

Министерство образования и науки Российской Федерации

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра экономической
и социальной географии

**ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ
ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ И ЗА
РУБЕЖОМ**
АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента 4 курса 423 группы _____
направления 05.03.02 География
географического факультета _____

Перевозникова Виталия Дмитриевича

Научный руководитель

доцент, к.г.н.

должность, уч. степень, уч. звание

Ю.В. Преображенский

инициалы, фамилия

Зав. кафедрой

доцент, к.г.н., доцент

должность, уч. степень, уч. звание

С.С. Самонина

инициалы, фамилия

Саратов 2017

Введение. Во всем мире строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей является своего рода показателем успешности страны, и это напрямую влияет на престиж государства и его позиционирование на международной арене. Если раньше о техническом и технологическом развитии страны судили по достижениям в космической сфере или ядерной энергетике, то теперь к ним добавляется и новые высокотехнологичные решения, в первую очередь такие, как высокоскоростные магистрали. Примеры строительства ВСМ за рубежом показывают, что даже одна такая линия, проходящая через регион государства, способна в корне изменить социально-экономический статус территории, расширить туристический потенциал и привлечь значительные инвестиции в смежные отрасли. «Высокоскоростная лихорадка» уже охватывает целые регионы и даже континенты: Европу, Америку, Азию и даже Африку и Ближний Восток. Для государства организация ВСМ на своей территории – уникальный шанс, использование которого позволяет стране подняться сразу на несколько ступеней в научно-техническом отношении, дает мощный импульс для развития экономики, туризма, социальной сферы и иных отраслей.

Цель работы - выявить территориальные особенности потенциальных ВСМ в России.

На основе поставленной цели были определены следующие **задачи**:

- проанализировать экономические и социальные аспекты в создании и функционировании ВСМ в России и мире
- дать характеристику транспортному комплексу России
- выявить потребность хозяйства и населения в ВСМ и оценить перспективы возможного строительства ВСМ в Европейской части России.

При написании работы были использованы статьи, монографии по теме исследования, электронные источники. Были использованы монографический, сравнительный, статистический и прочие методы исследования.

Работа состоит из введения, трех разделов, заключения, списка источников.

Основное содержание работы. Эффективность национальной экономики, экономический рост, устойчивость развития отраслевых и территориальных комплексов, внешнеэкономической деятельности традиционно определяется функционированием транспорта.

Транспорт - особая сфера материального производства и самостоятельная отрасль экономики. Он осуществляет обмен продукцией между предприятиями, районами и странами, способствует освоению новых территорий и развитию специализации, перемещает грузы и пассажиров, являясь основой территориального разделения труда.

Транспорт как отрасль материального производства имеет ряд особенностей. Он не создает продукцию, но способствует увеличению ее стоимости при перемещении на величину транспортных издержек. Отношение суммарных транспортных издержек к полной стоимости продукта у потребителя называется коэффициентом транспортной слагающей. Чем меньше этот коэффициент, тем рациональнее размещается производство, тем транспортабельнее продукция. Это особенно важно при решении проблем оптимизации территориальной организации производительных сил.

Состояние транспорта зависит от общего уровня развития производительных сил, от технического прогресса в общественном производстве. Своевременное качественное и полное удовлетворение потребностей хозяйства и населения в перевозках, повышение экономической эффективности работы транспорта зависит от согласованной работы единой транспортной системы страны, ее взаимодействия с другими отраслями, появления новых видов транспорта, широкого применения прогрессивных способов перевозок.

Транспортная сеть формируется под влиянием таких факторов, как размещение и развитие хозяйства, расположение городов, направление и

мощность внутрирайонных и межрайонных транспортно-экономических связей, размещение курортов и крупных объектов туризма.

Продукцией транспорта являются перевозки грузов и пассажиров. Помимо количества перевезенных грузов и пассажиров для оценки продукции отрасли употребляют показатели грузо- и пассажирооборота (произведение количества перевезенных грузов и пассажиров на расстояние их перевозки — тоннокилометры и пассажирокилометры). Последние показатели более информативны, так как отражают действительный объем работы транспорта.

Современная Россия обладает мощным, многоотраслевым, полифункциональным транспортным комплексом, на ее территории представлены все виды транспорта. По общим объемам перевозимых грузов и пассажиров, по величине грузо- и пассажирооборота Россия наряду с США и Китаем входит в лидирующую тройку государств. Однако столь значительные объемы работы отечественного транспорта во многом обусловлены одним из самых топливо- и сырьевым в мире хозяйственным комплексом и гигантскими расстояниями перевозки грузов.

Для России с ее значительными континентальными пространствами, суровым климатом и крупными перевозками грузов на большие расстояния первостепенное значение имеют всепогодные виды наземного транспорта, отличающиеся наименьшими удельными издержками грузоперевозок, большой пропускной способностью и высокими скоростями.

Поэтому в условиях России наиболее экономичны и эффективны для массовых перевозок грузов на большие расстояния железнодорожный и трубопроводный транспорт.

Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта в России, хотя по общему грузообороту он и уступает трубопроводному, но зато универсален: с его помощью можно перевозить любые грузы и пассажиров.

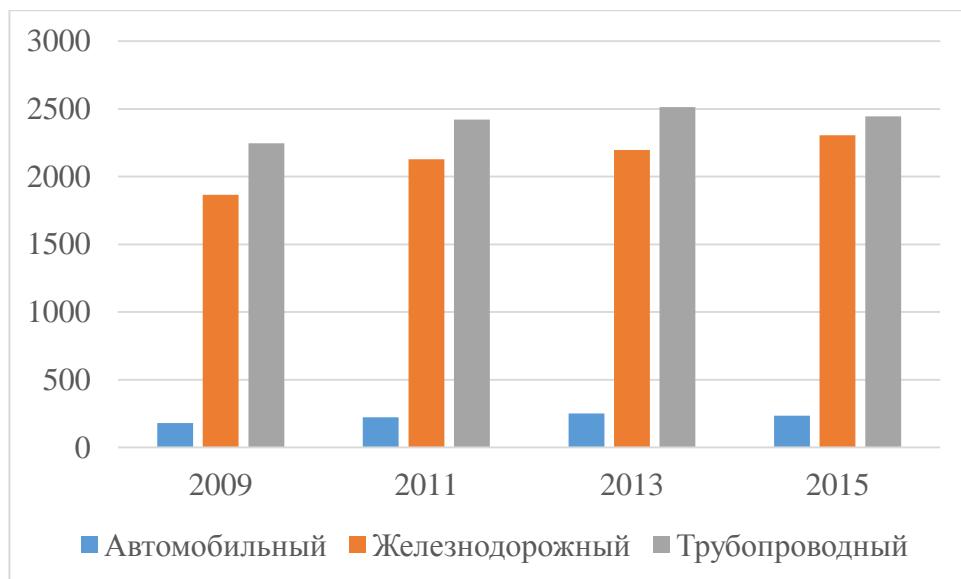


Рисунок 1 - Динамика грузооборота основных видов транспорта России (в млрд. т/км) (составлено автором по материалам [1])

Железнодорожный транспорт отличается регулярностью движения во все времена года, большой скоростью, способностью осваивать массовые потоки грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью перевозок. Однако учитывая большие капитальные вложения, затрачиваемые на постройку железных дорог, его использование наиболее эффективно при значительной концентрации грузовых и пассажирских потоков.

Основные проекты развития железнодорожной транспортной сети России Высокоскоростное железнодорожное пассажирское сообщение обеспечивает скорость движения более 250 км в час по специальным выделенным железнодорожным путям. Международный опыт свидетельствует о значительном долгосрочном влиянии ВСМ на социально-экономическое развитие стран [9].

Обеспечивая минимальное время поездки с соответствующим сервисом, высокоскоростные магистрали становятся привлекательными для перехода на них значительной части дальних и межрегиональных перевозок. Высокоскоростное сообщение формирует у населения качественно новое восприятие доступности территории региона и страны в целом. Исследования пассажиропотоков в других странах (Франция, Испания,

Германия, Китай) показывают, что строительство ВСМ стимулирует спрос на авиаперевозки и формирует новый уровень региональной мобильности местного населения и туристов, приводит к повышению уровня жизни и комплексному развитию регионов.

Строительство ВСМ приводит к высвобождению существующей железнодорожной инфраструктуры для пригородного сообщения и для грузовых перевозок, что снижает остроту потребности в расширении существующей железнодорожной инфраструктуры, включая строительство вторых и третьих путей, мостовых переходов и другие мероприятия. Развитие регулярных маршрутных перевозок контейнерных грузов, уменьшение себестоимости услуги обеспечивает реализацию транзитного потенциала территории и рост услуг транспорта (например, развитие ВСМ на восток будет способствовать разгрузке Транссибирской магистрали и развитию рынка железнодорожных контейнерных перевозок между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой). Снятие инфраструктурных ограничений будет способствовать росту промышленного производства и развитию других отраслей экономики.

При строительстве и эксплуатации ВСМ осваивается и применяется международный опыт работы новых строительных технологий, производства строительной техники и подвижного состава. ВСМ как любой крупный проект приводит к созданию новых рабочих мест на этапе строительства и на этапе эксплуатации.

В России для ВСМ, согласно документу рассматриваются три основных транспортных коридора Центр - Северо-Запад, Центр - Юг, Центр - Восток.

Реализация проектов ВСМ предполагает подготовку проектной документации, подготовку территории строительства, строительство и эксплуатацию ВСМ.

В соответствии с международным опытом проекты ВСМ осуществляются с участием государства. В России возможны механизмы

предоставления прямых субсидий из федерального бюджета, предоставление заемных денежных средств на возвратной основе из средств Фонда Национального Благосостояния Российской Федерации, Пенсионного Фонда Российской Федерации, средств институтов развития и другие механизмы.

Учитывая масштабность ВСМ для развития транспорта и социально-экономического развития в целом, принятие решений о реализации тех или иных проектов потребует актуализации Транспортной стратегии, Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года и других долгосрочных документов с учетом последствий создания высокоскоростных магистралей.

Проектом ВСМ-1 предусмотрено строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали протяженностью 659 км (время в пути 2 ч. 30 мин. с учетом максимальной скорости движения на отдельных участках до 350 км/час) при стоимости строительства ВСМ-1 в размере 1260 млрд. рублей (капитальные затраты в ценах соответствующих лет). Срок начала реализации проекта - 2018 год. Пассажирооборот на данном направлении прогнозируется от 5 млрд. пасс.-км в 2018 году до 9,5 млрд. пасс.-км в 2030 году.

Стоимость первого этапа проекта ВСМ-2 протяженностью 779 км Москва - Нижний Новгород - Чебоксары - Казань оценивается авторами данного проекта в размере более 790 млрд. рублей в ценах соответствующих лет, планируемое время поездки по маршруту Москва - Казань сократится с 11 ч. 30 мин. до 3 ч. 30 мин. с учетом максимальной скорости движения на отдельных участках до 400 км/час.

Стоимость второго этапа проекта ВСМ-2 протяженностью 836 км Казань - Екатеринбург оценивается в размере более 870 млрд. рублей в ценах соответствующих лет, время поездки по маршруту Казань - Екатеринбург сократится с 13 ч. 25 мин. до 3 ч. 50 мин., Москва - Екатеринбург с 25 ч. до 7 ч. 30 минут. Начало реализации второго этапа - 2018 год.

В результате реализации проектов по развитию скоростных и высокоскоростных магистралей общая их протяженность к 2030 году

составит более 11,5 тыс. км, пассажиропоток скоростными и высокоскоростными поездами - более 40 млн. человек/год. Необходимый объем инвестиций в инфраструктуру для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения в сети ОАО "РЖД" оценивается в размере около 6 трлн. рублей.

Факторы, определяющие создание высокоскоростного железнодорожного движения Современные транспортные системы являются неотъемлемой частью развития экономики. Они эволюционируют с различной скоростью и в разных направлениях: одни из них занимают крепкие позиции, другие – не справляются с вызовами современности и угасают. На протяжении всей истории появление новых видов транспорта, способствовало сближению государств, развивало экономические, социальные и политические отношения. Одной из главных тенденций развития транспортных систем в современном мире является инновационность, которая направлена на более эффективное использование ресурсов – как природных, так и человеческих. ВСЖДТ – это современная и сложная транспортная система. Для создания ВСЖДТ нужно рассматривать множественные факторы: физико- географические, социальные, экономические, экологические, технологические, geopolитические, нормативно-правовые и т.д. ВСЖДТ конкурентоспособен в транспортной нише 200 – 800 км, что делает его перспективной основой транспортного каркаса для развития территориальных транспортных систем стран и регионов. Также если рассматривать опыт зарубежных стран, появление ВСМ в отдельных регионах мира способствовало появлению нового пассажиропотока, что увеличило мобильность населения, ускорило передачу информации и ускорило экономическое и социальное развитие региона, вовлекло в экономику новых людей. Для создания и поддержания эффективной сети ВСЖДТ необходимы производственная и эксплуатационная базы, которые могут стать особыми элементами регионального развития, освоения территорий, по которым проходят линии

ВСМ. Дальше хотелось бы рассмотреть и сравнить строительство двух ВСМ по разным критериям. Это ВСМ-1 (ВСМ Москва – Санкт-Петербург) и ВСМ Москва – Казань, который также является частью крупного проекта ВСМ-2 (Москва – Екатеринбург), как два самых перспективных проекта на данный момент.

Заключение Положительные эффекты от реализации проектов ВСМ не ограничиваются прямыми эффектами от развития национальной транспортной системы. Реализации проектов ВСМ также приведет к возникновению общих экономических эффектов ввиду положительного влияния на занятость, производительность труда и темпы регионального развития.

В результате проделанной работы, можно сделать следующие выводы:

ВСМ поспособствуют увеличению мобильности населения, усилию трудовых миграций и агломерационных процессов, при этом увеличится связность экономического пространства.

Опыт в развитии ВСМ в зарубежных странах демонстрирует зависимость их эффективности от уровня душевых доходов и объёма производимой промышленной продукции.

Наиболее перспективна для строительства ВСМ Москва-Казань с учётом её дальнейшего продления до Екатеринбурга.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Экономическая география России: Учебное пособие. – - С.230-249.
2. BCM Москва — Казань[Электронный ресурс]
URL:https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%A1%D0%9C_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0_%E2%80%94_%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D0%BD%D1%8C (дата обращения 13.04.2016) Загл. с экрана. Яз. Рус.
3. BCM Казань — Москва [Электронный ресурс]
URL:<http://www.hsrail.ru/projects/features/> (дата обращения 15.04.2016) Загл. с экрана. Яз. Рус.
4. BCM Москва — Санкт-Петербург [Электронный ресурс]
URL:<http://www.hsrail.ru/projects/vsm-1/> (дата обращения 15.04.2016) Загл. с экрана. Яз. Рус.