. Она складывалась под влиянием гео­графического положения Москвы, портовых городов на Балтийском и Черном морях, расположения угольной и металлургической баз Украины и Урала. Современная железнодорожная сеть России тес­но связана с железными дорогами новых независимых государств. Эти связи нельзя недооценивать.

Железнодорожный транспорт имеет целый ряд достоинств, ко­торые и определили его преимущественное развитие в стране. Же­лезнодорожный транспорт характеризуется относительно свобод­ным размещением, надежностью, регулярностью, универсально­стью вне зависимости от времени года, суток, условий погоды. Он дает возможность осуществлять массовые перевозки грузови пассажиров, что укрепляет его преимущества, повышает производительность труда и значительно снижает себестоимость перево­зок. Кроме того, он позволяет экономить жидкое углеводородное топливо за счет широкой электрификации тяги. Железнодорож­ный транспорт особенно эффективен при перевозках на дальние расстояния, а с учетом огромной территории России он и в пер­спективе останется ведущим видом транспорта в массовых грузовых перевозках на дальние расстояния и в пассажирских перевоз­ках на средние расстояния и пригородные сообщения.

Основными грузами железнодорожного транспорта являются: уголь, кокс, нефть и нефтепродукты, минеральные строительные материалы, руды, сельскохозяйственные грузы, лес, металлы, хи­мические и минеральные удобрения, продукция машиностроения и другие.

Обратимся теперь к данным, которые публикует Госкомстат РФ. На диаграмме 1 представлены данные по перевозке грузов промышленного железнодорожного транспорта. Как можно заметить, что с 2000 по 2003 г. объем перевезенных грузов оставался практически неизменным. Это говорит о постоянстве в железнодорожных перевозках, о том, что этот вид транспорта занял свое прочное место в нашей экономики и является постоянным партнером по грузоперевозкам для многих промышленных компаний.

Диаграмма 1.

Перевозки грузов промышленного железнодорожного транспорта



Теперь можно оценить, что и в каком объеме перевозят по железной дороге, помимо пассажирских перевозок. Данные сведения представлены в таблице 6.

Таблица 6.

Перевозка железнодорожным транспортом отдельных видов грузов (млн. тонн)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| Каменный уголь | 229,1 | 242,5 | 252,8 | 242,7 | 260,9 |
| Кокс | 10,8 | 10,8 | 10,1 | 11,2 | 12,1 |
| Нефтяные грузы | 145,4 | 155,2 | 158,7 | 178,8 | 206,2 |
| Руда железная и марганцевая | 84,8 | 89,8 | 86,9 | 85 | 93,6 |
| Руда цветная и серное сырье | 21,1 | 23,6 | 23,6 | 23,5 | 24,8 |
| Черные металлы | 68,5 | 80,8 | 80,8 | 80,1 | 88,2 |
| Химические и минеральные удобрения | 34,9 | 35,9 | 35,4 | 37 | 38,4 |
| Строительные грузы | 146,5 | 170,1 | 162,6 | 167,6 | 169,4 |
| Цемент | 19,3 | 22,4 | 25 | 26,6 | 29,3 |
| Лесные грузы | 43,4 | 47,9 | 48,7 | 52 | 54,3 |
| Зерно и продукты перемола | 20,7 | 21,4 | 22,1 | 27,6 | 26,5 |

Из таблицы видно, что основными грузами железнодорожного транспорта являются каменный уголь, нефть и нефтепродукты, и строительные грузы. Все эти грузы имели за 5 лет положительную динамику. В целом по остальным видам грузов наблюдается так же повышения.

В приложении 1 приведена таблица Перевозка грузов по отдельным видам транспорта, из которой видно, что железнодорожный транспорт на протяжении 5 лет оставался самым главным. Однако, это главенство не абсолютное. По перевозке нефтепродуктов все же доминирует трубопроводный транспорт. В 2003 г. им было перекачено 432 млн. тонн нефти и нефтепродуктов, против 206,9 млн. тонн, перевезенных по железной дороге.

**3. Характеристика железнодорожного транспорта Смоленской области.**

Прежде чем приступить к изучению показателей, стоит отметить, что мы будет изучать как данные по Смоленской области, так и наших ближайших соседей: Тверскую и Калужскую области.

Данные по перевозке грузов железнодорожным транспортом представлены в таблице 7.

Таблица 7

Перевозка грузов железнодорожным транспортом (млн. тонн)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2000 | % к ито-гу | 2001 | % к ито-гу | 2002 | % к ито-гу | 2003 | % к ито-гу | 2004 | % к ито-гу |
| **Российская Федерация** | **1046,8** | **100** | **1057,5** | **100** | **1083,7** | **100** | **1160,9** | **100** | **1221,2** | **100** |
| Калужская область | 3,2 | 0,31 | 3 | 0,28 | 2,7 | **0,25** | 2,7 | 0,23 | 2,7 | 0,22 |
| Смоленская область | 7,4 | 0,71 | 7,4 | 0,70 | 7,2 | **0,66** | 7,4 | 0,64 | 8,2 | 0,67 |
| Тверская область | 3 | 0,29 | 2,2 | 0,21 | 2,6 | **0,24** | 2 | 0,17 | 1,9 | 0,16 |

По итогам таблицы можно заметить, что на протяжении 2000-2003 г.г. объем перевезенных грузов по железной дороге Смоленской области оставался практически неизменным на уровне 7,4 млн. тонн. Однако в 2004 г. этот показатель вырос на 800 тыс. тонн. Что касается удельного веса по отношению к Российской Федерации, то здесь как оказалась цифра менее оптимистичная: с 2000 г. удельный вес снизился на 0,04%, и составил 0,67%, но это на 0,03% больше чем в 2003 г.

Теперь перейдем к вертикальному анализу. Смоленская область явно занимает высшее положение, нежели наши соседи - их показатели практически в 2 раза меньше показателей нашей области. Для справки, самый большой перевозкой железной дорогой обладает Кемеровская область – в 2004 г. она составила 211,1 млн. тонн.

Теперь перейдем от грузов к пассажирам (таблица 8).

Таблица 8

Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом (тыс. чел)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2000 | % к ито-гу | 2001 | % к ито-гу | 2002 | % к ито-гу | 2003 | % к ито-гу | 2004 | % к ито-гу |
| **Российская Федерация** | **1418780** | **100** | **1305873** | **100** | **1270679** | **100** | **1303534** | **100** | **1335129** | **100** |
| Калужская область | 12367 | 0,87 | 11061 | 0,85 | 11678 | 0,92 | 12595 | 0,97 | 12281 | 0,92 |
| Смоленская область | 7699 | 0,54 | 8007 | 0,61 | 7982 | 0,63 | 7128 | 0,55 | 7077 | 0,53 |
| Тверская область | 9553 | 0,67 | 9567 | 0,73 | 9578 | 0,75 | 9674 | 0,74 | 9808 | 0,73 |

В 2004 г. по Смоленской области был зафиксирован самый низкий показатель по перевозке пассажиров, он составил 7,077 млн. чел. Самый высокий показатель был отмечен в 2001 г., и он составил 8,007 млн. чел. Удельный вес 2004 г. достиг уровня 2000 г. Самый же большой удельный вес наблюдался в 2002 г. и составил 0,63%.

По перевозке пассажиров Смоленская область среди соседей уже не выделяется, даже лучше сказать уступила пальму первенства Калужской и Тверской областям. Для справки, самым большим числом перевезенных пассажиров отличилась ничто иное, как наша столица – г. Москва (343,501 млн. чел).

Чтобы окончательно разобраться, какое же место в РФ занимают железные дороги Смоленщины, рассмотрим таблицу 9, характеризующую густоту железнодорожных путей общего сообщения (определяется как отношение километров путей на 10000 квадратных километров территории).

Таблица 9

Густота железнодорожных путей общего пользования

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | Место, |
| занимаемое |
| в Российской Федерации |
| 2004 |
| **Российская Федерация** | **50** | **50** | **50** | **50** | **50** |  |
| Калужская область | 285 | 292 | 292 | 292 | 291 | 8 |
| Смоленская область | 253 | 253 | 233 | 232 | 232 | 15 |
| Тверская область | 215 | 215 | 215 | 214 | 214 | 20 |

Оценивая данную таблицу, можно сказать, что Смоленская область находиться на 15 месте по всей Российской Федерации по густоте железнодорожных путей. Это весьма хороший показатель для того чтобы продолжить развитие экономики области.

Последней, но не самой приятной аналитической работы будет анализ аварийности на транспорте (Таблица 10).

Таблица 10

Аварийность на транспорте (на 100000 чел)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Число происшествий | | | | | | Число погибших | | | | | |
| 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | Место по РФ | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | Место по РФ |
| **Российская Федерация** | **107,5** | **112,6** | **126,9** | **141** | **145** |  | **20,2** | **21,2** | **22,9** | **24,6** | **24** |  |
| Смоленская область | 109,4 | 119,9 | 143,5 | 135 | 138,4 | **46** | 27,9 | 28,7 | 34,6 | 32,8 | 29,7 | **16** |

Цифры не обнадеживают. Особенно число погибших, хоть и сократилось, но 16 место по России это много. Необходимо повысить аккуратность и осторожность людей на транспорте и не только в Смоленской области, но и по всей России, и только когда у человека будет необходимая «культура поведения» можно будет спокойно заявить, что транспорт у нас развит прекрасно.

Заключение

Большая часть грузо- и пассажирооборота приходится на железнодорожный транспорт. Важное место в грузообороте занимает также трубопроводный и морской транспорт, а в пассажирообороте — автомобильный и авиационный. Такая структура грузо- и пассажирооборота связана с технико-экономическими особенностями каждого вида транспорта, обширной территорией, природно-климатическими условиями России.

В перевозке грузов наиболее дешевыми являются трубопроводный, морской, железнодорожный и внутренний водный вид, транспорта, а в перевозке пассажиров — железнодорожный. Однако следует иметь в виду, что эффективность использования того или иного вида транспорта необходимо рассматривать в каждом конкретном случае с учетом многих факторов, таких, как вид груза, его массовость, расстояние перевозки, сроки доставки, транспор­табельность, технико-эксплуатационные условия необходимого участка пути и т. п.

Основная проблема российского транспортного комплекса – моральный и физический износ оборудования и транспортных средств. Состояние дорожного полотна, автобусных парков, вагоноремонтных депо весьма плачевное. Но как бы ни была сложна проблема, она все же решаема. Недаром в 2003 г. Правительство запустило проект модернизации транспорта РФ. Он рассчитан на 8-10 лет и предполагает устранение всех перечисленных проблемных мест и расширений возможностей нашей транспортной отрасли. Недавние события в республике Беларусь показали, что России необходима широкая сеть трубопроводов и альтернативных (запасных) путей доставки нефти и газа европейским партнерам.

Транспорт Смоленской области находится не в самом плачевном состоянии, хотя так же требует решения все тех же насущных проблем, требующих немалых вложений в эту отрасль.

Список литературы

1. Видяпин В. И. Экономическая география России: учеб. – М.: Российская экономическая академия, 2004
2. Скопин А. Ю. Экономическая география России: учеб. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005
3. РегионыРоссии. Социально-экономические показатели. 2005: Стат. сб. / Росстат. − М., 2006
4. Российский статистический ежегодник 2004: Стат. сб. / Росстат. – М., 2004.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | Приложение | | |
| Перевозка грузов по отдельным видам транспорта | | | | | |
|  | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| **Каменный уголь** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 229,1 | 242,5 | 252,8 | 242,7 | 260,9 |
| Морской транспорт | 2,1 | 2,5 | 1,8 | 1,1 | 1,5 |
| Внутренний водный транспорт | 3,4 | 3,2 | 3,2 | 2,6 | … |
| **Кокс** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 10,8 | 10,8 | 10,1 | 11,2 | 12,1 |
| Морской транспорт | 0,1 | 0,03 | 0,02 | 0,2 | 0,2 |
| Внутренний водный транспорт | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | … |
| **Нефтяные грузы** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 145,4 | 155,2 | 158,7 | 178,8 | 206,2 |
| Трубопроводный транспорт | 303 | 317,8 | 344,6 | 385,5 | 432 |
| Морской транспорт (наливом в суда) | 14,9 | 10 | 7,8 | 10 | 9,1 |
| Внутренний водный транспорт | 12 | 11,8 | 13,5 | 14,5 | … |
| (наливом в суда) |
| **Руда железная и марганцевая** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 84,8 | 89,8 | 86,9 | 85 | 93,6 |
| Морской транспорт | 1,2 | 1,3 | 1,2 | 0,8 | 0,7 |
| Внутренний водный транспорт | 0,04 | 0,02 | 0,1 | 0,1 | … |
| **Руда цветная и серное сырье** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 21,1 | 23,6 | 23,6 | 23,5 | 24,8 |
| Внутренний водный транспорт | 0,09 | 0,09 | 0,1 | 0,2 | … |
| **Черные металлы** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 68,5 | 80,8 | 80,8 | 80,1 | 88,2 |
| Морской транспорт | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 |
| Внутренний водный транспорт | 1,8 | 3,5 | 2,8 | 2,5 | … |
| **Химические и минеральные** |  |  |  |  |  |
| **удобрения** |
| Железнодорожный транспорт | 34,9 | 35,9 | 35,4 | 37 | 38,4 |
| Морской транспорт | 1,6 | 2,5 | 2,8 | 3,3 | 2,8 |
| Внутренний водный транспорт | 2,5 | 2,9 | 3,7 | 3,1 | … |
| **Строительные грузы** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 146,5 | 170,1 | 162,6 | 167,6 | 169,4 |
| Морской транспорт | 0,09 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,3 |
| Внутренний водный транспорт | 52,2 | 63,4 | 67 | 54,4 | … |
| **Цемент** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 19,3 | 22,4 | 25 | 26,6 | 29,3 |
| Морской транспорт | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 |
| Внутренний водный транспорт | 0,06 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | … |
| **Лесные грузы** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 43,4 | 47,9 | 48,7 | 52 | 54,3 |
| Морской транспорт | 1,3 | 1,5 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |
| Внутренний водный транспорт | 8 | 8,5 | 8,5 | 7,9 | … |
| в том числе лесные грузы в плотах | 1,9 | 2,5 | 2,3 | 1,9 | … |
| **Зерно и продукты перемола** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 20,7 | 21,4 | 22,1 | 27,6 | 26,5 |
| Морской транспорт | 1 | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 0,4 |
| Внутренний водный транспорт | 0,9 | 1,6 | 2,2 | 3,9 | … |
| **Комбикорма** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожный транспорт | 1,6 | 1,8 | 2 | 1,9 | 1,7 |
| Морской транспорт | 0,1 | 0,009 | 0,04 | 0,07 | 0,05 |
| Внутренний водный транспорт | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | … |