

МОРОЗОВА Е. С.

**ГЕОГРАФИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ
РЕГИОНОВ ДЕПРЕССИВНОГО ТИПА**

Аннотация. В статье рассматриваются транспортные связи регионов депрессивного типа (Ульяновская область, Республики Чувашия и Марий Эл) по видам транспорта, экспорту и импорту продукции. Отражена география важнейших транспортных путей.

Ключевые слова: транспортные связи, транспортные пути, транспортные узлы, регионы депрессивного типа.

MOROZOVA E. S.

**GEOGRAPHY OF TRANSPORT LINKS
IN THE REGIONS OF DEPRESSED TYPE**

Abstract. The article deals with the transport links of the regions of depressed type (Ulyanovsk region, the Republic of Chuvashia and Mari El). The author analyzes the types of transport available in the regions regarded as well as their export and import capacities. Consequently, the study presents the geography of major transport routes in the depressed regions.

Keywords: transport links, transport routes, transport units, regions of depressed type.

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Вместе с городами он образует «каркас территории», является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом и что не менее важно – он обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках.

В 80-е годы XX в. структурная диспропорция, возникшая между производством и транспортом, стала приводить к регулярным сбоям в работе транспортной системы страны, особенно ее важнейшего звена – железнодорожного транспорта. Только экономический кризис 90-х годов с резким падением производства в России и странах ближнего зарубежья привел к адекватному снижению объема грузовых перевозок, что снизило остроту проблемы. Поэтому на этапе выхода России из депрессии и начала экономического роста транспорт наряду с энергетическим фактором развития экономики стал тем «узким местом», которое будет серьезно тормозить весь процесс социально-экономического развития страны [4].

Ульяновская область, Республика Чувашия и Республика Марий Эл являются депрессивными регионами, так как в этих субъектах наблюдаются сбои в различных

отраслях промышленности и транспортной системе. Исследуемые регионы имеют на своей территории крупные транспортные узлы, обладают выгодным географическим положением. Через Ульяновскую область проходят важные авиационные, железнодорожные и автомобильные коммуникации всех направлений России. На территории Республики Чувашия находится крупный железнодорожный узел России – г. Канаш, через который проходят железнодорожные пути, связывающие Восточную Сибирь, Юг России и Москву. Через Республику Марий Эл проходят различные транспортные пути.

Несмотря на то, что представленные регионы являются депрессивными, транспортная инфраструктура постепенно развивается, а показатели ее работы в основном улучшаются.

Важнейшее значение для исследуемых районов, расположенных в центре страны, имеет развитие и совершенствование внешних экономических связей и обеспечивающего их магистрального транспорта. С развитием транспортных связей происходит как бы «приближение» к этим районам их сырьевых и топливных баз [3].

Ульяновская область, Республика Чувашия и Республика Марий Эл имеют исключительно выгодное транспортное положение – на пересечении главной водной магистрали страны - реки Волги (дополненной параллельной железной дорогой) с железными и автомобильными путями, связывающими Центральную Россию с Нижним Поволжьем, Южным Уралом и Казахстаном. Кроме этого, территорию данных регионов пересекают нефте- и газопроводы.

Единая глубоководная транспортная система обеспечивает выход к портам Каспийского, Балтийского и черноморско-Азовского бассейнов. Волго-Камский речной бассейн является основным в стране. Роль речного транспорта в транзитных перевозках очень высока, хотя особое значение отводится железнодорожному транспорту. По глубоководной Волжской магистрали осуществляются перевозки зерна, нефти, леса, соли, каменного угля, рыбы, цемента, машин и т.д. Также большую роль в перевозках играет р. Кама [1].

Ульяновскую область пересекает Куйбышевская железнодорожная магистраль, обеспечивая связь западных и центральных регионов России с Уралом, Сибирью. Севернее исследуемых регионов проходят две железнодорожные магистрали, имеющие трансконтинентальное значение: Москва – Ярославль – Киров – Пермь – Екатеринбург – Тюмень – Омск – Владивосток и Москва – Казань – Екатеринбург – Курган – Омск. Параллельно Волжской речной магистрали проходит Приволжская железная дорога [2].

По территории регионов проходит ряд крупных нефте- и газопроводов российского и международного значения. Международное значение имеет система нефтепроводов «Дружба» – от Альметьевска через Самару, Брянск до Мозыря (Белоруссия) и далее в

европейские страны, две трассы нефтепровода Сургут – Полоцк. Пять магистральных газопроводов Уренгой – Центр и один экспортный газопровод Уренгой – Ужгород. Прилегающая территория имеет довольно разветвленную сеть трубопроводного транспорта внутреннего значения, объединяющую эксплуатируемые нефтяные районы и нефтеперерабатывающие заводы. Например, территорию Чувашской Республики пересекают 11 ниток магистральных газопроводов, что создало благоприятные условия для газификации населенных пунктов и 3 нитки магистрального нефтепровода Альметьевск – Казань – Нижний Новгород.

Обеспеченность транспортом регионов очень высока. Основными статьями их импорта является продукция машиностроения, минеральное сырье и топливо. Ввоз сельскохозяйственных грузов в целом значительно превышает вывоз. Это относится к таким грузам как соль, сахар, рыба и хлебным грузам.

Регионы выделяются по вывозу машин, металлоизделий, товаров широкого потребления, леса, значительную часть играет зерно, мука и другие виды сельскохозяйственной продукции. Большое количество нефтяных, хлебных и других грузов проходит через регионы транзитом и передается с одного вида транспорта на другой (например, с воды на рельсы) [2].

В ближайшие годы можно ожидать значительного расширения внутрирайонных производственных и транспортно-экономических связей, в частности по кооперированным поставкам в машиностроении, нефтяным и химическим грузам.

Конкретные направления основных грузопотоков связаны с конфигурацией и густотой сети путей сообщения. Особенность регионов в том, что они имеют исключительно густую и разветвленную сеть водных путей, железнодорожных и автомобильных дорог.

Таким образом, транспортные связи Ульяновской области, Республики Чувашия и Республики Марий Эл достаточно развиты. Транспортная сеть дорог сильно разветвленная. Можно сказать, что в Ульяновской области главными транспортными узлами являются города: Ульяновск, Инза, Барыш, Димитровград. В Республике Чувашия как главный транспортный узел выделяется г. Канаш, где пересекаются как железнодорожные, так и магистральные автомобильные пути. На карте Республики Марий Эл видно, что главным центром, где пересекаются многие дороги, является г. Йошкар-Ола.

Все исследуемые регионы имеют транспортные пути сообщения, как с соседними субъектами страны, так и с довольно отдаленными регионами страны. Это способствует наиболее эффективному развитию экономических связей.

В заключение выделим несколько особенностей развития транспортных связей данных регионов:

1. До 1930 г. около половины грузооборота приходилось на водный транспорт. К середине XX в. транспортные связи регионов с другими областями на 72% осуществлялись по железным дорогам. В настоящее время в грузовых перевозках значительную роль оказывает автомобильный транспорт.

2. Раньше большую часть вывоза составляли лесные грузы, теперь в основном это продукция машиностроения и химической промышленности.

3. Важную роль в региональной экономике приобрел трубопроводный транспорт, получили значительное развитие автомобильные и воздушные перевозки.

4. Расширились транспортно-экономические связи не только с Центром, но и Востоком и Западом страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Баранский Н. Н. Экономическая география СССР. Обзор по областям Госплана. – М.: Изд-во ун-та им. Я. М. Свердлова, 1997. – 340 с.

2. Гохберг М. Я. Федеральные округа Российской Федерации: анализ и перспективы экономического развития. – М.: Финансы и статистика, 2007. – 357 с.

3. Матвеев Г. П. Волго-Вятский район / Г. П. Матвеев, Г. А. Приваловская, Б. С. Хорев. – М.: Государственное изд-во географической литературы, 1961. – 344 с.

4. Хрущев А. Т. Экономическая и социальная география России: Учебник для вузов. – М.: Дрофа, 2001. – 672 с.