

УДК 91.911.338.656

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕРРИТОРИИ КРЫМА

Кузнецов М.В.

Перемещение в пространстве уже давно стало объективной необходимостью эффективного социально-экономического развития. Поэтому транспорт относится к числу наиболее востребованных отраслей человеческой деятельности, которая включает пространственно-временной фактор во все структуры общественного воспроизводства.

Естественно историческое развитие географической оболочки привело к тому, что земное пространство-время мозаично, т.е. территориальные системы имеют существенные различия от места к месту в обеспечении социально-экономического процесса. В такой ситуации общественная организация территории невозможна без масштабного перемещения людей, вещества, энергии и информации между сферами деятельности по обнаружению, приспособлению, использованию, вовлечению и удержанию в системе общества того или иного геопространства.

В контексте этих представлений Крым располагает уникальной природно-ресурсной, социально-экономической и этносоциальной мозаичностью как в рамках внутренней, так и по отношению к внешней общественной воспроизводственной среде. Все вместе взятое объективно генерирует общий уровень и структурно-функциональные особенности развития регионального транспортно-коммуникационного комплекса. Следствием сочетания этих же факторов является высокое транспортное включение в общественное функционирование территории и акватории региона в равной степени. Особенно в этом плане выделяется положение Крыма на оси «Север-Юг», а также древних путей из Ближнего, Среднего Востока и Передней (Малой) Азии в Европу через Черное море. Таким образом, Крым является узлом существующих и перспективных международных транспортных коридоров[1, с.118].

Территориальная структура транспортной системы Крыма начала формироваться еще задолго до нашей эры с возникновения на побережье первых греческих и римских городов: Пантикапея, Керкинитида, Алустана и т. п. От них постепенно в глубину полуострова, а затем и на материковую часть, начинают прокладываться первые гужевые дороги.

Начиная со 2 в до н. э. и до 16 в н. э. включительно по территории полуострова проходил Шелковый путь из Китая в Европу. Позже через его территорию пролегал знаменитый путь «из Варяг в Греки», т. е. из Балтийского моря в Средиземное. Торговцы солью приходили в Крым к соляным озерам Сасык, Чокракское и другим по Чумацкому шляху. В 8 – 10 в.в. для восточных славян большое значение имел Залозный шлях, т. е. уходящий «за лозы» или за плавни Днепра. Муравский шлях от Перекопа к г. Тула в 16 – 17 в.в. использовался

кочевниками не только для набегов на Русь, но и для купеческих караванов из Москвы в Крым и обратно. В последствие, по этим историческим шляхам были проложены ныне существующие субмеридиональные осевые авто- и железные дороги. Так в 1874 году закончилась прокладка железной дороги Лозовая – Симферополь, которая в 1875 году была продлена до г. Севастополь; в 1890 году прокладывается железная дорога Джанкой – Владиславовка – Керчь. Строительством железнодорожной ветки Джанкой – Армянск и далее на Херсон, соединившей Приднепровье, Николаев и Одессу с Крымом, фактически завершается формирование каркасной дорожной сети. В конце 19 в. в Севастополе, а затем в 1914 году в Симферополе и Евпатории начинает функционировать трамвай. Таким образом, в транспортном комплексе Крыма стала оформляться подсистема городского транспорта.

В настоящее время Крым располагает достаточно развитой транспортной системой, где продуктивно взаимодействуют все виды транспорта, за исключением речного. Каркасную основу региональной дорожно-транспортной сети составляет субмеридиональная коммуникационная ось, сочетающаяся с субширотными линейно-узловыми элементами транспортной инфраструктуры.

В силу полуостровного положения магистральные осевые дороги региона имеют тупиковый характер, образуя перевалочные приморские транспортные узлы (Керчь, Ялта, Севастополь, Евпатория, Феодосия).

2002 г. – в составе транспортных коммуникаций Крыма насчитывалось 640 км, в том числе, около 300 км электрофицированных, железных дорог; свыше 6,5 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, более 300 км троллейбусных и 20 км трамвайных линий, а также 1126 км магистральных трубопроводов (см. таблица 1).

Таблица 1

Основные показатели развития транспортной системы

№ п/п	Показатели/единица измерения	Виды транспорта					Итого
		автомобильный	железнодорожный	морской	Воздушный	Трубопроводный	
1	Протяженность (тыс. км)	6,55	0,64	-	-	1,12	-
2	занято (тыс. чел.)	10,87	12,73	4,85	2,02	0,73	31,8
3	Перевезено грузов (млн. т)	18,24	6,43	0,47	0,07	1,10	25,31
4	Грузооборот (млн. т км)	493,5	4703,0	176,7	5,5	183,4	5562,7
5	Перевезено пассажиров (млн. чел.)	124,4	28,5	0,7	0,1	-	153,7
6	Пассажиuroоборот (млн. пас. км)	1551,2	3552,4	9,8	67,7	-	5181,1

По материалам управления статистики АРК, 2001.

Автобусное маршрутное сообщение организовано во всех городах и районах республики, насчитывая более 400 маршрутов. Троллейбусное сообщение обслуживает 26 маршрутов, два из которых междугородные. Морской транспорт связывает Крым с 43 странами мира. Основные фонды транспортного комплекса Крыма составляют более 2,7 млрд. грн., в том числе более 50 % их стоимости составляют транспортные средства (рис.1).

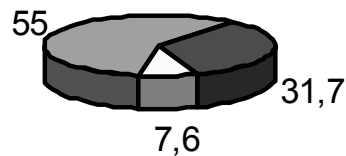


Рис.1. Структура основных фондов транспортного комплекса Крыма, 2001 г. (%)

Основные показатели развития дорожно-транспортной сети Крыма относительно площади его территории свидетельствуют не только о достаточности, но и о достижении региональной транспортной системой такого уровня организации, когда развитие вширь становится невозможным без разрушительного воздействия на уникальный рекреационный потенциал и в целом природный комплекс, ухудшение и без того сложной экологической обстановки на полуострове.

Местоположенческая и хозяйственно-поселенческая специфика региона в сочетании с небольшой дальностью перемещения грузов и высокой маневренностью автосредств объективно обуславливают главенствующее положение автомобильного транспорта в транспортно-коммуникационном комплексе Крыма (рис.2).

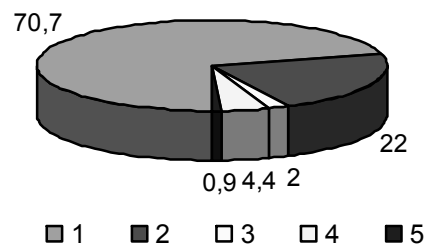


Рис.2 Структура транспорта Крыма по грузоперевозкам, 2001 г. (%)

1 – автомобильный; 2 – железнодорожный; 3 – морской; 4 – трубопроводный; 5 – авиационный;

Автоперевозки охватывают более 67 % грузоперемещений и свыше 70 % перевозимых транспортом пассажиров (124,4 млн. чел.). В перевозке пассажиров значительна роль троллейбусов, перевозящих ежегодно более 120 млн. чел. (рис.3).

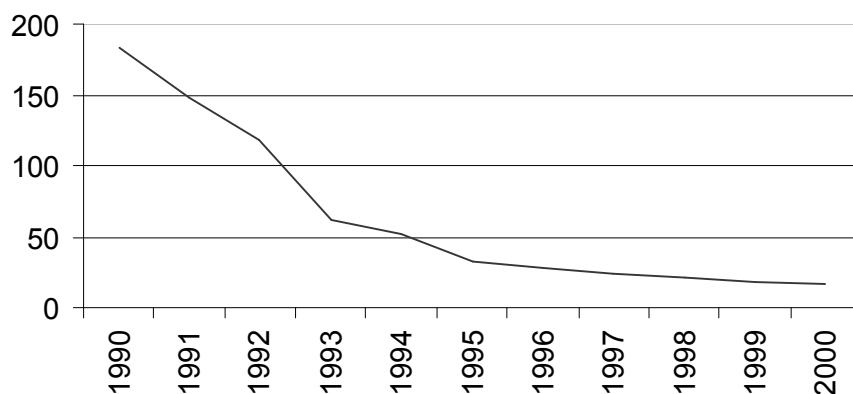


Рис.3 Динамика грузоперевозок автомобильным транспортом Крыма, 2001г.
(в %)

Главными осями автодорожной сети Крыма являются субмеридиональные дороги: Севастополь – Симферополь – Джанкой и далее на Харьков, Москву; Симферополь –Красноперекоск – Армянск и далее на Херсон, Одессу, а также субширотные – Симферополь – Феодосия – Керчь и далее на Кавказ. Средняя плотность автодорожной сети Крыма, рассчитанная относительно общей площади составляет 244 км / 1000 км². Наблюдаются значительные региональные колебания этого показателя, соответственно можно выделить группу районов с плотностью автодорожной сети значительно превосходящей среднекрымское значение: Симферопольский, Красноперекоскский, Красногвардейский, Советский, Нижнегорский, Первомайский районы, а также территории обслуживаемые Севастопольским, Керченским, Евпаторийским, Ялтинским автодорожными управлениями. Сакский, Кировский и Черноморский районы имеют плотность автодорог соответствующую среднекрымскому показателю, а Белогорский, Бахчисарайский, Джанкойский и Ленинский районы – ниже среднерегionalного значения.

Перевозки грузов автомобильным транспортом характеризуются значительной внутрирегиональной дифференциацией, обусловленной локализацией специализированных хозяйственных структур и систем расселения населения. Доминирующее положение по автомобильным грузоперевозкам занимают города Симферополь и Красноперекоск (более 3 млн. т), а также города Севастополь и Ялта. Показатель грузооборота максимально выражен на территории Большой Ялты (более 40 млн. т/км), а также на территориях Красногвардейского, Симферопольского, Ленинского и других районов, прилегающих к железнодорожным магистралям и курортно – рекреационным зонам.

В составе перевозимых грузов доминируют продукты питания, сельхозпродукция, стройматериалы, товары народного потребления. Незначительную долю грузов составляют машины, оборудование, продукты химии и топлива (рис.4).

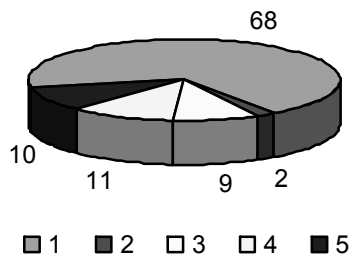


Рис. 4. Структура грузов, перевозимых автомобильным транспортом Крыма, 2001 г. (в %). 1 – с/х грузы; 2 – отходы производства и коммунального хозяйства; 3 – непродовольственные товары; 4 – продовольственные товары; 5 – строительные материалы;

Наибольшая интенсивность перевозки пассажиров автомобильным транспортом приурочена к главным и хорошо сложившимся локальным системам расселения населения Симферополя, Севастополя, Большой Ялты, Феодосии и в целом Южнобережью, а также Бахчисарайскому, Ленинскому, Краснопереконскому и Джанкойскому районам.

В структуре пассажироперевозок преобладают внутригородские и пригородные перевозки (рис.5)

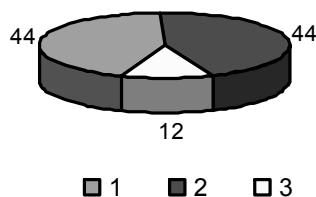


Рис. 5. Структура перевозки пассажиров автомобильным транспортом Крыма, 2001 г. (%) 1 –внутригородские перевозки; 2 -пригородные перевозки; 3 -междугородные перевозки;

Пассажироперевозки в разрезе городов отражают резкое доминирование городов Симферополя, Севастополя, Ялты и Керчи над остальными городскими поселениями. Автобусное сообщение в регионе обслуживает 7 автовокзалов и более 18 автостанций, наиболее крупными из них являются автостанция Симферополь (Центральный автовокзал) – более 280 отправок автобусов в сутки, 70 % которых междугородные сообщения; автовокзал Ялта – более 200 отправок автобусов в сутки; автовокзал Евпатория – около 200 автобусных отправок в сутки.

Троллейбусный транспорт начал развиваться в Крыму в 60-е годы прошлого века вытесняя в городах трамвайные сообщения. В настоящее время троллейбусная сеть региона состоит из троллейбусных линий городов Симферополя и Севастополя, а также первой и самой протяженной в Европе (86 км) горной

троллейбусной трассы: Симферополь – Алушта – Ялта. Эксплуатацию троллейбусных линий, обслуживание троллейбусных перевозок осуществляет Симферопольский (2), Алуштинский, Ялтинский и Севастопольский (3) троллейбусные парки. Парк машин насчитывает более 400 единиц транспортных средств.

Ежегодно троллейбусами перевозится более 200 млн. пассажиров, в том числе более 90 % составляют городские перевозки (рис.6).

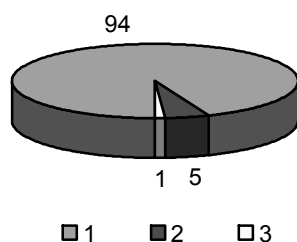


Рис.6 Структура троллейбусных пассажирских перевозок в Крыму, 2001 г. (%)

1 – городские; 2 – пригородные; 3 – междугородные;

Работа троллейбусных сообщений подвержена сезонным колебаниям, что связано с неравномерностью потока рекреантов в теплый и холодный сезоны года.

Железнодорожный транспорт Крыма занимает главенствующее положение в перевозке топлива различного сырья, строительных материалов и других массовых грузов, а также пассажиров в межрегиональном сообщении. В региональных транспортных перевозках на его долю приходится 22.0 % перевозимых грузов.

Железнодорожная сеть Крыма является частью Приднепровской железной дороги и относится к числу наиболее грузо- и пассажиронапряженных магистралей Украины. Такое положение определяется уникальностью природно-ресурсного потенциала, хозяйственной специализацией региона, а также выходом к теплым морям и на Кавказ через порт Крым. Железнодорожные перевозки в регионе обслуживают 75 отдельных пунктов – станций, включая 2 внеклассные станции и 6 станций первого класса. Главные участки – перегоны Крымской железной дороги: Симферополь – Джанкой – 91 км, Симферополь – Севастополь – 75 км, Джанкой – Владиславовка – 101 км, Владиславовка – Порт Крым – 108 км и Симферополь – Остряково – Евпатория – 82 км, Джанкой – Красноперекоск – Армянск – 75 км.

Грузоперевозки железнодорожным транспортом Крыма характеризуются значительными сезонными колебаниями, когда абсолютный максимум грузопотоков приходится на третий квартал, а минимум – на первый и четвертый кварталы (Таблица 2).

Таблица 2

Распределение перевозок грузов в Крыму по месяцам (тыс. т)

месяцы	Я	Ф	М	А	М	И	И	А	С	О	Н	Д
железнодорожный	463	450	554	584	459	518	540	543	566	539	610	605
I сезонности, %	86	83	103	108	85	96	100	105	106	100	113	112

автомобильный	112	140	148	161	170	266	133	201	187	174	163	155
I сезонности, %	66	83	88	96	101	158	79	120	111	103	97	92
трубопроводный	182	151	146	72	53	44	45	44	43	65	87	133
I сезонности, %	205	170	164	81	59	49	50	49	48	73	98	149

Расчеты автора по: Статистический ежегодник АРК, 2001

Диспропорция грузоперевозок связана с сезонностью функционирования рекреационного и агропромышленного комплексов. Независимо от этого наиболее грузонапряженными участками Крымской железной дороги являются перегоны Джанкой – Симферополь, Джанкой – Нижнегорский – Владиславовка, Джанкой – Новоалексеевка. Последний перегон имеет самую большую грузонапряженность на километр пути, поскольку находится на главном направлении межрегионального грузообмена Крыма. Наиболее низкой интенсивностью грузопотока отличается перегон Остряково – Евпатория, хотя в обратном направлении интенсивность грузопотока заметно возрастает в связи с отправкой продукции Сакского химзавода и соляных промыслов.

Среди железнодорожных станций Крыма наиболее крупными по грузообороту являются Симферополь, Джанкой, Остряково. В функциональном отношении резко выделяется преобладание осевой субмеридиональной железнодорожной линии над дорогами остальных направлений. В структуре грузопотока доминируют флюсы, металлолом и черные металлы, хлебные и строительные грузы. Пассажиры перевозки железнодорожным транспортом во многом определяется рекреационной специализацией Крыма, а в местных пассажиропотоках целиком зависят от характера сложившейся системы расселения. Сезонность функционирования рекреационной системы сказывается на хорошо выраженных ритмах перевозки пассажиров в холодный и теплый сезон года. Наиболее мощным пассажиропотоком характеризуются главная железнодорожная ось Новоалексеевка – Джанкой – Симферополь – Севастополь. По объему пассажироотправлений резко выделяется три железнодорожных станции: Симферополь, Севастополь и Джанкой. Несколько ниже этот показатель для Керчи и Феодосии. Между главными локальными системами расселения Симферополя, Севастополя и Евпатории отчетливо выражено преобладание в пассажироотправлениях местного и пригородного сообщений, что связано с трудовыми, культурно – бытовыми и рекреационными маятниковыми миграциями местных жителей.

Морской транспорт является самым древним компонентом транспортной системы Крыма обеспечивающим как внутрирегиональные, так и межгосударственные перевозки грузов и пассажиров. Однако доля этого вида транспорта в грузопассажирских перевозках невелика из-за тяготения отраслей хозяйства региона к материковым частям и слабым развитием промышленно-производственных структур в портовых городах. Более того, развитие морского транспорта вступает в противоречие с рекреационной специализацией побережий, где купально-пляжный отдых составляет основу оздоровительных занятий отдыхающих. Это обстоятельство не способствует формированию устойчивых

потоков грузов, а направления морских пассажироперевозок не совпадают с главными векторами поступления туристов из дальнего и ближнего зарубежий.

И тем не менее, в Крыму исторически сложилось пять морских портов: Феодосия (74,2 % грузоперевозок), Керчь (23,1%), Евпатория, Ялта и Севастополь. В структуре перевозимых грузов ведущее место принадлежит нефти и нефтепродуктам (Феодосия), продовольственным товарам и рыбе (Севастополь, Керчь), строительным материалам и флюсам (Керчь, Евпатория), черным металлам и древесине, а также химической продукции (Евпатория).

Порты Крыма обслуживают пассажиров на местных и международных линиях (Ялта, Керчь), Севастополь, Евпатория по направлениям – Турция (Стамбул), Кипр, Греция, а в малом каботаже Одесса, Николаев, Херсон.

Воздушный транспорт Крыма имеет высокие показатели развития инфраструктурно-обслуживающей системы перевозок пассажиров и грузов (взлетно-посадочные полосы, позволяющие принимать все типы самолетов, современные системы управления воздушным движением и оповещения пассажиров на аэровокзале, высокая транспортная доступность столичного аэропорта).

Инженерно-технический состав Симферопольского аэропорта «Центральный» получил сертификат на обслуживание самой современной техники Ил-186 и Боинг-737 всех модификаций. Высокое качество технического обслуживания подтверждено специалистами таких авиакомпаний, как «Аэрофлот», «Турецкие авиалинии», «Люфтганза» и др.

Государственный международный аэропорт Симферополь является не только единственным крупным узлом пересечения воздушных линий региона, но и одним из крупнейших аэропортов Украины и стран СНГ. Правда, начиная с 90-х годов, в связи с общим кризисом экономики переходного периода, произошло резкое падение пассажироперевозок с более 3 млн. чел. до 0,28 млн. чел. перевозимых пассажиров в год (Таблица 3).

Таблица 3

Основные показатели работы аэропорта (2002 г)

№ п/п	перевозки	отправление	прибытие	всего
1	Пассажиров (тыс. чел)	86,3	93,2	179,5
2	Грузов (тыс. т)	116,2	126,0	324,2
3	Почта (т)	28,4	36,8	65,2
4	Итого грузов и почты	312,9	256,0	568,9

В государственном международном аэропорту «Симферополь» в настоящее время базируются несколько авиакомпаний: Государственная авиакомпания «Крым», авиакомпания «Таврия - Мак» и авиакомпания «Севастополь - Авиа». Здесь работают представительства авиакомпаний «Аэросвит», «Узбекские авиалинии», «Сибирь», «Турецкие авиалинии», «Армянские авиалинии», «Авиапредприятия Пулково».

В настоящее время государственный международный аэропорт «Симферополь» ежедневно отправляет пассажиров в страны ближнего и дальнего

зарубежья. Из аэропорта «Симферополь» выполняются регулярные и чартерные рейсы более чем в 70 городов Украины, СНГ и дальнего зарубежья. Грузоперевозки самолетами охватывают скоропортящуюся сельскохозяйственную продукцию, продукцию приборостроения и почтовую корреспонденцию. Перевозка грузов и пассажиров заметно колеблется по сезонам, адекватно функциональной сезонности туристской и аграрной отраслей региона. На долю летних месяцев приходится более половины перевозимых пассажиров. В структуре пассажиропотока прилетающих в Крым заметно сокращение числа отдыхающих и значителен рост туристских и коммерческих рейсов в зарубежные страны (ОАЭ, Кипр и т.д.).

Внутрирегиональные потребности в авиaperевозках реализует аэропорт «Заводское», обслуживая авиалинию Симферополь – Керчь, а также экскурсионные полеты на вертолетах КА-26 выполняет авиакомпания «АКР 410».

Трубопроводный транспорт Крыма тесно связан с топливно-энергетическим хозяйством, обеспечивая население и производство газом местных месторождений, а также выполняя функцию перераспределения Шебелинского газа по территории региона.

С вводом в строй газопровода Джанкой – Керчь протяженностью 276 км общая протяженность трубопроводной сети достигла более 1000 км, а средняя плотность относительно площади региона около 50 – 60 км на 100 км², что ниже показателя по стране. Первый газопровод в Крыму был проложен в 1966 году в связи с открытием и освоением Глебовского месторождения. На следующий год ветка газопровода была проложена до Севастополя, а в 1970 году был введен в действие газопровод Джанкой – Симферополь (92 км). С вводом в эксплуатацию трубопроводной ветки Красноперекопск – Джанкой региональная сеть соединилась с межрегиональным газопроводом от Шебелинского месторождения (1975). Завершилось формирование магистральной сети газопроводов в Крыму введением в строй трубопровода Джанкой – Керчь с ответвлениями на Судак и Феодосию. Потребности в газе региональной экономики, коммунального хозяйства и населения в настоящее время удовлетворяются за счет следующих источников: 759 млн. м³ составляет собственная добыча, 216 млн. м³ поступает из хранилищ и 436 млн. м³ приходится на общеукраинские поставки.

В перспективе развитие трубопроводного транспорта Крыма связано со строительством ветки Симферополь – Белогорск – Кировское, а также многониточных сетей, соединяющихся между собой перемычками.

Такая двухосная структура газопроводов позволяет сократить потерю природного газа и уменьшить площадь отчуждения ценных сельскохозяйственных земель, занятых под газопроводами, а также повысить степень надежности газоснабжения.

В развитии транспортного комплекса Крыма к настоящему времени сложился ряд противоречий и проблем функционирования. Важнейшими среди них являются:

- организационно – правовые, связанные с монополизацией транспортного рынка и медленными рыночными преобразованиями, что создает неравные условия для субъектов предпринимательской деятельности различных форм собственности

и соответственно тормозит процесс интенсификации работы транспорта, резко снижает показатели его деятельности в последнее десятилетие;

- технико-экономические проблемы связаны с высокой изношенностью фондов и, прежде всего, транспортных средств, что уменьшает скоростные показатели, снижает комфортность и безопасность транспортировки грузов и пассажиров, определяет высокую долю в себестоимости услуг транспорта горюче-смазочных материалов и электроэнергии;

- проблемы сезонности спроса на транспортные услуги, связанные с особенностями технологического процесса рекреационного и аграрного секторов экономики, что усиливается снижением и нестабильностью бюджетного финансирования капиталоемкой транспортной отрасли;

- загрязнение окружающей среды транспортными предприятиями в Крыму достигло угрожающих размеров, особенно со стороны автомобильного транспорта, наиболее выраженного в главных транспортных узлах. Так из 55,3 тыс. т выбросов вредных веществ по Крыму 11,8 тыс. т приходится на город Симферополь, 4,5 тыс. т – Ялту и 3,4 тыс. т на г. Керчь. На фоне формирующегося выполнения транзитных транспортных функций по перевозке нефти и газа заметно возрастет загрязняющее воздействие трубопроводного, железнодорожного и морского транспорта.

В перспективе дальнейшее развитие транспортного комплекса Крыма связано с развитием топливно-энергетического комплекса и выполнением Крымом транзитных функций, совершенствованием структуры и ростом объема производства легкой и пищевой промышленности, а также предприятий туристической отрасли.

Основными направлениями транспортно-коммуникационной политики в регионе должно стать:

а) повышение эффективности использования существующей дорожно-транспортной сети за счет создания двухпутных железных дорог и вставок, многониточных трубопроводов и т. п.

б) снижение энергоемкости транспортных средств, что позволит снизить влияние сезонности спроса на транспортные услуги;

в) реструктуризация транспортного комплекса на базе наращивания мощностей автомобильного и трубопроводного транспорта с последующим их включением в международную транспортную сеть и, в целом, в рыночную транспортно - экономическую систему. Наибольшими возможностями для этого обладают портовые комплексы Севастополя, Феодосии и Керчи, а также Донузлавский субрегион.

Несомненно, что возможны и другие пути оптимизации транспортной системы региона, однако все они будут направлены на повышение экологической безопасности, сохранения рекреационных ресурсов и стимулирование развития крымских курортов. В противном случае устойчивое развитие экономики региона на базе транспортного фактора проблематично, а превращение Крыма в здравницу мирового уровня и вовсе невозможно.

Литература

1. Багров Н.В. Региональная политика устойчивого развития. К., Либідь, 2002.- 256 с