

УДК 372.891

ОСОБЕННОСТИ ИЗУЧЕНИЯ ГЕОГРАФИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ПРИВОЛЖСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА В КУРСЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ РОССИИ

Гайсин И.Т., Гайсин Р.И., Власова Е.И.

*ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет»,
Казань, e-mail: gaisinilgizar@yandex.ru*

В данной статье рассматриваются некоторые особенности изучения географии транспортного комплекса Приволжского федерального округа (ПФО) в курсе экономической географии в вузах по подготовке бакалавров и магистров педагогического профиля. Дается экономико-географическая характеристика транспортного комплекса Приволжского федерального округа и его субъектов (республик: Башкортостан, Марий-Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртия, Чувашия; областей – Нижегородской, Кировской, Оренбургской, Самарской, Саратовской, Пензенской, Ульяновской и Пермского края). Как известно, транспортный комплекс выступает как одна из фундаментальных основ территориального разделения труда и территориальной структуры хозяйства федеральных округов и страны в целом. Поэтому транспортный комплекс и другие отрасли экономики ПФО между собой тесно взаимосвязаны. В условиях рыночной экономики развитие производства и изменения в его отраслевой и территориальной структуре формируют спрос на транспортные услуги, а также объём и качество транспортных услуг одновременно оказывают непосредственное воздействие на темпы социально-экономического развития субъектов ПФО. В работе более подробно раскрывается экономико-географическая характеристика следующих видов транспорта, таких как железнодорожный, автомобильный, речной, трубопроводный и др.

Ключевые слова: Приволжский федеральный округ, транспортный комплекс, транспортные узлы, аэропорты, экономико-географическая характеристика, виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, воздушный, речной, городской электрический

FEATURES OF STUDYING GEOGRAPHY OF THE TRANSPORT COMPLEX OF THE VOLGA FEDERAL DISTRICT IN THE COURSE OF THE ECONOMIC GEOGRAPHY OF RUSSIA

Gaysin I.T., Gaysin R.I., Vlasova E.I.

Kazan (Volga region) Federal University, Kazan, e-mail: gaisinilgizar@yandex.ru

This article describes some features of studying the geography of the transport complex of the Volga Federal District in the course of economic geography at the universities in the preparation of bachelors and masters in pedagogical profile. Provides the economic and geographical characteristics of the transport sector of the Volga Federal District and its subjects (republics of Bashkortostan, Mariy-El, Mordovia, Tatarstan, Udmurtia, Chuvashia, regions – Nizhny Novgorod, Kirov, Orenburg, Samara, Saratov, Penza, Ulyanovsk and Perm). As it is known the transport complex acts as one of the fundamental bases of the territorial division of labor and the territorial structure of the economy of federal districts and the country as a whole. Therefore, the development of the transport sector and other sectors of the economy of the Volga Federal District are closely linked to each other. In the conditions of market economy the development of production and changes in its sectoral and territorial structure create demand for transport services, as well as the volume and quality of transport services at the same time have a direct impact on the pace of socio-economic development of the VFD. The work is more fully described economic and geographic characteristics of the following types of transport like rail, road, river, pipeline and others.

Keywords: Volga Federal District, the transport complex, transportation hubs, airports, economic and geographic characteristics, modes of transport – rail, road, pipeline, air, river, city electric

Транспортный комплекс осуществляет производственные связи между отраслями хозяйства, экономическими районами, субъектами и выступает важным фактором комплексного развития экономики федеральных округов страны. Развитие территориального разделения труда, углубление специализации предприятий, усиление экономических связей между субъектами немислимо без наличия межрайонных транспортных путей, а комплексное развитие хозяйства субъектов ПФО – без наличия внутрирайонной системы транспорта. Следовательно, транспортный комплекс

выступает как одна из фундаментальных основ территориального разделения труда и территориальной структуры хозяйства федеральных округов и страны в целом. Транспортный комплекс и другие отрасли экономики ПФО тесно взаимосвязаны. Как известно, динамика производства, изменения в его отраслевой и территориальной структуре формируют спрос на транспортные услуги, а также объём и качество транспортных услуг, одновременно оказывают непосредственное воздействие на темпы и пропорции социально-экономического развития субъектов ПФО. Поэтому такие

показатели, как объём перевозок грузов и пассажиров, рассматриваются в качестве основных косвенных критериев оценки состояния экономики субъектов, входящих в состав федеральных округов [5, 8]. Однако становление и развитие транспортного комплекса ПФО все ещё не полностью соответствует современному уровню социально-экономического развития субъектов, входящих в состав округа. Они отличаются друг от друга по уровню социально-экономического развития, и между ними не всегда четко прослеживается интеграция в экономике, промышленности, транспорте и социальной сфере.

На территории ПФО представлены почти все виды транспорта, за исключением морского. Однако важнейшим среди них является железнодорожный транспорт. Как известно, этот вид транспорта выделяется своей универсальностью, большой грузоподъёмностью, пропускной способностью, а также надёжностью, бесперебойной работой во все времена года, с низкой себестоимостью перевозок грузов и пассажиров. Поэтому ему принадлежит значительное место в структуре транспортного комплекса и в том числе в перевозках грузов и пассажиров. Анализ литературных источников показывает, что первые железные дороги в России были построены ещё в середине XIX века: в 1862 году была построена железная дорога «Москва – Нижний Новгород»; в 1877 году «Москва – Сызрань – Самара – Оренбург» с ответвлением от станции Кинель на Уфу и Челябинск; в 1878 году «Пермь – Нижний Тагил»; в 1903 году «Пермь – Вятка (Киров) – Вологда». В 20-е годы XX века были проложены железные дороги, соединяющие Центр с Уралом: «Москва – Арзамас – Казань – Екатеринбург» и «Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Киров – Пермь». В середине XX века была построена железная дорога, идущая в меридиональном направлении «Казань – Свияжск – Ульяновск – Сызрань – Саратов» и др. [9, 11].

В настоящее время основную роль в транспортном комплексе ПФО играют железные дороги широтного направления, пересекающие территорию с запада на восток: «Москва – Канаш – Казань – Агрыз – Сарапул – Екатеринбург»; «Москва – Нижний Новгород – Киров – Пермь – Екатеринбург»; «Пенза – Сызрань – Самара – Оренбург – Орск»; «Ульяновск – Бугульма – Туймазы – Уфа – Белорецк – Магнитогорск»; «Москва – Саратов – Уральск (Казахстан)»; «Ульяновск – Бугульма – Заинск – Наб. Челны – Агрыз»; «Самара – Уфа – Челябинск»; «Казань – Агрыз – Соликамск»; «Нижний

Новгород – Саранск – Пенза – Балашов» и др. Эти железные дороги способствуют установлению широких внутренних экономических связей между субъектами, входящими в состав ПФО, и с соседними регионами России, а также с Казахстаном и с государствами Средней Азии.

А железная дорога «Нижний Новгород – Казань – Ульяновск – Сызрань – Саратов – Волгоград» проходит параллельно реке Волга, принимая на себя дополнительно её грузы в период прекращения навигации. Железные дороги пересекают реку Волгу вблизи городов Казани (Свияжск), Ульяновска, Сызрани, Саратова, Энгельса, а также по плотинам крупных волжских гидроэлектростанции в городах Балаково, Тольятти, по реке Кама в Набережных Челнах, вблизи Сарапула и Перми.

На территории ПФО крупными железнодорожными узлами являются города Самара, Саратов, Сызрань, Нижний Новгород, Уфа, Пенза, Пермь, Киров, Агрыз. Пригородные перевозки по железной дороге в основном зависят от наличия крупных промышленных городов и городских агломераций. Основная масса таких перевозок по ПФО приходится на пригородные зоны Нижнего Новгорода, Казани, Пензы, Перми, Самары, Саратова, Уфы, Оренбурга. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования ПФО в 2003 году составила 14889 км [2, 6]. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования по субъектам ПФО отличается: в Саратовской обл. – 2299 км, в Оренбургской обл. – 1651 км, в Башкортостане – 1475 км, в Самарской обл. – 1388 км, в Татарстане – 879 км, в Чувашии – 398 км и т.д. [5]. В настоящее время ведется проектирование строительства новой скоростной железной дороги «Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань».

На территории ПФО хорошо развит речной транспорт и по 11 субъектам проходят водные магистрали. Преимуществом речного транспорта является то, что он использует естественные пути, на обустройство которых не требуется больших капитальных затрат. Однако многие реки на территории ПФО на длительное время замерзают, и ледостав на главной реке – Волге – продолжается от 100 до 140 дней. Поэтому речной транспорт работает сезонно, в период навигации. В пределах округа по глубоководной волжской магистрали с её притоком Камой осуществляются большие перевозки массовых грузов: нефти и нефтепродуктов, леса, соли, строительных материалов, сельскохозяйственной продукции и пассажиров. По Волжско-Камскому пути и через систему

каналов ПФО имеет выход к Каспийскому, Чёрному, Азовскому, Балтийскому и Белому морям. Поэтому около половины общего грузооборота речного транспорта приходится на Волжско-Камский бассейн, так как годовая пропускная способность Волги по разным оценкам около 80–100 млн т [9]. Водным транспортом в основном осуществляются внутреничные и межрайонные перевозки. Также судоходными являются реки Белая, Чусовая, Урал, Вятка, Ока, Ветлуга и др. Удельный вес речного транспорта в грузообороте многих приволжских регионов достигает 30–40%. Это связано с тем, что в верховьях Волги, Вятки, Ветлуги, Камы находятся лесозаготовительные районы, откуда идут значительные лесные грузопотоки. На Каме они перегружаются из вагонов в речные суда и направляются в южные районы страны. Перевозки нефтяных грузов в Волжско-Камском бассейне осуществляет специализированный флот [1, 11].

По рекам Волжско-Камского бассейна перевозится более половины пассажиров речного транспорта. Крупные речные порты на Волге и Каме расположены в городах Самара, Саратов, Нижний Новгород, Набережные Челны, Тольятти, Пермь, Чебоксары, Ульяновск, Березники, Чайковский и др. Также хорошо развит речной транспорт в Уральском Прикамье. На водных судоходных путях (Каме, Белой, Чусовой, Сылве и др.) расположено около 100 небольших речных портов, пристаней, остановочных пунктов и переправ [4].

В структуре перевозимых речным транспортом грузов преобладают строительные материалы, лесные грузы, нефть и нефтепродукты, каменный уголь и кокс, минеральные удобрения и др. На востоке округа основные перевозки водным транспортом осуществляет Камское речное пароходство. В период навигации его суда перевозят грузы и пассажиров между крупными промышленными центрами ПФО и соседними регионами [1, 4]. Общая протяженность судоходных внутренних водных путей в ПФО составляет 9541 км, из них с гарантированными габаритами судовых ходов 3761 км [2]. Например, длина судоходных путей в Пермском крае – 1243 км, в Нижегородской области более 1000 км, в Татарстане – 933 км, в Башкортостане – 891 км, в Удмуртии – 178 тыс. км и т.д. [1, 5].

Во внутренних перевозках ПФО широко используется автомобильный транспорт. Во всех субъектах имеются автомобильные дороги общего пользования с твердым покрытием. Их густота по ПФО в 2000 году составила 1927 км, в 2005 году – 2061 км

на 1000 кв. километров. Всего по состоянию на 1 января 2010 года протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения по территории ПФО составила: 110943 км, в том числе 7388 км – федерального значения [2]. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием по субъектам ПФО резко отличается. Например, в Республике Башкортостан – 21,8 тыс. км, в Оренбургской области – 12,9 тыс. км, в Нижегородской области – 12,7 тыс. км, в Республике Татарстан – 12,3 тыс. км, в Кировской области – 8,8 тыс. километров и т.д. [5].

Автомобильный транспорт из-за малой грузоподъемности его подвижного состава рассчитан на сравнительно небольшие потоки грузов и небольшие расстояния между пунктами их отправления и прибытия. Его преимуществом являются более высокие скорости, а также возможности его использования «от двери до двери» без дополнительных перегрузок. Все это позволяет использовать этот вид транспорта для перевозок и на большие расстояния, если это касается скоропортящихся или срочных грузов. По территории ПФО проходят основные автомобильные дороги с твердым покрытием общего пользования федерального значения, связывающие территории ПФО с другими федеральными округами страны и с Казахстаном. Это «Нижний Новгород – Саранск – Пенза – Саратов»; «Пенза – Сызрань – Самара – Бузулук – Оренбург – Орск»; «Нижний Новгород – Киров – Пермь – Екатеринбург»; «Пермь – Ижевск – Набережные Челны – Альметьевск – Бугуруслан – Бузулук – Оренбург»; «Нижний Новгород – Чебоксары – Казань – Оренбург – Казахстан»; «Казань – Ульяновск – Сызрань – Саратов»; «Нижний Новгород – Чебоксары – Казань – Набережные Челны – Уфа» и др.

Пассажирские перевозки осуществляются автобусами междугородного, пригородного и внутригородского сообщения, а также легковыми таксомоторами. Основная часть перевозок (80–90%) пассажиров приходится на пригородные и внутригородские перевозки, а транспортные организации, выполняющие их, в основном находятся в муниципальной собственности. Число автобусов общего пользования на 100 тыс. человек населения по ПФО составило; в 1990 году – 108 шт., в 2000 г. – 92, в 2005 г. – 60, в 2010 г. – 41, в 2011 г. – 47 штук. Отсюда видно, что начиная с 90-х годов XX века наблюдается резкое сокращение количества автобусов по субъектам округа

в связи с переходом хозяйства к условиям рыночной экономики. По числу автобусов общего пользования на 100 тыс. чел. населения среди республик и областей ПФО выделяются: Самарская область (в 2000 г. – 123, 2011 г. – 48 шт.), Республика Татарстан (в 2000 г. – 113, 2011 г. – 57 шт.), Оренбургская область (в 2000 г. – 106, 2011 г. – 27 шт.), Нижегородская область (в 2000 г. – 101, 2011 г. – 70 шт.), Пермский край (в 2000 г. – 82, 2011 г. – 35 шт.) и др. Таким образом, в 2011 году на 100 тыс. чел. населения по количеству автобусов общего пользования лидирует Нижегородская область (70 шт.), а их наименьшее количество в Оренбургской области (27 шт.) [7]. Причиной этому является то, что в последние годы в городах и сельской местности резко возрастает парк индивидуальных легковых автомобилей, что приводит к увеличению их доли в пассажирских перевозках и к уменьшению их доли на общественном транспорте.

Всё большее место в транспортном комплексе по грузообороту занимает трубопроводный транспорт для транспортировки природного газа, нефти и нефтепродуктов. В Поволжье и Предуралье переплетаются магистральные нефтепроводы, идущие из Западной Сибири и Западного Казахстана. Нефтепровод «Дружба» берёт начало от Альметьевска и далее направляется на юго-запад по нефтепроводу Самара – Новороссийск и Самара – Лисичанск – Кременчуг, на северо-запад нефтепроводы направляются на Москву и Рязань через Нижний Новгород, что делает ПФО мощным нефтераспределительным узлом межрайонных и экспортных поставок нефти. Кроме того, проложены нефтепроводы по территории ПФО: «Альметьевск – Нижний Новгород», «Альметьевск – Туймазы – Уфа»; «Оренбург – Альметьевск»; «Пермь – Альметьевск»; «Ижевск – Менделеевск – Альметьевск» и др. [1, 5, 9, 11].

По магистральным газопроводам природный газ поступает из Западной Сибири в крупные города ПФО и центральные районы России. Так, через территорию округа проходит газопровод «Уренгой – Помары – Ужгород». Газ из Оренбурга транспортируется по газопроводу «Союз» через Самару, Стерлитамак в страны Восточной и Западной Европы. Протяженность газопровода от Оренбурга до западной границы бывшего СССР – 2750 км [6].

На территории ПФО построены магистральные нефтепродуктопроводы, предназначенные для транспортировки нефтепродуктов из районов их производства

в пункты их потребления или перевалочную базу (пункта). Такие магистральные нефтепродуктопроводы проложены между крупными центрами нефтехимической промышленности округа: «Нижняя Мактама (Альметьевск) – Нижнекамск»; «Нижнекамск – Казань»; «Нижнекамск – Стерлитамак», «Самара – Краснопожье», «Уфа – Андреевка – Пермь» и др. [1, 5].

Воздушный транспорт наиболее дорогой и быстрый вид транспорта. Кроме перевозки пассажиров он также используется при перевозках срочных грузов и на других работах в народном хозяйстве: для аэрофотоснимков при проведении проектно-изыскательных работ, в сельском хозяйстве, при тушении лесных пожаров и др. Первая в России воздушная линия была открыта в 1923 году по маршруту Москва – Нижний Новгород. В последние годы роль воздушного транспорта, несмотря на его дороговизну, в перевозках грузов и пассажиров постепенно возрастает, особенно в страны ближнего и дальнего зарубежья. В ПФО расположены 20 аэропортов, из них 17 пассажирских в городах Самара (Курумоч, Безьямка), Уфа, Казань, Пермь (Большое Савино), Саратов, Саранск, Ульяновск (Восточный), Нижний Новгород (Стригино), Оренбург (Центральный), Орск, Ижевск, Йошкар-Ола, Чебоксары, Пенза, Киров, Бегишево (Нижнекамск). Среди них 11 имеют статус международных аэропортов в городах Самара (Курумоч), Саратов, Казань, Оренбург, Орск, Пермь, Ульяновск, Уфа, Нижний Новгород, Бегишево (Нижнекамск), Чебоксары [1, 2].

К транспортному комплексу ПФО относится и городской электрический транспорт, которая обеспечивает перевозки пассажиров трамваями, троллейбусами и метрополитенами. Первые линии электрического трамвая в России появились 1896 году в Нижнем Новгороде [1, 11]. Почти во всех крупных и средних городах округа перевозку пассажиров также осуществляют трамваи и троллейбусы. В Нижнем Новгороде, Казани и Самаре построены и успешно работают метрополитены, и продолжается дальнейшее их строительство.

На территории ПФО сформировались крупные транспортные узлы в городах Нижний Новгород, Самара, Казань, Саратов, Киров, Оренбург, Пермь, Пенза, Уфа, Ульяновск, Набережные Челны и др. Каждый из них сочетает свой специфический набор транспортных путей, а в целом они формируют каркас транспортной системы Приволжского федерального округа.

Изучение истории развития транспортного комплекса ПФО можно использовать при формировании историко-географического сознания и эколого-географической культуры у учащейся молодежи. Для обучающихся общеобразовательных и профессиональных учебных заведений при изучении темы «Транспорт» по экономической географии можно разработывать интегрированные факультативные курсы и курсы по выбору [10].

Выводы

На территории ПФО имеются почти все виды транспорта, за исключением морского. Особенно хорошо развиты такие виды транспорта, как железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, речной. По плотности железных дорог ПФО занимает второе место в России. Однако некоторые автомобильные дороги федерального значения перегружены, особенно «Москва – Нижний Новгород – Казань – Уфа», «Москва – Пенза – Самара – Уфа» и требуется дальнейшая их реконструкция и строительство новых автомагистралей между крупными и средними городами и в сельской местности ПФО. Также требуется реконструкция некоторых международных аэропортов и гидротехнических сооружений Волжско-Камского бассейна из-за их износа. Ведется проектирование строительства новой скоростной железной дороги «Москва – Нижний Новгород – Чебоксары –

Казань», которая соединит в будущем три субъекта ПФО.

Список литературы

1. Гайсин И.Т. Приволжский федеральный округ экономико-географическая характеристика: учеб. пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – Казань: Изд-во РИЦ «Школа», 2008. – 160 с.
2. Жмачинский В.И., Веселов С.В. Особенности развития транспортно-логистической системы в Приволжском федеральном округе (ПФО) /Сб. матер. Международного форума «Великие реки» (ННГАСУ, 2013 г.). – Нижний Новгород, 2012. – С. 249–253.
3. Козьева И.А., Кузьбожев Э.Н. Экономическая география и регионалистика: учеб. пособие. – М.: КНОРУС, 2005. – 336 с.
4. Назаров Н.Н., Шарыгин М.Д. География Пермской области: учебное пособие. – Пермь: Книжный мир, 1999. – 248 с.
5. Новая Российская энциклопедия: В 12 т. / редкол.: А.Д. Некипелов, В.И. Данилов-Данильян, В.М. Карев и др. – М.: ООО Изд-во «Энциклопедия», 2004. – Т.1. – 960 с.
6. Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации: Стат. сб. – М.: Росстат, 2004. – 67 с.
7. Российский статистический ежегодник: 2012. – М.: Росстат, 2012. – 786 с.
8. Румянцева Е.Е. Новая экономическая энциклопедия. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 724 с.
9. Скопин А.Ю. Экономическая география России: учеб. – М.: Проспект, 2003. – 368 с.
10. Фазылзянова И.И., Гайсин И.Т. Формирование эколого-исторического сознания учащихся на основе интегрированного элективного курса «История взаимодействий общества и живой природы» // Вестник Казанского технологического университета. 2011. – № 13.
11. Экономическая и социальная география России: учеб. для вузов / под ред. профессора А.Т. Хрущева. – М.: Дрофа, 2001. – 672 с.